

**Wykluczenie komunikacyjne wśród młodzieży w województwie
mazowieckim: analiza i implikacje społeczne**

RAPORT Z BADAŃ

(pod kierunkiem dr Barbary Post)

Barbara Andrzejewska

Gabriela Jaworska

Radosław Bartnicki

Szymon Balcerak

Warszawa 2024

SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	3
1. METODOLOGIA BADAŃ	5
1.1. PRZEDMIOT I MIEJSCE BADAŃ	5
1.2. CELE BADAŃ I PROBLEMY BADAWCZE	5
1.3. METODY I TECHNIKI BADAWCZE	6
1.4. ORGANIZACJA I PRZEBIEG BADAŃ	7
2. WYKLUCZENIE KOMUNIKACYJNE WŚRÓD MŁODZIEŻY Z WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO - WYNIKI BADAŃ	9
2.2. WYKLUCZENIE KOMUNIKACYJNE – OPINIE MŁODZIEŻY	10
2.3. PROBLEMY ZWIĄZANE Z WYKLUCZENIEM KOMUNIKACYJNYM	13
2.4. SKALA PROBLEMU I JEGO NASTĘPSTWA	18
2.5. MOŻLIWOŚCI ROZWIĄZANIA PROBLEMU I WDRAŻANIA USPRAWNIEŃ	22
BIBLIOGRAFIA	25

WPROWADZENIE

Wykluczenie w znaczeniu socjologicznym to najczęściej “wykluczenie społeczne”. Znaczenie tego terminu przybliżają autorzy pracy “Wykluczenie Społeczne W Polsce Wybrane Zagadnienia” (Wioletta Klimczak 2017, s. 6), którzy zauważają:

“W definicjach wykluczenia społecznego zwraca się uwagę na niemożność pełnego uczestnictwa w życiu społecznym (zbiorowym), brak dostępu do praw społecznych, a także na problem z dostępem do zasobów, dóbr publicznych, instytucji i systemów społecznych oraz na konsekwencje wykluczenia społecznego, a więc wielowymiarową i relatywną deprivację”

Na podstawie powyższej definicji możemy stwierdzić, że wykluczenie komunikacyjne, zwane także wykluczeniem mobilności czy wykluczeniem transportowym, 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. Wykluczenie komunikacyjne 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 ograniczenia w dostępie do samochodów prywatnych.

W badaniu nad wykluczeniem transportowym istotne jest zrozumienie różnic pomiędzy wykluczeniem fizycznym i społecznym. Wykluczenie fizyczne odnosi się do braku dostępu do usług transportu z powodu barier fizycznych, takich jak brak dostępu do przystanków komunikacji publicznej lub niepełnosprawność, co uniemożliwia korzystanie z transportu publicznego. Natomiast wykluczenie społeczne odnosi się do barier społecznych, które mogą obejmować brak wiedzy na temat systemu transportowego, brak pieniędzy na bilet lub bariery kulturowe, które wpływają na to, czy dana osoba decyduje się na korzystanie z transportu publicznego

Współczesne miasta oraz obszary wiejskie stają przed wyjątkowymi wyzwaniami związanymi z dostępem do transportu publicznego. Dostępność efektywnego i wygodnego transportu publicznego jest kluczowa dla zapewnienia obywatelom możliwości uczestniczenia w życiu społecznym, ekonomicznym i kulturalnym. Nie pozostaje również bez znaczenia w kwestii dostępu do służby zdrowia. Mimo, że województwo mazowieckie znajduje się w czołówce najbardziej rozwiniętych obszarów Polski, to wykluczenie

komunikacyjne jest w nim zjawiskiem powszechnym. Szczególne zainteresowanie wywołuje wpływ wykluczenia komunikacyjnego na życie młodzieży, która często nie ma jeszcze uprawnień do kierowania samochodem osobowym. Wykluczenie takie może mieć długoterminowe skutki dla rozwoju i integracji społecznej młodych ludzi.

Młodzież jako grupa społeczna jest istotnym przedmiotem badań socjologicznych. Stanowi ona okres przejściowy pomiędzy dzieciństwem a dorosłością, a jej rola w społeczeństwie jest dynamiczna i pełna wyzwań. Okres ten stanowi również niezwykle istotny moment tworzenia więzi społecznych, nabierania samodzielności oraz podejmowania decyzji na temat dalszej drogi edukacji czy też pracy zawodowej.

W kontekście badań nad wykluczeniem transportowym wśród młodzieży istnieje kilka istotnych aspektów, które należy wziąć pod uwagę. Młodzież jest szczególnie wrażliwa na wykluczenie transportowe ze względu na swoją zależność od transportu publicznego lub transportu organizowanego przez rodziców. Wykluczenie transportowe może mieć wpływ na uczestnictwo młodzieży w życiu społecznym, edukacyjnym i zawodowym. Badania nad młodzieżą muszą też uwzględniać zmiany w sposobie korzystania z transportu, takie jak rosnąca popularność rowerów, hulajnóg elektrycznych czy aplikacji do współdzielenia przejazdów, które wpływają na mobilność młodych ludzi.

Niniejszy raport stanowi wynik badania dotyczącego wykluczenia komunikacyjnego wśród młodzieży z województwa mazowieckiego. Analizujemy przyczyny, skutki oraz potencjalne środki zaradcze, mające na celu zrozumienie i skuteczne przeciwdziałanie temu zjawisku. Mamy nadzieję, że wyniki naszego badania przyczynią się do tworzenia innowacyjnych strategii społecznych, które mogą pomóc w budowaniu bardziej zintegrowanej i wspierającej społeczność młodzieży na Mazowszu polityki. Pragniemy również skoncentrować się na identyfikacji obszarów, gdzie istniejące inicjatywy społeczne i programy mogą być wzmocnione lub dostosowane, aby lepiej spełniać potrzeby młodzieży dotkniętej wykluczeniem komunikacyjnym w województwie mazowieckim.

Badanie zostało zainicjowane w roku 2023, w wyniku uczestnictwa studentów w kursie odbywającym się na trzecim roku studiów licencjackich Socjologicznych na wydziale Socjologii i Pedagogiki w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego. Projektowi towarzyszyło cenne wsparcie ze strony doktor Barbary Post, będącej członkiem Katedry Socjologii w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego.

1. METODOLOGIA BADAŃ

1.1. PRZEDMIOT I MIEJSCE BADAŃ

Przedmiotem badania było zjawisko wykluczenia komunikacyjnego oraz opinie młodzieży na jego temat. Badanie odbyło się przy pomocy Internetu. Skorzystanie z tego medium przy jego realizacji pozwoliło nam na szybki i efektywny dostęp do respondentów, jednocześnie umożliwiając gromadzenie danych w sposób anonimowy, co sprzyjało otwartości uczestników badania na dzielenie się szczerymi opiniami na temat wykluczenia komunikacyjnego w ich środowisku.

Osobami, które prosiliśmy o udział w badaniu byli młodzi mieszkańcy województwa mazowieckiego. Wybór właśnie tego województwa wynikał z dwóch powodów. Po pierwsze, z faktu jego bliskości dla nas jako badaczy – jest to zarówno miejsce naszego zamieszkania jak i lokalizacja naszej uczelni oraz po drugie, z poziomu rozwoju Mazowsza. Województwo to jest jednym z najbardziej rozwiniętych w Polsce, jednak nie oznacza to, że nie jest dotknięte problemem wykluczenia komunikacyjnego. Dodatkowo, wybór województwa mazowieckiego pozwolił nam na odzwierciedlenie różnorodności, uwzględniających zarówno obszary o wysokim stopniu zurbanizowania, jak i te bardziej wiejskie. To zróżnicowanie środowisk pozwoliło na lepsze zrozumienie specyfiki wykluczenia komunikacyjnego w różnych kontekstach społeczno-geograficznych.

1.2. CELE BADAŃ I PROBLEMY BADAWCZE

Celem badania było zrozumienie i zidentyfikowanie wykluczenia transportowego wśród młodzieży w woj. mazowieckim. Naszym zamiarem była analiza tego zjawiska, z uwzględnieniem jego przyczyn, skutków, zakresu, wpływu na życie społeczne oraz kulturowe młodych ludzi. Uwagę zwróciliśmy również na potencjalne sposoby rozwiązania problemu czy też zmniejszenia skali jego występowania.

Szczegółowe cele badania to przede wszystkim:

1. Identyfikacja problemu wykluczenia komunikacyjnego w województwie mazowieckim oraz jego skali;
2. Identyfikacja dostępności do transportu oraz ocena jego jakości przez młodych ludzi;

3. Poznanie głównych problemów transportowych dostrzeganych oraz doświadczanych przez młodych ludzi;
4. Poznanie implikacji wynikających z występowania problemu;
5. Rozpoznanie obszarów życia, z którymi problem wykluczenia komunikacyjnego wiąże się najbardziej.

Postawiliśmy następujące pytania badawcze:

- Jakie są główne przyczyny wykluczenia transportowego wśród młodzieży w województwie mazowieckim?
- Jak wykluczenie komunikacyjne może wpływać na życie społeczne, edukacyjne i ekonomiczne młodzieży?
- Jakie działania mogą być podjęte w celu zmniejszenia wykluczenia transportowego w tej grupie wiekowej?
- Jak powszechne jest zjawisko wykluczenia komunikacyjnego?
- Jak osoby dotknięte zjawiskiem wykluczenia komunikacyjnego radzą sobie z nim?

1.3. METODY I TECHNIKI BADAWCZE

W początkowej fazie badania posłużyliśmy się metodą desk reaserch. Analiza danych zastanych, stanowiąca etap wstępny naszego badania, pomogła nam lepiej poznać interesujące nas zagadnienie oraz dotyczące wykluczenia komunikacyjnego wyniki już zrealizowanych badań. Istotną zaletą tej części badania była także możliwość dostrzeżenia tych aspektów wykluczenia komunikacyjnego, z których przed rozpoczęciem badania nie zdawaliśmy sobie sprawy.

W badaniu zastosowaliśmy także technikę kwestionariuszową, która stosowana jest w badaniach ilościowych. Badania zostały zrealizowane techniką CAWI - „Computer Assisted Web Interview”, co oznacza wspomagany komputerowo wywiad przy pomocy strony www. Innymi słowy, jest to metoda zbierania danych i informacji, w której respondent wypełnia ankietę w formie elektronicznej" (<https://instytut-pollster.pl/cawi>, dostęp: 06.11.2023). Metoda ta ma wiele zalet - jest nie tylko darmowa w użyciu, ale także wygodna zarówno dla respondentów jak i dla badaczy. Umożliwia szybkie dotarcie do dużej liczby osób z różnych obszarów, zarówno miejskich jak i wiejskich.

Narzędziem badawczym był kwestionariusz internetowy (ankieta internetowa) - definiowany jako „technika gromadzenia informacji polegającą na wypełnianiu najczęściej

samodzielnie przez badanego specjalnych kwestionariuszy na ogół o wysokim stopniu standaryzacji”. (Pilch i Bauman, 2001, s. 96)

Do analizy pozyskanych danych użyty został program SPSS, który umożliwił ich klarowne przedstawienie oraz analizę. Dzięki jego zaawansowanym funkcjom oraz możliwości prezentacji wyników w czytelnej formie graficznej, byliśmy w stanie lepiej zrozumieć nasze dane i wykorzystać je w procesie podejmowania decyzji dotyczących opracowywania strategii ich analizy.

1.4. ORGANIZACJA I PRZEBIEG BADAŃ

W badaniu zastosowaliśmy nielosowy, okolicznościowo-celowy dobór próby. Badani zostali dobrani na podstawie miejsca zamieszkania oraz wieku. Interesowały nas osoby zamieszkujące Mazowsze (z podziałem na wieś, miasto do 50 tys. mieszkańców, miasto od 51 do 100 tys. mieszkańców, miasto od 101 do 500 tys. mieszkańców, miasto powyżej 500 tys. Mieszkańców), korzystające z transportu publicznego, jak i nie mające do niego dostępu. Wśród badanych znalazły się zarówno kobiety, jak i mężczyźni należący do grupy wiekowej 16-25 lat. Czas pracy nad projektem obejmował okres od października 2023 do połowy stycznia 2024, samo zaś zbieranie danych poprzez ankietę internetową trwało od 2 grudnia do 29 grudnia 2023 roku.

Próby pozyskania respondentów rozpoczęliśmy od zamieszczenia postów na platformie Facebook z prośbą o pomoc w badaniu na kilku grupach zrzeszających mieszkańców różnych miast Mazowsza. Brzmiały one następująco:

“Cześć, drodzy mieszkańcy!

Potrzebujemy Waszej pomocy! 🤝 Organizujemy krótkie, 5-minutowe badanie dotyczące doświadczeń związanych z wykluczenia transportowym w grupie wiekowej 16-25 w woj. Mazowieckim, które pozwoli nam odpowiednio zdiagnozować problemy transportu publicznego. Chcemy lepiej zrozumieć Wasze doświadczenia i potrzeby.

Ankieta jest w pełni anonimowa i dostępna online. Wasze opinie są dla nas bezcenne, dlatego liczymy na Wasz udział!

Link do ankiety: <https://forms.office.com/e/XmIgbxYwJk>

Z góry dziękujemy za poświęcony czas i zaangażowanie! 🚗🚲🚌“

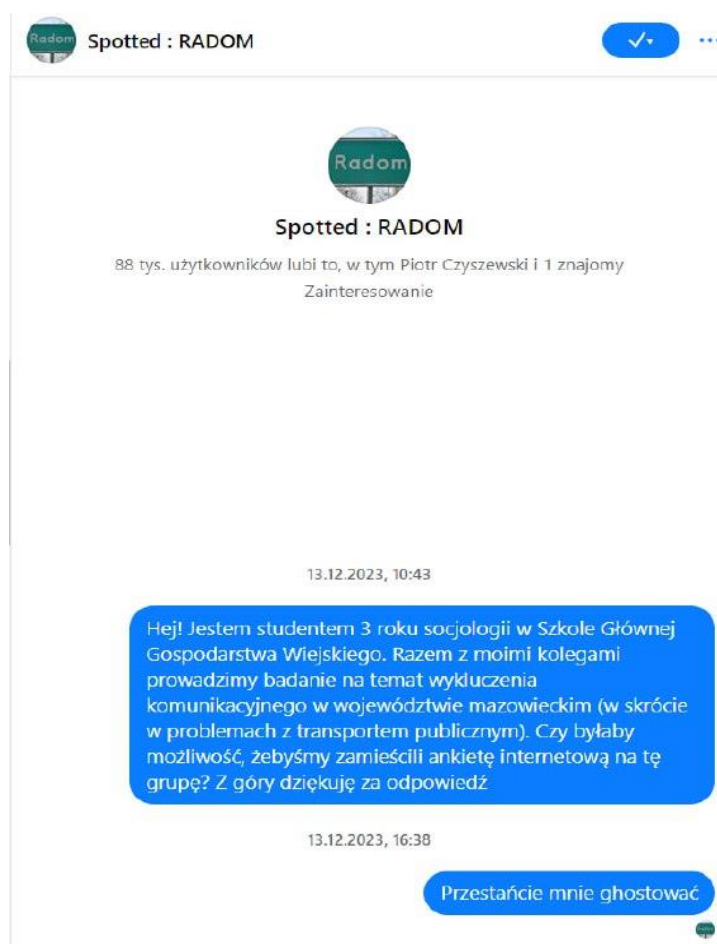
Posty te umieściliśmy na następujących grupach:

- Celestynów - forum mieszkańców gminy

- Ogłoszenia Mińsk Mazowiecki i okolice mmz
- Sierpc - ogłoszenia drobne
- Łaskarzew
- Ogłoszenia Gąbin i okolice
- Kozienice - forum mieszkańców gminy
- Ogłoszenia Grójec i okolice

Niestety, już na początku prób pozyskania respondentów natknęliśmy się na pewne przeszkody. Mianowicie administracja części z interesujących nas grup sukcesywnie usuwała zamieszczane przez nas posty. Same zaś próby nawiązania kontaktu z administratorami tych grup w celu wyjaśnienia sprawy, był nieskuteczne - pytania były ignorowane co egzemplifikuje zamieszczona dalej fotografia.

Fotografia 1. Zrzut ekranu rozmowy z administratorem jednej z grup na platformie Facebook



W innych grupach, pomimo zaakceptowania postów, odzew był niewielki. Z tego powodu postanowiliśmy zamieścić naszą ankietę również na prywatnych kontaktach

społecznościowych, zrzeszających osoby z różnych obszarów województwa mazowieckiego. Pomysł ten zapewnił nam znaczenie większą liczbę respondentów, a ostateczna pozyskana przez nas liczba uczestników badania w dniu jego zamknięcia wyniosła 113 osób.

2. WYKLUCZENIE KOMUNIKACYJNE WŚRÓD MŁODZIEŻY Z WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO - WYNIKI BADAŃ

2.1 SPOŁECZNO-DEMOGRAFICZNA CHARAKTERYSTYKA BADANYCH

W badaniu wzięło udział 113 respondentów w wieku 15-25 lat (tabela 1). Największy odsetek ankietowanych stanowiły osoby w wieku 21 lat (28,3%). Druga, już mniej liczna grupa obejmowała osoby w wieku 22 lat (16,8%). Większość respondentów stanowiły kobiety (61,1%), odsetek mężczyzn wynosił 37,2%, pojawiła się również jedna osoba niebinarna oraz jedna osoba, która wolała nie udzielać odpowiedzi

Ponad połowa respondentów posiadała wykształcenie średnie (66,4%), wykształcenie wyższe miało tyle samo badanych co podstawowe (po 16,8%). Najwięcej respondentów mieszka w mieście liczącym więcej niż 500 tysięcy mieszkańców (42,5%), na drugim miejscu znaleźli się mieszkańcy wsi (26,5%), a najrzadziej w badaniu uczestniczyli mieszkańcy miast od 50 do 100 tysięcy mieszkańców (5,3 %).

Zdecydowana większość respondentów studiuje lub uczy się (79,8%), a ponad dwie piąte badanych zajmuje się pracą na pełny lub niepełny etat (43,8%). Warto przy tym nadmienić, iż ankietowani mogli wybrać więcej niż jedno wskazanie dotyczące ich aktualnej sytuacji edukacyjno-zawodowej, ponieważ istnieje możliwość zajmowania się nauką/studium oraz pracą jednocześnie, dlatego suma odpowiedzi na to pytanie wynosi więcej niż 100%.

Tabela 1. Charakterystyka osób badanych z uwzględnieniem zmiennych o charakterze społeczno - demograficznym (w procentach, N= 113)

Zmienne społeczno - demograficzne		Liczebność (N)	Procent
Wiek (liczba lat)	16	10	8,8
	17	10	8,8
	18	8	7,1
	19	2	1,8
	20	12	10,6
	21	32	28,3

	22	19	16,8
	23	6	5,3
	24	3	2,7
	25	11	9,7
Płeć	Kobieta	69	61,1
	Mężczyzna	42	37,2
	Inne	1	0,9
	Wolę nie odpowiadać	1	0,9
Obszar zamieszkania	Wieś	30	26,5
	Miasto do 50 tys. mieszkańców	21	18,6
	Miasto od 51 tys. do 100 tys. mieszkańców	6	5,3
	Miasto od 101 tys. do 500 tys. mieszkańców	8	7,1
	Miasto powyżej 500 tys. mieszkańców	48	42,5
Wykształcenie	Podstawowe	19	16,8
	Średnie	75	66,4
	Wyższe	19	16,8
Aktualna sytuacja edukacyjno-zawodowa (wielokrotne odpowiedzi)	Poszukujący pracy	5	4,4
	Pracujący dorywczo	12	10,5
	Pracujący na niepełny etat	21	18,4
	student	61	53,5
	Pracujący na pełny etat	29	25,4
	Pracujący na własny rachunek	5	4,4
	Uczeń szkoły średniej/ podstawowej	30	26,3

Źródło: badanie własne

2.2. WYKLUCZENIE KOMUNIKACYJNE – OPINIE MŁODZIEŻY

Pierwsza z interesujących nas kwestii dotyczyła doświadczania poczucia wykluczenia komunikacyjnego. Deklaracje badanych skorelowane z wielkością ich miejsca zamieszkania prezentuje tabela 2 – ale z analizy przedstawionych w niej danych wynika, że większość ankietowanych określiła się jako osoby niewykluczone komunikacyjnie (średnio 36,1% odpowiedzi “zdecydowanie się nie zgadzam” oraz 27,3% “raczej się nie zgadzam”). Analiza tych danych stanowi punkt wyjścia w naszym badaniu i pozwala na pogłębione zrozumienie,

jak miejsce zamieszkania wpływa na percepcję i doświadczenia związane z wykluczeniem komunikacyjnym.

**Tabela 2. Obszar zamieszkania a poczucie wykluczenia komunikacyjnego
(w procentach, N=113)**

Poczucie wykluczenia komunikacyjnego	Obszar zamieszkania				
	Wieś	Miasto do 50 tys. mieszkańców	Miasto od 51 tys. do 100 tys. mieszkańców	Miasto od 101 tys. do 500 tys. mieszkańców	Miasto powyżej 500 tys. mieszkańców
Zdecydowanie się zgadzam	6,7	14,3	-	-	12,5
Raczej się zgadzam	23,3	14,3	16,7	25	4,2
Trudno powiedzieć	23,3	23,8	16,7	0	2,1
Raczej się nie zgadzam	26,7	28,6	33,3	25	22,9
Zdecydowanie się nie zgadzam	20	19	33,3	50	58,3

Źródło: badanie własne

Warto zwrócić uwagę na fakt, iż osoby z miast ponad 500 tys. mieszkańców dwukrotnie częściej niż mieszkańcy wsi uznawali siebie za “osoby zdecydowanie wykluczone transportowo”. Odpowiedzi te wydają się być zaskakujące, zwłaszcza w kontekście rozwiniętego transportu publicznego w obszarach miejskich w porównaniu z niewielką liczbą kursów dostępnych na wsiach. Ta dysproporcja może być rezultatem odmiennych przyzwyczajzeń oraz stylu życia, które wywierają wpływ na potrzeby mieszkańców i strukturę społeczną w tych różnych środowiskach. Mieszkańcy miast mogą inaczej definiować czym jest poprawnie działający transport publiczny niż mieszkańcy wsi.

Mieszkańcy miast od 51 tys. do 100 tys. mieszkańców, od 101 tys. do 500 tys. oraz powyżej 500 tys. mieszkańców w większości nie deklarowali poczucia wykluczenia komunikacyjnego (odpowiednio 33,3%, 50% oraz 58,3% odpowiedzi “zdecydowanie się nie zgadzam”). Na podstawie tych danych można zauważyć jednak wyraźny trend - im większe miasto, tym więcej osób nie uznaje się za dotknięte wykluczeniem transportowym. Dane z miast do 50 tys. mieszkańców także potwierdzają tę obserwację. W tym wypadku 19% respondentów zdecydowanie uznało, że nie jest wykluczone komunikacyjnie, zaś 14,3% wyraziło przeciwną opinię. Wynik ten jest porównywalny do odsetka osób mieszkających na

wsi, które nie czują się wykluczone komunikacyjnie (20%). Dane te, jak można sądzić, wskazują na to, że młodzież w małych miastach zmagą się z niedostatecznie rozwiniętą siecią transportu w podobnym stopniu jak mieszkańcy wsi.

Dodatkowo, rozkład odpowiedzi "trudno powiedzieć" wskazuje na niepewność lub niezdecydowanie części respondentów w ocenie swojego położenia. Najwyższe i niemal takie same odsetki tych odpowiedzi pochodzą od uczestników badania z miast do 50 tys. mieszkańców i wsi, co może sugerować, że w tych obszarach postrzeganie dostępu do transportu jest bardziej zróżnicowane.

W ramach naszego badania postanowiliśmy także zbadać, w jakim stopniu respondenci są świadomi problemu wykluczenia komunikacyjnego w ich bezpośrednim otoczeniu (tabela 3). koncentruje się na ocenie, czy mieszkańcy różnych obszarów mieszkaniowych znają osoby, które doświadczyły wykluczenia komunikacyjnego. Dzięki temu aspektowi badania mogliśmy zarejestrować opinie respondentów pozwalające na lepsze zrozumienie świadomości społecznej dotyczącej tego problemu oraz jego rozpowszechnienia.

Tabela 3. Obszar zamieszkania a znajomość osób wykluczonych komunikacyjnie (w procentach, N=113)

Znajomość osób wykluczonych komunikacyjnie	Obszar zamieszkania				
	Wieś	Miasto do 50 tys. mieszkańców	Miasto od 51 tys. do 100 tys. mieszkańców	Miasto od 101 tys. do 500 tys. mieszkańców	Miasto ponad 500 tys. mieszkańców
Nie znam takich osób	6,7	4,8	-	12,5	8,3
Tak, jedną	10	4,8	33,3	25	6,3
Tak, od 2 do 5	23,3	14,3	16,7	37	37,5
Tak, ponad 5	43,3	38,1	33,3	-	20,8
Trudno powiedzieć	16,7	38,1	16,7	25	27,1

Źródło: badanie własne

Analizując wyniki możemy zauważyć, że wśród uczestników badania mieszkających w miastach od 101 tys. do 500 tys. mieszkańców żaden z respondentów nie zna więcej niż 5 osób wykluczonych komunikacyjnie, co może sugerować lepszą integrację społeczną lub mniejszą świadomość problemu. Natomiast w mniejszych miejscowościach (wsiach oraz miastach do 50 tys. mieszkańców) odsetek badanych znających więcej niż 5 osób

wykluczonych jest najwyższy (43,3% dla wsi i 38,1% dla miast do 50 tys.), co może wskazywać na większe problemy z dostępem do środków komunikacji.

Zauważalne jest również to, że w większych miastach (od 101 do 500 tys. mieszkańców) odsetek respondentów, którzy nie znają żadnej osoby wykluczonej komunikacyjnie jest najwyższy (12,5%) w porównaniu z innymi kategoriami miejskich obszarów. Jednakże, jednocześnie to w dużych miastach zwiększa się odsetek badanych, którzy mają trudności z określeniem, czy znają osoby wykluczone komunikacyjnie (27,1%).

Interesujący jest naszym zdaniem wynik świadczący o tym, że w miastach średniej wielkości (od 51 tys. do 100 tys. mieszkańców) żaden z mieszkających w nich badanych nie zna osób wykluczonych komunikacyjnie. Może to sugerować dobre warunki dostępu do transportu publicznego w tych miejscach lub brak wiedzy o występowaniu takich przypadków.

2.3. PROBLEMY ZWIĄZANE Z WYKLUCZENIEM KOMUNIKACYJNYM

W tej części raportu skupimy się na analizie problemów związanych z wykluczeniem komunikacyjnym. Analizowane dalej kwestie dotyczą potencjalnych problemów, z jakimi mogą się spotkać mieszkańcy różnych obszarów w kontekście dojazdów do wyznaczonych celów w danym momencie dnia lub tygodnia. Celem tej analizy jest zrozumienie, jak miejsce zamieszkania wpływa na codzienne doświadczenia związane z mobilnością i dostępem do transportu.

Dane przedstawione w Tabelach 4, 5 oraz 6 rzucają światło na istotny aspekt życia społecznego – dostępność i efektywność transportu w różnych środowiskach mieszkaniowych, w zależności od dnia tygodnia oraz pory. Wyniki te pozwalają na ocenę, czy i w jakim stopniu mieszkańcy wsi, małych i średnich miast, a także dużych aglomeracji miejskich doświadczają problemów z dojazdem do pracy, szkoły czy innych miejsc w ciągu dnia.

Tabela 4. Miejsce zamieszkania a problem z dojazdem do wyznaczonego celu w tygodniu, w trakcie dnia (w procentach, N=113)

Mam problem z dojazdem do wyznaczonego celu w tygodniu, w trakcie dnia	Obszar zamieszkania				
	Wieś	Miasto do 50 tys. mieszkańców	Miasto od 51 tys. do 100 tys. mieszkańców	Miasto od 101 tys. do 500 tys. mieszkańców	Miasto powyżej 500 tys. mieszkańców
Zdecydowanie się zgadzam	6,7	4,8	16,7	-	12,5

Raczej się zgadzam	23,3	38,1	33,3	12,5	14,6
Trudno powiedzieć	23,3	9,5	-	25	2,1
Raczej się nie zgadzam	20	28,6	33,3	12,5	27,1
Zdecydowanie się nie zgadzam	26,7	19,0	16,7	50	43,8

Źródło: badanie własne

Z danych wynika, że osoby mieszkające na wsi rzadziej zgłaszają problemy z dojazdem niż mieszkańcy średnich miast, o czym świadczą odsetki wskazań "zdecydowanie się zgadzam" i "raczej się zgadzam" w tej grupie. W sumie stanowią one 30% tego typu wskazań w porównaniu do 42,9% udzielonych przez respondentów z miast do 50 tys. mieszkańców i 50% respondentów z miast od 51 do 100 tys. mieszkańców. Osoby mieszkające w największych miastach mają natomiast najmniej problemów z dojazdem (aż 70,9% ankietowanych nie zgłosiło takich problemów), co sugeruje, że większe miasta mają lepiej rozwiniętą infrastrukturę transportową i większą dostępność transportu publicznego.

Interesujący wydaje się być fakt, iż na wsi oraz w miastach od 101 tys. do 500 tys. mieszkańców istnieje niemała grupa osób (w obu wypadkach około 25% ankietowanych), która zaznaczyła "trudno powiedzieć" na pytanie o problemy z dojazdem, co może sugerować niepewność lub zmienną jakość usług transportowych.

Istnieje wyraźna różnica w percepcji problemów z dojazdem w zależności od wielkości miejsca zamieszkania. Mniejsze miejscowości i obszary wiejskie są wyraźnie bardziej podatne na problemy komunikacyjne.

Tabela 5. Miejsce zamieszkania a problem z dojazdem do wyznaczonego celu w tygodniu, późnym wieczorem (N=113)

Mam problem z dojazdem do wyznaczonego celu w tygodniu, wieczorem	Obszar zamieszkania				
	Wieś	Miasto do 50 tys. mieszkańców	Miasto od 51 tys. do 100 tys. mieszkańców	Miasto od 101 tys. do 500 tys. mieszkańców	Miasto powyżej 500 tys. mieszkańców
Zdecydowanie się zgadzam	46,7	38,1	16,7	25	14,6
Raczej się zgadzam	13,3	23,8	16,7	12,5	12,5
Trudno powiedzieć	3,3	4,8	33,3	12,5	10,4
Raczej się nie zgadzam	6,7	14,3	-	12,5	22,9

Zdecydowanie się nie zgadzam	30	19	33,3	37,5	39,6
------------------------------	----	----	------	------	------

Źródło: badanie własne

Największy odsetek osób zgadzających się zdecydowanie z występowaniem trudności z dojazdem wieczorami mieszka na wsi (60%) i miastach do 50 tys. mieszkańców (61,9%), co może wskazywać na słabo rozwiniętą infrastrukturę transportu publicznego w tych obszarach, brak usług lub rzadsze kursy wieczorem. Możemy zaobserwować, że w największych miastach problem ten jest o wiele mniejszy (27,1% ankietowanych). W tym wypadku odsetek badanych, którzy raczej lub zdecydowanie się nie zgadzają z występowaniem problemów z dojazdem (łącznie 62,5%), jest najwyższy w porównaniu z innymi kategoriami.

Warto też zwrócić uwagę na rozkład opinii ankietowanych z miast od 101 tys. Do 500 tys. mieszkańców. Co czwarty z nich zdecydowanie wskazuje na trudności związane z wieczornymi dojazdami – natomiast 37,5% zdecydowanie się z taką opinią nie zgadza. Może to świadczyć o różnicach w potrzebach i wymaganiach względem transportu publicznego oraz o jego zróżnicowanym rozwinięciu w zależności od obszaru.

Tabela 6. Miejsce zamieszkania a problem z dojazdem do wyznaczonego celu w weekendy (w procentach, N=113)

Mam problem z dojazdem do wyznaczonego celu w weekendy	Obszar zamieszkania				
	Wieś	Miasto do 50 tys. mieszkańców	Miasto od 51 tys. do 100 tys. mieszkańców	Miasto od 101 tys. do 500 tys. mieszkańców	Miasto powyżej 500 tys. mieszkańców
Zdecydowanie się zgadzam	33,3	38,1	33,3	25	12,5
Raczej się zgadzam	10	19	16,7	25	8,3
Trudno powiedzieć	16,7	-	-	-	6,3
Raczej się nie zgadzam	10	23,8	16,7	25	27,1
Zdecydowanie się nie zgadzam	30	19	33,3	25	45,8

Źródło: badanie własne

Wśród mieszkańców miast powyżej 500 tys. mieszkańców 45,8% respondentów zdecydowanie nie zgadza się z tym, że doświadcza problemów z dojazdem w weekendy, co jest najwyższym odsetkiem wskazań we wszystkich grupach. Natomiast w miastach do 50

tys. mieszkańców problem z dojazdem w weekendy wydaje się być bardziej dotkliwy - 38,1% respondentów zdecydowanie to potwierdza, a 19,0% raczej jest o tym przekonane. Może to wskazywać na trudne warunki komunikacyjne w małych miastach w weekendy, takie jak ograniczona liczba kursów transportu publicznego lub zwiększone natężenie ruchu związane z aktywnościami rekreacyjnymi. To z kolei może sugerować, że mniejsze miasta mają gorzej funkcjonujący transport weekendowy. W opiniach mieszkańców wsi pojawia się wyraźny podział - 33,3% respondentów z tej grupy zdecydowanie wskazuje na problemy z dojazdem w weekendy, a kolejne 30,0% zdecydowanie wyraża odmienną opinię. To wskazuje na silne różnice w percepcji lub rzeczywistej sytuacji komunikacyjnej wewnątrz tej kategorii. Podsumowując, dane wskazują na to, że mieszkańcy miast do 51 tysięcy doświadczają największych trudności z dojazdem w weekendy, co może być związane z różnymi aspektami infrastruktury transportowej i jej dostępności. Natomiast w wypadku uczestników badania mieszkających w miastach od 51 tys. do 100 tys. mieszkańców oraz miastach od 101 tys. do 500 tys. odsetek respondentów wybierających opcje potwierdzające oraz negujące problemy z dojazdem w weekendy sumuje się w każdej z tych grup do 50%. Pokazuje to wyraźne zróżnicowanie opinii dotyczących tej kwestii wśród mieszkańców średnich i dużych miast.

Tabela 7. Obszar zamieszkania a dostęp do różnych rodzajów środków transportu publicznego (w procentach, N=113)

Mam dostęp do różnych rodzajów środków transportu publicznego w swojej okolicy	Obszar zamieszkania				
	Wieś	Miasto do 50 tys. mieszkańców	Miasto od 51 tys. do 100 tys. mieszkańców	Miasto od 101 tys. do 500 tys. mieszkańców	Miasto powyżej 500 tys. mieszkańców
Tak	60	61,9	66,7	62,5	89,6
Nie	40	38,1	33,3	37,5	10,4

Źródło: badanie własne

Analiza wyników przedstawionych w tabeli 7 daje wgląd w poziom dostępności transportu publicznego w różnych środowiskach, co może mieć znaczący wpływ na jakość życia mieszkańców, ich mobilność i zdolność do dojazdu do pracy lub szkoły, a także uczestniczenia w życiu społecznym. W większych miastach (powyżej 500 tys. mieszkańców) 89,6% respondentów stwierdziło, że ma dostęp do różnych środków transportu publicznego, co wskazuje na bardzo dobrze rozwiniętą infrastrukturę miejską w tych obszarach. W

najmniejszych miastach (do 50 tys. mieszkańców) 61,9% respondentów również potwierdziło dostęp do transportu publicznego, co może sugerować, że mniejsze miasta także inwestują w publiczne środki transportu, chociaż mogą one być mniej różnorodne lub mieć mniej tras i połączeń. Warto zwrócić uwagę, że 60% respondentów mieszkających na wsiach też wskazuje na dostęp do różnych środków transportu publicznego. Jest to co prawda najniższy odsetek tego typu wskazań, jednak nie odbiega znacząco od wyników z małych miast. Można zauważyć, że 73,5% wszystkich respondentów, niezależnie od miejsca ich zamieszkania, potwierdziło dostęp do środków transportu publicznego.

Istnieje wyraźny gradient dostępności transportu publicznego, który rośnie wraz z wielkością miasta. Im większe miasto, tym większy odsetek mieszkańców ma dostęp do różnych środków transportu publicznego (nie licząc miast od 101 do 500 tys. mieszkańców, gdzie odsetek ten jest mniejszy). Wyniki jasno pokazują, że polityka transportowa i inwestycje w infrastrukturę komunikacyjną są bardziej skoncentrowane w dużych miastach, co skutkuje lepszą dostępnością transportu dla ich mieszkańców.

Tabela 8. Obszar zamieszkania a utrudnienia w dostępie do transportu publicznego w okolicy (np. brak przystanków, nieaktualne rozkłady jazdy) (w procentach, N=113)

Obecność utrudnień	Obszar zamieszkania				
	Wieś	Miasto do 50 tys. mieszkańców	Miasto od 51 tys. do 100 tys. mieszkańców	Miasto od 101 tys. do 500 tys. mieszkańców	Miasto powyżej 500 tys. mieszkańców
Tak	70	66,7	50	12,5	16,7
Nie	30	33,3	50	87,5	83,3

Źródło: badanie własne

Większość mieszkańców wsi i mniejszych miast (do 50 tys. Mieszkańców) zgłasza utrudnienia w dostępie do transportu publicznego (odpowiednio 70% i 66,7%). To sugeruje, że w mniejszych obszarach może brakować odpowiedniej infrastruktury komunikacyjnej lub częstotliwości kursowania środków transportu, co utrudnia mieszkańcom codzienne dojazdy. W miastach średniej wielkości (od 51 do 100 tys.) opinie są podzielone równomiernie (50%). Z kolei w miastach od 101 do 500 tys. mieszkańców 12,5% respondentów wskazało na utrudnienia w transporcie co może wskazywać na różnorodność jakości i dostępności transportu publicznego w zależności od specyfiki danego miasta. W największych miastach

natomiast 16,7% respondentów zadeklarowało utrudnienia w dostępie do transportu. To może świadczyć o lepiej rozwiniętej infrastrukturze komunikacyjnej w dużych ośrodkach miejskich, gdzie transport publiczny jest często bogatszy w rozmaite opcje i bardziej dostępny.

Analiza powyższych wyników świadczy o wyraźnej tendencji - im mniejsza miejscowość, tym więcej osób zgłasza utrudnienia w dostępie do transportu miejskiego.

Tabela 9. Obszar zamieszkania a doświadczanie opóźnienia środków transportu publicznego (w procentach, N=113)

Doświadczam opóźnień	Obszar zamieszkania				
	Wieś	Miasto do 50 tys. mieszkańców	Miasto od 51 tys. do 100 tys. mieszkańców	Miasto od 101 tys. do 500 tys. mieszkańców	Miasto powyżej 500 tys. mieszkańców
Tak	93,3	100	100	75	100
Nie	6,7	-	-	25	-

Źródło: badanie własne

Na wsi odsetek osób, które nie doświadczyły opóźnień korzystając z transportu publicznego jest znacząco niższy (6,7%) w porównaniu z miastami od 101 do 500 tys. mieszkańców (25%). Wskazuje to na to, że problem opóźnień w transporcie publicznym jest bardziej odczuwalny w środowisku miejskim, co może wynikać z większej złożoności sieci transportowej i większej liczby czynników mogących wpłynąć na opóźnienia, takich np. jak większy ruch czy liczne przystanki.

Z kolei wszyscy uczestnicy badania mieszkający w największych miastach doświadczyli opóźnień w transporcie publicznym co wskazuje na to, że problem ten jest wyjątkowo wyrazisty w dużych aglomeracjach miejskich. Może to wynikać z większej złożoności infrastruktury miejskiej i wyższych oczekiwań mieszkańców co do częstotliwości i punktualności środków transportu.

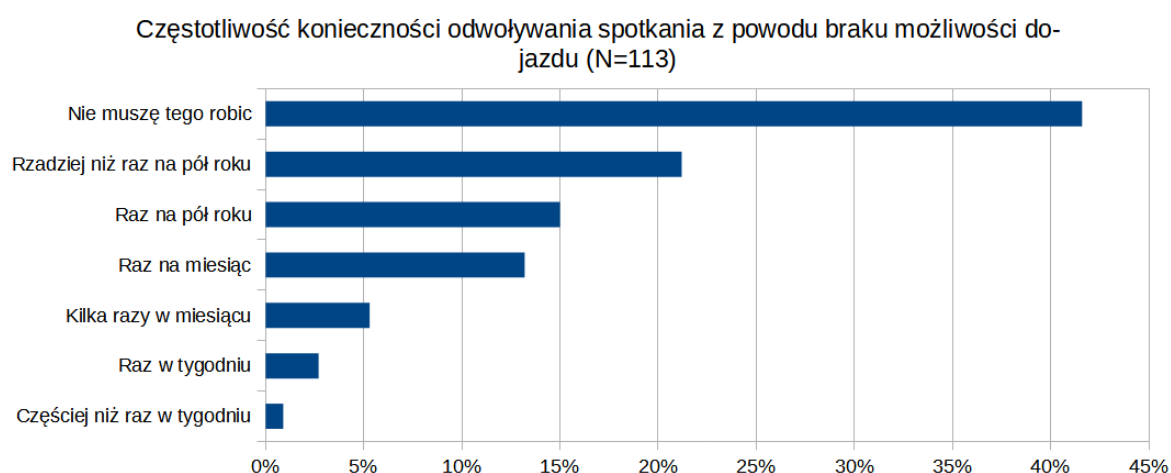
Przedstawione wyniki świadczą o tym, że prawie wszyscy respondenci (96,5%) doświadczyli opóźnień w transporcie publicznym, co może wskazywać na szeroko rozpowszechniony problem dotyczący punktualności transportu.

2.4. SKALA PROBLEMU I JEGO NASTĘPSTWA

W tej części raportu skupiamy się na analizie bezpośrednich konsekwencji wykluczenia komunikacyjnego, związanych z życiem codziennym uczestników badania.

Wykres 1 przedstawia rozkład odpowiedzi respondentów na pytanie dotyczące częstotliwości odwoływania spotkań z powodu problemów z dojazdem. Analizując te dane możemy wstępnie określić, jak znaczący jest problem braku dostępu do transportu i jak często prowadzi on do tego typu trudności.

Wykres 1.



Źródło: badanie własne

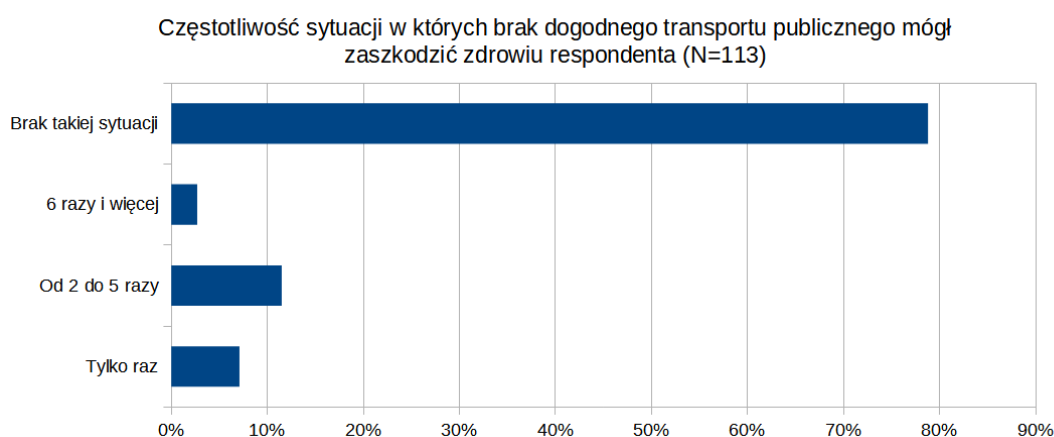
Analizując przedstawione wyniki możemy zauważyć, że 41,6% respondentów nigdy nie musiało odwoływać zaplanowanych spotkań z powodu braku możliwości dojazdu. Deklaracje te stanowią najwyższy odsetek wśród wszystkich odpowiedzi, co wskazuje, że dla większości respondentów brak możliwości dojazdu nie jest problemem, który często wpływa na ich plany.

Jednakże, łącznie odsetek wskazań świadczących o tym, że badani odwołują spotkania z różną częstotliwością (od "częściej niż raz w tygodniu" do "rzadziej niż raz na pół roku") wynosi 58,4%. Oznacza to, że ponad połowa respondentów doświadczyła konieczności odwołania spotkania związanej z brakiem dostępu do transportu miejskiego. Szczegółowe spojrzenie na częstotliwość zmiany planów pokazuje, że 21,2% respondentów odwołuje spotkania "rzadziej niż raz na pół roku". Następnie, 15% respondentów musi to robić "raz na pół roku", a 13,2% - "raz na miesiąc". Te dane pokazują, że problem braku dojazdu wpływa na życie codzienne części badanych, choć nie zdarza się to często.

Z powyższej analizy wynika, że brak dostępu do transportu może wpływać na zdolność ludzi do uczestniczenia w spotkaniach, które mogą być ważne zarówno dla ich

życia osobistego, jak i zawodowego. Transport miejski postrzegany pod takim kątem to nie tylko możliwość przemieszczania się, ale także możliwość budowania relacji międzyludzkich.

Wykres 2.



Źródło: badanie własne

Wyniki dotyczące tego, czy kiedykolwiek badani znaleźli się w sytuacji, w której brak dostępnego transportu publicznego mógł zaszkodzić ich zdrowiu (np. poprzez brak możliwości dojazdu do lekarza) jednoznacznie wskazują na to, że większość respondentów (78,8%) nigdy nie znalazła się w takiej sytuacji. To sugeruje, że dla większości osób uczestniczących w badaniu dostępność transportu publicznego nie stanowiła bezpośredniego zagrożenia dla ich zdrowia. Istnieje jednak grupa osób, która doświadczyła takich problemów: 7,1% respondentów znalazło się w tej sytuacji tylko raz, 11,5% od dwóch do pięciu razy - natomiast 2,7%, sześć razy lub więcej.

Chociaż odsetki te nie są wysokie świadczą o tym, że zdarzają się sytuacje, w których brak transportu publicznego mógł mieć negatywny wpływ na zdrowie badanych. Przedstawione wyniki wskazują na to, że nie mała część respondentów - 21,2% co najmniej raz ich doświadczyła. Oznacza to, że w wypadku jednej piątej uczestników badania braku możliwości dojazdu na badania, do lekarza czy placówki medycznej mógł w konsekwencji pogorszyć ich stan zdrowia. Wnioski z tej analizy powinny zwrócić uwagę planistów

miejskich oraz dostawców usług zdrowotnych na to, że dobrze zorganizowany transport publiczny jest istotny dla zdrowia mieszkańców.

Kłopoty wynikające z ograniczonego dostępu do publicznego transportu dotyczą także innych sfer życia i aktywności podejmowanych przez respondentów (tabela 10). Co prawda jedna trzecia z nich (34,5%) zadeklarowała, że nie utrudniają im funkcjonowania – ale pozostali respondenci byli odmiennego zdania.

Tabela 10. Czynności, których wykonanie utrudnia kłopot z dojazdem (w procentach, N=113)

Kłopoty z dojazdami utrudniają mi...	Procent
Spotkania ze znajomymi, rodziną, grupowe aktywności	49,6
Dotarcie do szkoły/uczelni	44,2
Nie mam kłopotów z dojazdem	34,5
Odwiedzenie np. klubów, barów	23,9
Rekreację (np. spacer w wybranym parku, wyjście na basen)	23,0
Odwiedzenie muzeów czy galerii	18,6
Dotarcie do pracy	17,7
Odwiedzenie lokali gastronomicznych	15,9
Zrobienie zakupów	13,3
Uczestnictwo w wydarzeniach sportowych	5,3
Odwiedzenie miejsca kultu religijnego (kościół)	2,6
Zrobienie zakupów	1,8
Staram się nie umawiać po „drugiej stronie miasta”	0,9
Właściwie, to gdyby nie posiadanie samochodu, to nie mógłbym realnie robić żadnej z tych rzeczy	0,9

Źródło: badanie własne

Największy odsetek respondentów (48,7%) wskazał, że problemy z dojazdem najbardziej utrudniają im spotkania ze znajomymi, rodziną i udział w grupowych aktywnościach. Drugą, nieco tylko rzadziej wymienianą trudnością (44,25%) był dojazd do szkoły lub uczelni. Wynik ten wskazuje na to jak dogodny transport może wpływać na życie edukacyjne. Około jedna czwarta respondentów wskazywała z kolei na trudności z dotarciem do miejsc rozrywki, takich jak kluby i bary oraz kłopoty z uczestnictwem w zaplanowanych aktywnościach rekreacyjnych (odpowiednio 23,9% i 23%). Badani, ale już mniej często mówili także o tym, że kłopoty z dojazdem utrudniają im także uczestnictwo w kulturze (np. odwiedzanie muzeów), lokali gastronomicznych czy robienie zakupów.

Powyższe wyniki wskazują na to, że transport publiczny wpływa na szeroko zakrojoną gamę obszarów naszego życia oraz pokazują, w jak znaczącym stopniu problemy z publiczną komunikacją mogą pogorszyć jakość naszego życia.

2.5. MOŻLIWOŚCI ROZWIĄZANIA PROBLEMU I WDRAŻANIA USPRAWNIENÍ

Ostatnia z analizowanych kwestii obejmuje propozycje respondentów dotyczące działań, które ich zdaniem mogłyby pomóc w zmniejszeniu trudności związanych z dojazdami. Przedstawione dalej wyniki pozwalają, więc na wskazanie rozwiązań, które są najbardziej pożądane według uczestników badania (tabela 11).

Tabela 11. Działania mogłyby zdaniem respondentów pomóc w zmniejszeniu trudności związanych z dojazdami (w procentach, N=113)

Proponowane działania	Procent
częstsze przejazdy	31,8
więcej tras	15,5
brak odpowiedzi	12,8
jazda zgodna z rozkładem	5,4
więcej przystanków	5,4
więcej buspasów	4,7
poszerzenie tras	2,7

lepsze zarządzanie przestrzenią i mieszkalnictwem	2,0
autobusy weekendowe	1,3
inwestycje w transport	1,3
uber	1,3
zakonczenie remontów	1,3
zniwelowanie korków	1,3
zwiększenie różnorodności transportu	1,3
inne	11,5
Razem	100

Źródło: badanie własne

“Częstsze przejazdy” (31,8%) to najczęstsza sugestia, która zdaniem respondentów jest odpowiedzią na trudności związane z dojazdami. Badani wskazują więc, że zwiększenie częstotliwości kursów autobusów lub innych środków transportu publicznego byłoby kluczowym czynnikiem w poprawie dostępności i wygody podróży. Oznacza to, że mieszkańcy chcieliby, aby autobusy oraz inne środki transportu po prostu jeździły częściej. Drugą w kolejności wskazań propozycją jest wprowadzenie nowych tras (15,5%). W tym wypadku można przypuszczać, że część uczestników badania jest zdania, że poszerzenie sieci tras jest ważne, aby zapewnić transport publiczny dla różnych obszarów i poprawić jego dostępność.

Dwie powyższe odpowiedzi stanowią prawie 50% wszystkich udzielonych co pokazuje, że podstawowym problemem związanym z transportem miejskim jest słabo rozwinięta sieć połączeń, która wymaga rozszerzenia oraz zwiększenia częstotliwości kursów.

Pozostałe z sugerowanych rozwiązań, wskazywane już w porównaniu z dwoma dominującym zdecydowanie mniej często to “jazda zgodna z rozkładem” (5,4%), “więcej przystanków” (5,4%), “więcej buspasów” (4,7%) czy “poszerzenie tras” (2,70%). Odpowiedzi te wskazują na potrzebę rozwoju infrastruktury koniecznej do sprawnego działania transportu miejskiego oraz udoskonalenia jego niezawodności i punktualności.

WNIOSKI

Raport "Wykluczenie transportowe" przedstawia analizę trudności, z jakimi młodzież w województwie mazowieckim boryka się w dostępie do transportu publicznego. Głównym celem przeprowadzonego badania było zrozumienie istniejących problemów i zaproponowanie rozwiązań mających na celu poprawę sytuacji. Interesowała nas również identyfikacja barier w dostępie do transportu, szczególnie w obszarach wiejskich i małych miastach. Analiza obejmowała zarówno kwestie infrastrukturalne, takie jak brak dogodnych połączeń komunikacyjnych czy niedostateczna ilość przystanków autobusowych, jak i problemy finansowe, z którymi młodzi ludzie mogą się spotykać, próbując korzystać z transportu publicznego.

Niezwykle ważnym aspektem jest także wpływ tych ograniczeń na życie młodych ludzi. Ograniczenia w dostępie do transportu publicznego mogą znacząco wpływać na ich możliwość uczestnictwa w edukacji, szanse zdobywania pracy oraz aktywności społeczne - a w konsekwencji ograniczać ich potencjał i szanse rozwoju. Raport podkreśla konieczność poprawy infrastruktury i usług transportowych w regionie. Warto inwestować w rozbudowę sieci komunikacyjnej, poprawę jakości przewozów oraz zwiększenie ich dostępności, zwłaszcza w obszarach mniej zurbanizowanych. Poprawa dostępu do transportu publicznego przyczyni się do zwiększenia mobilności młodzieży oraz otworzy przed nią nowe możliwości rozwoju.

Dodatkowo, wyniki badania mogą pomóc w sformułowaniu rekomendacji dotyczących tworzenia bardziej zintegrowanych strategii społecznych i polityk, mających na celu ograniczenie problemu wykluczenia transportowego. Warto rozważyć środki takie, jak subsydia dla młodych ludzi na bilety komunikacji publicznej, programy edukacyjne dotyczące korzystania z transportu oraz współpracę pomiędzy sektorem publicznym i prywatnym w celu stworzenia kompleksowego i dostosowanego do potrzeb systemu transportowego.

Podsumowując, raport "Wykluczenie transportowe" może stanowić źródło wiedzy i rekomendacji przyczyniających się do poprawy sytuacji młodzieży w województwie mazowieckim. Poprawa dostępności i jakości transportu publicznego ma ogromne znaczenie dla rozwoju młodych ludzi i ich aktywności społecznej, dlatego warto podjąć konkretne działania w celu rozwiązania tego problemu.

BIBLIOGRAFIA

- *Bank Danych Lokalnych*, GUS (dostęp: 28.10.2023) (<https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/temat>)
- Bartel A., Góralczyk – Modzelewska M., *Raport z badań przeprowadzonych w ramach projektu: „Obserwatorium losów zawodowych absolwentów uczelni wyższych”*, Łódź 2012
- Dulak M., Jakubowski B. *Publiczny transport zbiorowy w Polsce. Studium upadku*, 17 kwietnia 2018, (dostęp: 27.10.2023) (<https://klubjagiellonski.pl/2018/04/17/publiczny-transport-zbiorowy-w-polsce-studium-upadku/>)
- *Encyklopedia PWN*, (dostęp:28.10.2023) (<https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/wykluczenie;4835314.html>)
- Gitkiewicz O., *NIE ZDAŻĘ*, wydanie pierwsze, Warszawa 2019
- *Ile dzieci w Polsce jest wykluczonych transportowo?*, Unicef, 2023 (dostęp: 28.10.2023) (https://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5982/7/39/1/ws_03_2018_05_marta_hozer-kocmiel_ocena_rozwoju_spoleczno-ekonomicznego_województw_za_pomoca_hdi.pdf)
- *Informacja prasowa fundacji forum konsumentów z okazji Światowego Dnia Bez Samochodu*, Forum Konsumentów (dostęp: 29.12.2023) (<https://forumkonsumentow.org/informacja-prasowa-fundacji-forum-konsumentow-z-okazji-swiatowego-dnia-bez-samochodu,new,mg,45.html,173>)
- Klimczak W., Kubiński G., Sikora-Wiśniewska E., *WYKLUCZENIE SPOŁECZNE W POLSCE WYBRANE ZAGADNIENIA*, 2017)
- Komornicki T., *Polska sprawiedliwa komunikacyjnie*, Fundacja Batorego, Warszawa, 2019
- Kościńska J., *Wykluczenie transportowe w województwie mazowieckim RAPORT Z BADAŃ*, Miasto Jest Nasze, Warszawa, 2021
- Nóżka M., *Raport z badań. Stare Podgórze i jego rewitalizacja w świetle opinii mieszkańców i danych zastanych*, Kraków 2011
- Ochrowska J., *W ogóle autobusu nie widać. Życie na obszarach wykluczenia transportowego*, 2022

- Olejniczak K., *Dzieci wykluczone transportowo nie mają takich szans, jak ich rówieśnicy*, Portal Samorządowy, Październik 2023 (dostęp: 28.12.2023) (<https://www.portalsamorzadowy.pl/polityka-i-spoleczenstwo/dzieci-wykluczone-transportowo-nie-maja-takich-szans-jak-ich-rowiesnicy,492272.html>)
- Rosik P., Pomianowski W., Goliszek S., Stępnia M., Kowalczyk K., Guzik R., Kołoś A., Komornicki T., *Multimodalna dostępność transportem publicznym w Polsce*, Prace Geograficzne 258, IGiPZ PAN, Warszawa 2017
- Szreder M., *Metody i techniki sondażowych badań opinii*, PWE, Warszawa 2004

Grupy wykorzystane do rozesłania ankiet:

CELESTYNÓW GMINA - <https://www.facebook.com/groups/1062837517094451>

MINSK MAZOWIECKI - <https://www.facebook.com/groups/852897259238185>

SIERPC - <https://www.facebook.com/groups/572986772862744>

ŁASKARZEW - <https://www.facebook.com/groups/laskarzew.grupa>

GĄBIN - <https://www.facebook.com/groups/664974578370654>

KOZIENICE - <https://www.facebook.com/groups/437424633497741>

GRÓJEC - <https://www.facebook.com/groups/grojec>