



Wykluczenie transportowe w województwie mazowieckim

RAPORT Z BADAŃ

Transport odpowiada za niemal jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych w Europie, co czyni go jednym z kluczowych elementów w walce z kryzysem klimatycznym. Transport zbiorowy daje możliwość swobodnego poruszania się, zarówno w obrębie miejscowości, regionu lub kontynentu, przy jednoczesnej redukcji szkodliwego wpływu na środowisko naturalne. Tym samym, zapewnienie równego dostępu do środków komunikacji zbiorowej leży w interesie nie tylko jego użytkowników, ale stanowi również odpowiedź na jedno z największych wyzwań naszego pokolenia.

Niniejszy raport skupia się na zjawisku wykluczenia transportowego, rozumianego jako brak dostępu do środków transportu komunikacji zbiorowej, na przykładzie województwa mazowieckiego. Jego celem jest ukazanie różnych aspektów tego zjawiska, zarówno w wymiarze przestrzennym i ilościowym jak i indywidualnej perspektywy mieszkańców województwa. Wykluczenie transportowe ma wpływ nie tylko na środowisko naturalne, ale w znacznym stopniu determinuje życie mieszkańców wielu miejscowości. Odwrócenie trendu zmniejszającej się dostępności do komunikacji zbiorowej przyniesie nie tylko korzyści w wymiarze ekologicznym, ale przyczyni się również do poprawy jakości życia i zmniejszania nierówności w skali regionu. Badanie oparte na pogłębionych wywiadach pokazuje, w jakich obszarach można by osiągnąć poprawę jakości życia, skutecznie przeciwdziałając wykluczeniu transportowemu.

Na całość raportu składają się analiza ilościowa przedstawiona na mapach województwa, opracowana na bazie tras autobusowych i kolejowych oraz niniejszy raport, którego główną część stanowi analiza wywiadów przeprowadzonych z mieszkańcami trzech wybranych gmin w obrębie województwa.

Raport został przygotowany przez Stowarzyszenie **Miasto Jest Nasze** ze środków **European Climate Foundation**.



W jego opracowaniu udział wzięli:

dr Justyna Kościńska (*EUROREG, Uniwersytet Warszawski*) – KOORDYNACJA BADAŃ JAKOŚCIOWYCH, AUTORKA RAPORTU Z BADAŃ

Marcin Jarzynowski – KOORDYNACJA BADAŃ ILOŚCIOWYCH

Jan Mencwel – KOORDYNATOR PROJEKTU

ZESPÓŁ BADAŃ JAKOŚCIOWYCH:

Michalina Grzelka
Rafał Opaliński
Jagoda Podrucka
Weronika Szatkowska
Piotr Tubelewicz
Ada Tymińska
Aleksandra Wasążnik

**ZESPÓŁ BADAŃ ILOŚCIOWYCH
I ANALIZY DANYCH:**

Dawid Durejko
Zuzanna Kunert
Adam Orzechowski
Julia Widłak
Mateusz Wiśniewski

Strona www:
mazowsze.miastojestnasze.org
autor: **Piotr Kopalko**

Skład raportu:
Monika Bandyszewska

Przy przygotowaniu badania i raportu
korzystaliśmy z merytorycznego wsparcia
ekspertów w dziedzinie transportu:
Marcin Chlewicki
Kuba Czajkowski
Karol Trammer

ISBN 978-83-945432-2-8 (wyd. papierowe)
ISBN 978-83-945432-3-5 (wyd. cyfrowe)

SPIIS TREŚCI

Wprowadzenie	5
Miejsce badania	6
„A teraz to już nie ma nic”. Znikające PKS-y	10
„I co, tylko auto pozostaje”. Brak alternatywy	18
Samochód to konieczność, nie symbol statusu	19
Bez pomocnych sąsiadów ani rusz	20
„Ciągłe praktycznie w domu”. Przymusowa izolacja	24
„Osoby starsze nie wyjeżdżają”	26
Samochód marzeniem uczniów	28
Zakończenie	31
Bibliografia	32

Wprowadzenie

Zjawisko wykluczenia transportowego może zostać przedstawione za pomocą wskaźników i danych ilościowych, takich jak odległość do najbliższego przystanku, czy czas konieczny do przebycia w celu dotarcia do przystanku. Na przestrzeń jednak nie należy patrzeć wyłącznie przez pryzmat miar geograficznych jak metr czy kilometr. Istotne jest również badanie doświadczeń mieszkańców.

W raporcie przyglądamy się spostrzeżeniom i odczuciom mieszkańców trzech miejscowości w województwie mazowieckim. W kolejnych rozdziałach zaprezentowane są społeczne konsekwencje ograniczonego dostępu do połączeń autobusowych i kolejowych. Podjęta zostaje próba oceny, które grupy są najbardziej narażone na negatywne skutki tego zjawiska.

Raport opiera się na badaniu empirycznym, którego celem ogólnym była **diagnoza potrzeb mieszkańców miejsc zagrożonych wykluczeniem komunikacyjnym**. Badanie koncentrowało się na **kosztach społecznych, jakie są ponoszone w związku z wykluczeniem transportowym**. Dane gromadzone były od kwietnia do lipca 2021 roku metodą indywidualnych wywiadów pogłębionych. Rozmówcy dobrani zostali celowo z uwzględnieniem płci i wieku. Przeprowadzone zostały wywiady z mieszkańcami Ostrowi Mazowieckiej, Żuromina i Tczowa (w każdym miejscu około 6 wywiadów, łącznie 17).



Miejsca badania



OBRAZ 1. BADANE MIEJSCOWOŚCI NA MAPIE. Źródło: na podstawie Aotearoa, Wikimedia.

Chcieliśmy jak najlepiej oddać perspektywę mieszkanki i mieszkańca Mazowsza, dlatego też zdecydowaliśmy się zawęzić obszar badań do trzech miejscowości w różnych podregionach województwa. Badanie przeprowadzone zostało w najbardziej typowych dla Mazowsza jednostkach terytorialnych: na wsi, w małej miejscowości (do 10 tysięcy mieszkańców)

oraz w średnim mieście (między 10 a 50 tysięcy mieszkańców)¹. Podczas doboru lokalizacji kierowaliśmy się też takimi kategoriami jak poziom bezrobocia i typ gminy (wiejska, wiejsko-miejska, miejska). W ten sposób wytypowaliśmy trzy miejsca: Tczów, Żuromin oraz Ostrów Mazowiecką (Obraz 1).

1 Według Rocznika Statystycznego Województwa Mazowieckiego (2020), na Mazowszu znajduje się 226 gmin wiejskich, 35 miast do 10 tysięcy mieszkańców oraz 40 miast między 10 a 50 tysięcy mieszkańców. Z badania wykluczona została aglomeracja warszawska oraz miasta powyżej 50 tysięcy mieszkańców (w całym województwie takich miast jest 6).

Pierwszym wybranym miejscem była **Ostrów Mazowiecka**. Jest to miasto średniej wielkości położone na północnym-wschodzie Mazowsza. W 2020 roku w Ostrowi mieszkało prawie 22 tysiące osób (Bauer, 2021). Rok wcześniej bezrobocie utrzymywało się tam na poziomie 6,3% (US w Warszawie, 2020). Miasto dysponuje rozbudowaną siatką usług publicznych. Najmłodsze dzieci mogą uczęszczać do trzech miejskich przedszkoli. Edukację na poziomie podstawowym zapewniają cztery szkoły. Działalność kulturalną prowadzi Muzeum Dom Rodziny Pileckich, Miejski Dom Kultury oraz biblioteka publiczna. W Ostrowi funkcjonuje w publiczna komunikacja miejska (4 linie autobusów), z której rocznie korzysta około 70 tysięcy pasażerów (Bauer, 2021).

Kolejnym miejscem, które uwzględnione zostało w badaniu, był **Żuromin**. Miasto to położone jest na terenie gminy wiejsko-miejskiej w północno-zachodniej części województwa mazowieckiego. W 2020 roku zamieszkiwało w nim 8635 osób. 511 z nich pozostawało bezrobotne (Goliat, 2021). W mieście działają dwa samorządowe przedszkola, jeden miejsko-gminny żłobek oraz dwie szkoły podstawowe. Mieszkańcy mogą korzystać z oferty kulturalnej Żuromińskiego Centrum Kultury oraz Powiatowo-Miejskiej Biblioteki Publicznej.

Trzecim wytypowanym miejscem był **Tczów**. Jest to wieś położona w podregionie radomskim na południu województwa. Głównym źródłem utrzymania mieszkańców jest rolnictwo. Według danych dostępnych na stronie internetowej gminy, obecnie sołectwo Tczów liczy 652 mieszkańców. W Tczowie znajduje się zespół szkół, w skład którego wchodzi publiczna szkoła podstawowa i przedszkole. We wsi funkcjonuje gminna biblioteka. W całej gminie bezrobocie utrzymuje się na poziomie 6,6% (US w Warszawie, 2020).

Umieszczenie badania w trzech miejscach: średnim mieście, mniejszej miejscowości i wsi w różnych częściach województwa umożliwiło analizę różnorodnych praktyk mieszkańców w sytuacji wykluczenia transportowego. Zebrane dane miały pomóc w identyfikacji kosztów społecznych ponoszonych w związku z wykluczeniem transportowym.



Ostrów Mazowiecka

gmina miejska

liczba ludności : 21 989



Żuromin

gmina miejsko-wiejska

liczba ludności : 8 635



Tczów

gmina wiejska

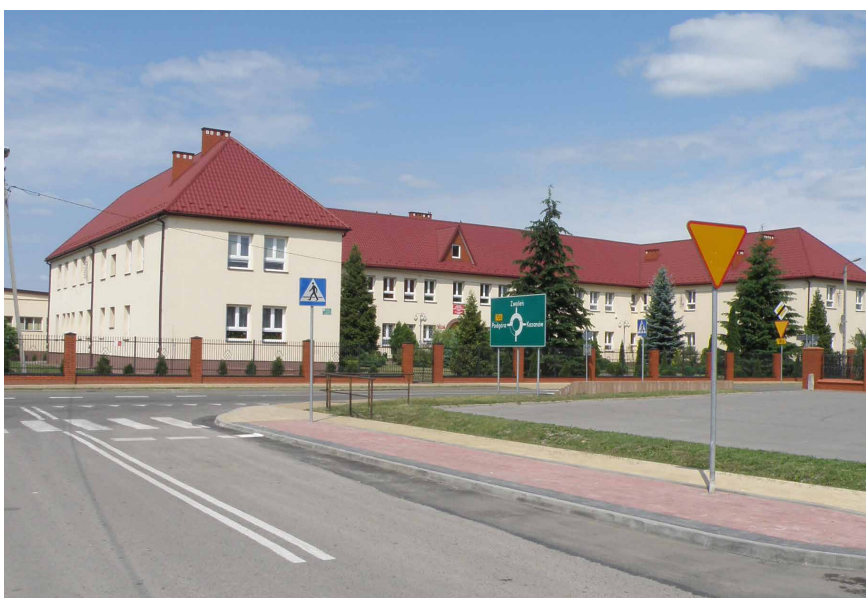
liczba ludności : 652



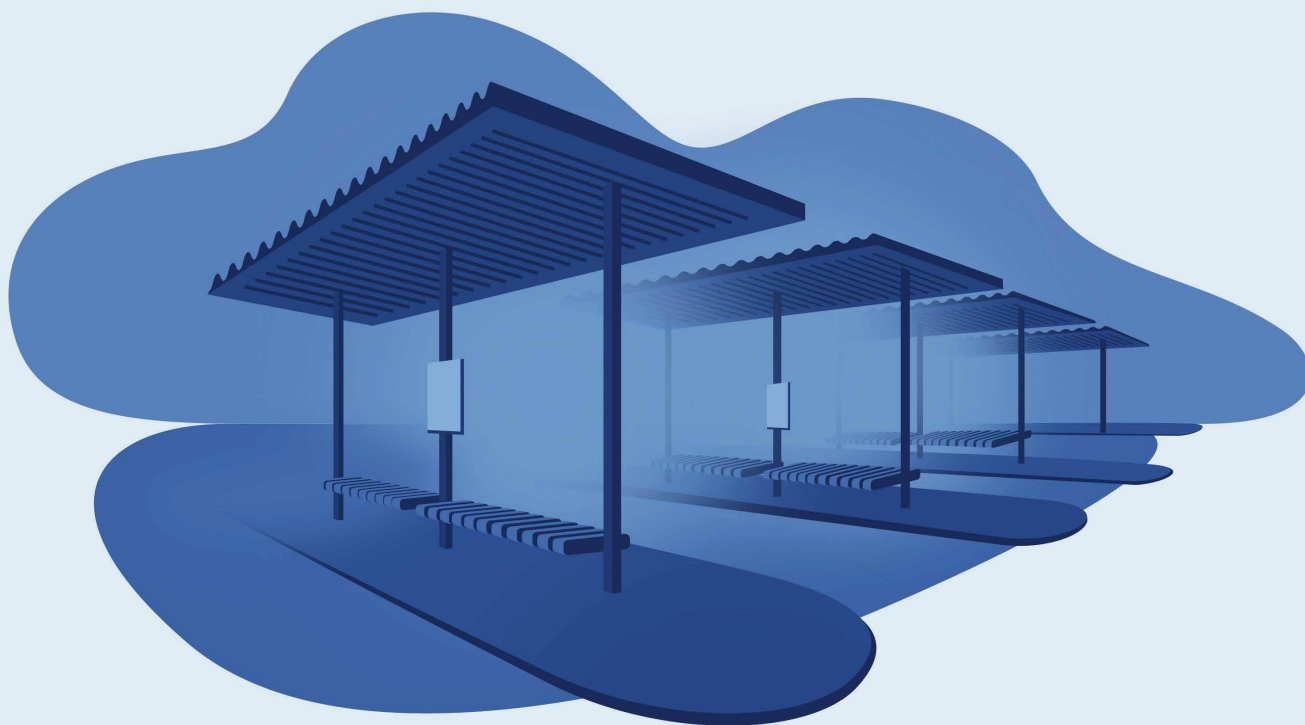
OBRAZ 2.
RATUSZ W OSTROWI
MAZOWIECKIEJ
Zdjęcie: Wikimedia
Commons, autor: geo573



OBRAZ 3.
ULICA WYZWOLENIA
W ŻUROMINIE
Zdjęcie: Zuzanna Kunert



OBRAZ 4.
ZESPÓŁ SZKÓŁ
W TCZOWIE
Zdjęcie: Wikimedia
Commons, autor: Mzungu



"A teraz to już nie ma nic".
Znikające PKS-y

Wychodząc w teren chcieliśmy przyjrzeć się społecznym konsekwencjom ograniczonego dostępu do transportu zbiorowego. Bardzo szybko zrozumieliśmy, że zbierany przez nas materiał ukazuje przede wszystkim **upadek transportu publicznego** w badanych miejscowościach. W prawie każdym wywiadzie mieszkańcy zwracali uwagę na likwidowanie kolejnych połączeń. Regres transportu publicznego był przywoływany zarówno przez mieszkańców Ostrowi Mazowieckiej, Żuromina, jak i Tczowa.

”

A teraz to już nie ma nic.
W ogóle autobusów.
A teraz przez tą pandemię to
w ogóle autobusu nie widać

„Były bardzo dobre połączenia... [...] Na początku było tak, że zaczęli likwidować jakieś tam kursy. Pomału, pomału. [...] A teraz to nic, już wszystko polikwidowali” mówiła 50-letnia kobieta mieszkająca w Żurominie. „Kiedyś, na przykład jak pracowałem w Ostrołęce, to dojeżdżałem codziennie [...], a teraz tego nie ma, to zostało zlikwidowane” wspominał 74-latek z Ostrowi Mazowieckiej. „A teraz to już nie ma nic. W ogóle autobusów. A teraz przez tą pandemię to w ogóle autobusu nie widać” kwitowała 60-letnia rolniczka z Tczowa. Gdyby zamieścić w raporcie wszystkie cytaty dotyczące znikania transportu publicznego, to zajęłyby kilka stron.

Obecnie z Tczowa za pomocą komunikacji zbiorowej do najbliższej dużej miejscowości, **Zwolenia, można dojechać tylko raz dziennie** w dni nauki szkolnej (odjazd o 7:12). Ze wsi wyjeżdżają cztery PKS-y do Radomia – trzy wczesnym rankiem (o 5:30, 6:30 i 7:30) i jeden po południu (13:30). **Z Żuromina do Warszawy można dojechać pięć razy dziennie, ale brak jest bezpośredniego autobusu do Mławy**, gdzie znajduje się najbliższa stacja kolejowa. **Nie ma bezpośredniego**

połączenia między Ostrowią Mazowiecką a Ostrołęką. Droga między tymi dwoma miastami, samochodem możliwa do pokonania w niecałą godzinę, autobusami (z przesiadkami) zajmuje ponad 5 godzin².

Jeszcze niedawno było inaczej. Mieszkańcy opowiadali, że linie autobusowe zniknęły z ich miejscowości w ciągu kilku ostatnich lat. Zarówno PKS Mława obsługujący Żuromin, jak i PKS Ostrołęka działający w Ostrowi Mazowieckiej prowadzone były przez prywatny koncern Mobilis. Ostrołęcki PKS został zamknięty w 2018 roku, a wraz z nim zlikwidowane zostały połączenia między Ostrowią a Ostrołęką. W 2019 roku działalność przewozową zakończył PKS Mława. PKS Radom w 2018 roku podejmował próby likwidacji wszelkich połączeń z Tczowem, lecz, po naciskach mieszkańców, przywrócił pojedyncze kursy.

Władze spółki Mobilis obsługującej PKS Mława i Ostrołęka tłumaczyły zamykanie kolejnych linii niewielkim zainteresowaniem mieszkańców tym typem transportu. Systematyczny spadek liczby pasażerów miał prowadzić do nierentowności PKS. Jako prywatna spółka Mobilis miała prawo zamknąć nierentowne przedsiębiorstwo. Jednak, jak wspominali rozmówcy, ta sama narracja była przyjmowana przez samorządowców w celu usprawiedliwienia cięć w transporcie publicznym. Mieszkanka Tczowa mówiła: „Ludzie zgłaszali do wójta, ale że wójt powiedział wtedy, że to im się nie opłaca, bo że to bardzo drogo kosztuje te autobusy gdyby przywrócili, a że mało ludzi jeździ”.

Mieszkańcy na tego typu argumenty reagują zdziwieniem, utrzymują, że z połączeń korzystało dużo osób. „Niby się nie opłacało, ale no jak nie opłacało się, jak autokary pełne jeździły” mówiła kobieta z Żuromina. Niezrozumienie budzi również fakt, że w okolicy powstają nowe inwestycje, które samorząd dofinansowuje. „Teraz są no i te pieniądze unijne, ale autobusu nie ma. Wszystko jest, robią drogi, robią chodniki, robią coś tam, a autobusu nie ma” mówiła mieszkanka Tczowa.

2 Dane pozyskane na podstawie wyszukiwania na portalu [e-Podróżnik](#) – połączenia dostępne na dzień 6 września 2021 roku.

Zarzuty te są w dużej mierze uzasadnione: również **firmy obsługujące PKS-y wskazują na brak uregulowań prawnych zapewniających finansowanie deficytowych połączeń**. Jednak odpływ pasażerów nie jest jedyną przyczyną likwidacji kursów. Na rentowność spółek ma także wpływ proporcja osób jeżdżących na podstawie biletów jednorazowych i miesięcznych, jak również ponoszone koszty ogólne i administracyjne³.

”

„U nas to jest tragedia.
Z dojazdami to jest tragedia.
Ja mówię, żeby chociaż było
dwa autobusy. [...] To już nawet
poczekać tam, czy do tego
lekarza jakby była inna godzina,
to poczekać, czy coś.
Ale no nie ma”

Te ostatnie zaś są znacznie mniejsze dla niewielkich firm rodzinnych. Dlatego też na niektórych trasach – w miejsce dużych przedsiębiorstw transportowych – swoje usługi zaczynają oferować drobni przewoźnicy posiadający tylko kilka mikrobusew lub busów. Przykładem mogą być połączenia do liceum położonego pod Żurominem. Jedna z mieszkank tego miasta opowiadała o likwidacji kursów do tej szkoły. „Kuzynka u mnie mieszkała [...]. I właśnie w pewnym momencie mówi, że normalnie jeździła autobusem [...] i mówiła, że likwidują i nie będą mieli jak jeździć”. Aby zapewnić uczniom transport, jak utrzymuje rozmówczyni, szkoła podpisała umowę z lokalnym przewoźnikiem.

Drobnym firmom rodzinnym oferującym przejazdy jest jednak niewiele i nie wypełniają one wszystkich potrzeb mieszkańców. Tego typu linie jeżdżą tylko na dochodowych trasach. Według jednego z rozmówców z Żuromina to właśnie

konkurencja sprawia, że jeszcze istnieją: „Jest kilka tych linii. Nie pozamykali ich jeszcze, bo to jest konkurencja, także oni tam nie zamykają tych linii”. Ci przewoźnicy często nie docierają do mniejszych wsi lub obsługują je tylko „przy okazji” jadąc między innymi miastami. W efekcie, jak wspominał 30-latek z Ostrowi Mazowieckiej, „to nie jest takie oczywiste, że na pewno tutaj zjadą i na pewno się tu zatrzymają”.

Dla tych „omijanych” miejscowości to duży problem. **Ich mieszkańcy mają trudności z przemieszczaniem się, co przekłada się na ograniczenie szans życiowych i obniżenie standardu życia**. „Ja kiedyś dużo korzystałam z autobusu” opowiadała kobieta z Żuromina, która jeździła PKS-em do innego miasta odwiedzić córkę. „W tej chwili tego autobusu nie ma, [...] bardzo bym chciała, żeby ten autobus akurat kursował” mówiła. Mieszkańcy bez samochodu i prawa jazdy nie mogą łatwo dotrzeć do lekarza, czy innych usług publicznych. Mieszkanka Tczowa załamywała się: „U nas to jest tragedia. Z dojazdami to jest tragedia”. Kontynuowała: „Ja mówię, żeby chociaż było dwa autobusy. [...] To już nawet poczekać tam, czy do tego lekarza jakby była inna godzina, to poczekać, czy coś. Ale no nie ma”.

Tczowianom o regresie komunikacji publicznej przypominają przystanki (Obraz 5 i Obraz 6).

Przystanki, które – jak wspomina jeden z rozmówców – są regularnie remontowane i w dobrym stanie. Dzisiaj przez większość dnia świecą pustkami. „To są przystanki. Tylko nic na nich nie staje, bo jadą, przelecają” mówiła emerytka. „Przystanki są, wiaty stoją. Ale nawet rozkładu nie ma. No, bo do czego, jak nie ma autobusów” dodawała rolniczka.

Dla mieszkańców Żuromina natomiast symbolem cięć w PKS jest zburzony dworzec (Obraz 7). Został on zlikwidowany w 2019 roku wraz z zamknięciem PKS Mława przez grupę Mobilis. Mieszkańcom ten brak doskwiera. 74-latek mówił, że dopóki istniał dworzec, to „przynajmniej

³ Więcej informacji w artykule Krzysztofa Kalkowskiego z 2018 roku pt. „Prezes PKS: Autobusy z pasażerami mogą być nierentowne” dostępnym na portalu „Zbiorowy.info”.



OBRAZ 5.
PRZYSTANEK W TCZOWIE.
Zdjęcie: Bartłomiej Gołąbek.



OBRAZ 6.
PRZYSTANEK W TCZOWIE.
Zdjęcie: Bartłomiej Gołąbek.

można było się tam zatrzymać, można było skorzystać z łazienki, z ubikacji”. Dzisiaj na terenie przylegającym do dawnego dworca powstaje ekskluzywne osiedle mieszkaniowe.

Obecnie trwają prace nad budową nowego dworca autobusowego w Żurominie. Jednak jest coś, co miasto utraciło bezpowrotnie: zabytkowy gmach. „Tam właśnie był taki okrągłak i to podobno jest dwa w Polsce takie są, bo to są zabytkowe. Tam była taka mozaika podobno starodawna” wspominała jedna z rozmówczyń. Nie uda się już

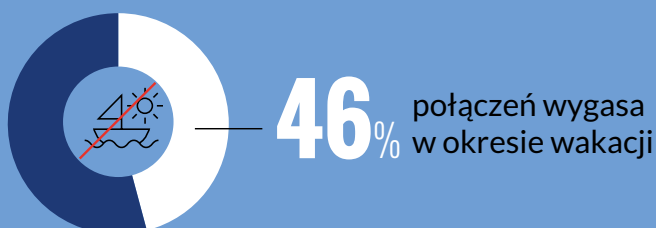
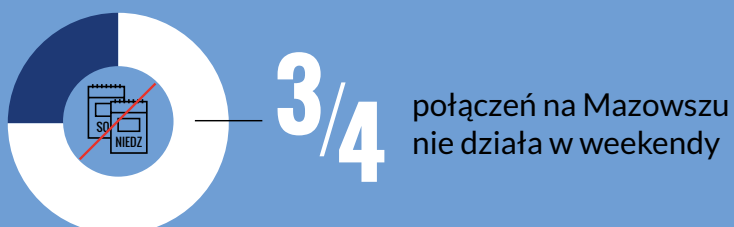
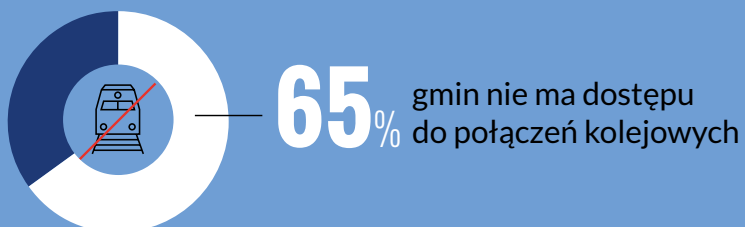
przywrócić budynku, z którym wielu mieszkańców ma związane wspomnienia. Nauczyciel z jednej z lokalnych szkół opowiadał:

pamiętam z dzieciństwa, jak tam zawsze siadałem, to oglądałem tę mozaikę, bo to były takie małe szkiełka, takie dwa centymetry na jeden, poprzylepiane na olbrzymiej powierzchni. I one tworzyły taki obraz, krajobraz. I były tam domki, lasy, były tam konie, jelenie. Coś niesamowitego, tak mi się wydawało. [...] I taka to była strata. I od tamtej pory dworca w Żurominie nie ma.



OBRAZ 7.
POZOSTAŁOŚCI DWORCA
AUTOBUSOWEGO W ŻUROMINIE
Zdjęcie: Zuzanna Kunert

Dostępność transportu zbiorowego w województwie mazowieckim



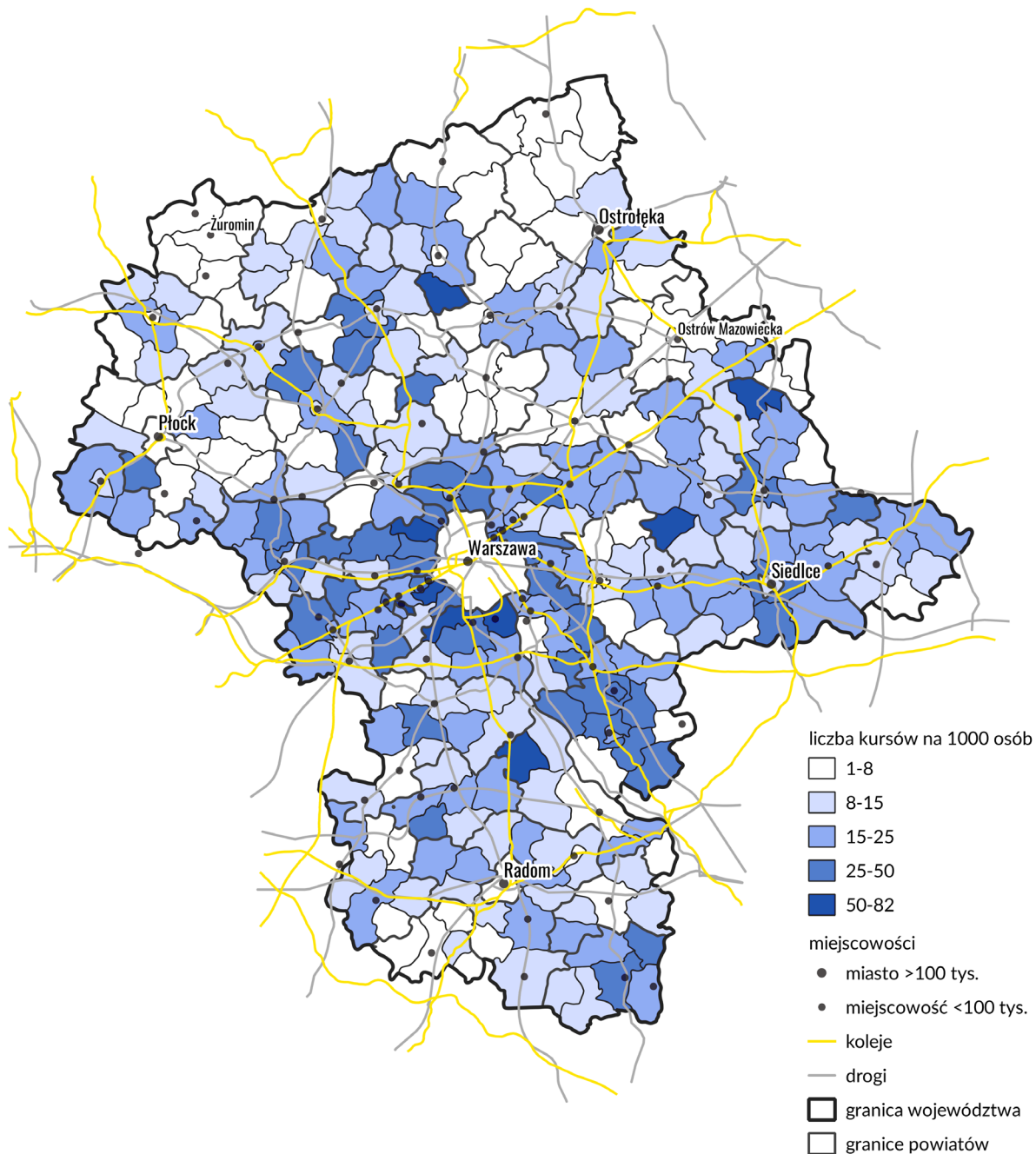
„Zlikwidowano połączenia i człowiek się odzwyczaił, i dlatego jeżdżę własnym samochodem”

Nauczyciel z Ostrowi Mazowieckiej o sytuacji transportowej w jego gminie



Dostępność transportu publicznego w województwie mazowieckim

częstotliwość tras względem populacji

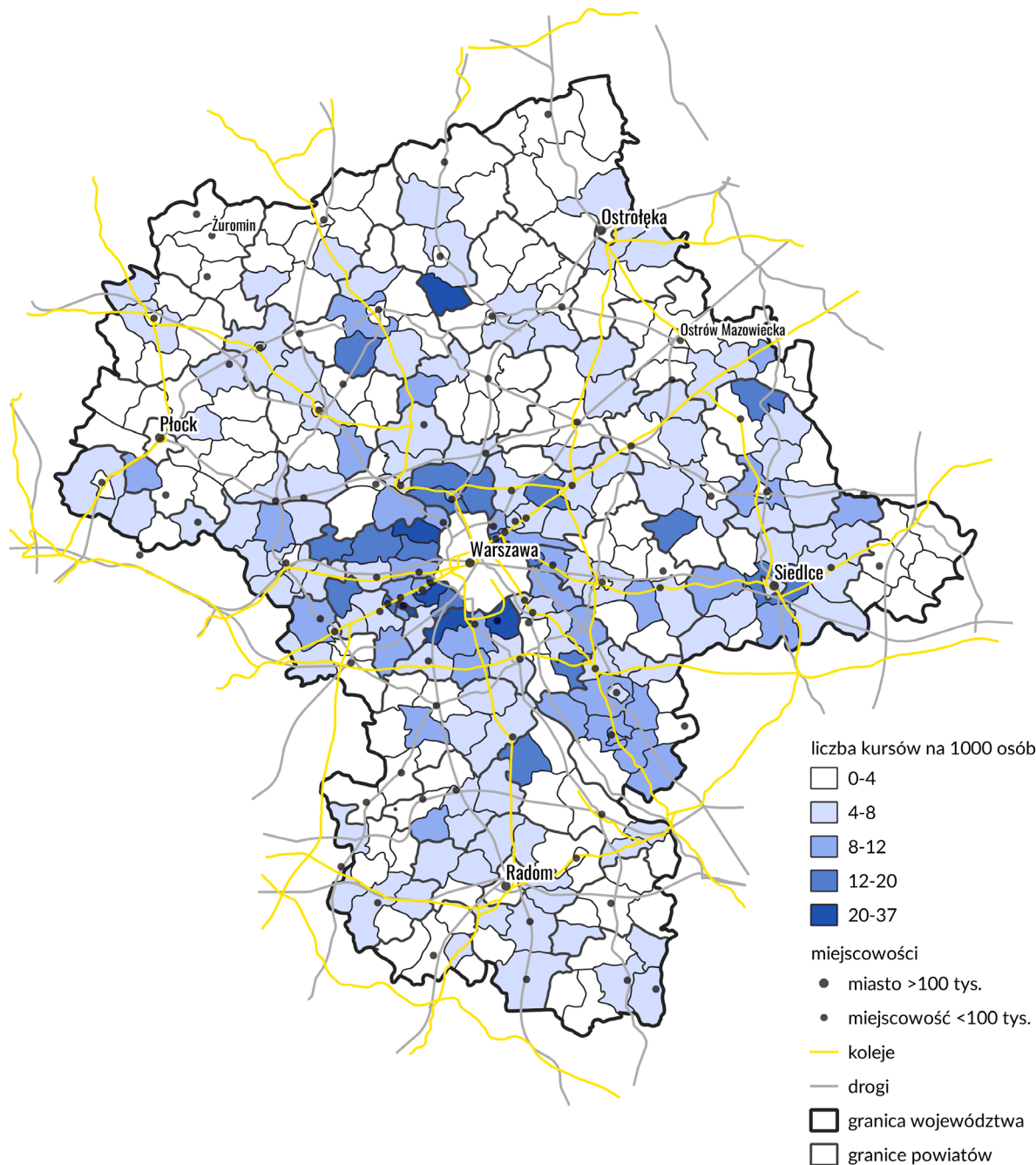


Mapa przedstawia opracowany przez nas wskaźnik wykluczenia transportowego. To łączna liczba wszystkich tras transportu publicznego w danej gminie, pomnożonych przez częstotliwość kursowania na tych trasach, a następnie podzielona przez liczbę mieszkańców w danej gminie.

Im ciemniejszy kolor, tym wyższa wartość, co oznacza lepszą dostępność środków komunikacji publicznej dla mieszkańców gminy. Mapa nie uwzględnia Warszawy, która zaburzałaby skalę ze względu na populację.

Dostępność transportu publicznego w województwie mazowieckim

częstotliwość tras względem populacji - po godzinie 15:00



Żadna gmina na Mazowszu nie cierpi na zupełny brak połączeń transportem publicznym. Sytuacja zmienia się jednak, gdy spojrzymy na połączenia po godzinie 15:00. Tego typu ograniczenie w dostępie do transportu wpływają na życie różnych grup mieszkańców, na przykład młodzieży. Nierówna jakość oferty transportowej zmusza ich do rezygnacji z ważnych dla nich aktywności, np. zajęć pozaszkolnych.

Więcej map na stronie: mazowsze.miastojestnasze.org



„I co, tylko auto pozostaje”.
Brak alternatywy

„Gdyby Maria Antonina żyła w Polsce w pierwszej dekadzie XXI wieku, doradziłaby: «Nie mają transportu publicznego? Niech jeżdżą samochodami»” - pisała Olga Gitkiewicz w wydanej w roku 2019 książce „Nie zdążę”. W obliczu znikającego transportu zbiorowego bez samochodu mieszkańcy nie byłoby w stanie normalnie funkcjonować.

Samochód to konieczność, nie symbol statusu

Rozmówcy mówili: „ja jeżdżę samochodem, bo autobusem to nie ma możliwości u nas, bo prawie że nie ma” (kobieta po 40-stce mieszkająca w Żurominie), „Nie ma takich na przykład autobusów, żeby się poruszyć do Warszawy, do Płocka, gdzieś do najbliższych miejscowości. Nie ma po prostu. Jedynie samochodem trzeba” (mieszkanka Żuromina), „zlikwidowano połączenia i człowiek się odzwyczaił, i dlatego jeżdżę własnym samochodem” (nauczyciel z Ostrowi Mazowieckiej). „I co, tylko auto pozostaje” (30-latek z Ostrowi Mazowieckiej).

”

„Sama pani rozumie, że jeden autobus, który mnie zawiezie do jednej miejscowości i powrót o konkretnej godzinie, to ciężko cokolwiek załatwić, żeby się wyrobić, albo przeciwnie, trzeba bardzo długo czekać”

Wielu rozmówców deklarowało, że są entuzjastami motoryzacji. Te osoby wskazywały, że kluczowy jest dla nich komfort, który według nich jest znacznie wyższy podczas podróży samochodem niż komunikacją zbiorową. Kolejne odpowiedzi sugerują jednak, podobnie jak w [badaniu „Transportowe zwyczaje Polaków”](#), że **miłość do auta może wiązać się z przymusem**. Podróż transportem zbiorowym bowiem – jeśli jest już możliwa – zajmuje znacznie więcej czasu.

Brakuje bezpośrednich połączeń, konieczne są liczne przesiadki. „To był problem, bo trzeba było czekać na przystankach [...]. A samochodziem to wsiadam, jadę gdzie chcę i tyle” wspominał jeden z rozmówców.

Autobusy kursują bardzo rzadko, lub w niedogodnych godzinach. „Autobusy o ile jeżdżą, to [...] nie wyjeżdżają w moje okolice. Więc to mi nie pasuje, ale też jeżdżą bardzo rzadko. Raz na godzinę albo raz na dwie, zależy jakie przystanki i jakie godziny” stwierdzała 20-latka z Ostrowi Mazowieckiej. Podróż transportem zbiorowym oznacza konieczność dostosowania całego harmonogramu dnia pod jego rozkład. „Sama pani rozumie, że jeden autobus, który mnie zawiezie do jednej miejscowości i powrót o konkretnej godzinie, to ciężko cokolwiek załatwić, żeby się wyrobić, albo przeciwnie, trzeba bardzo długo czekać” tłumaczyła jedna z rozmówczyń. „To innej możliwości nie było, że o innej godzinie jadę. Nie, to był autobus i wtedy się jechało” wspominała mieszkanka Tczowa.

Zatem to w **wykluczeniu komunikacyjnym należy szukać przyczyn emocjonalnego podejścia niektórych rozmówców do swoich aut**. Wielu z nich jest przywiązanych do samochodów, co nie dziwi w świetle tego, że jest to ich główny łącznik ze światem. „Ja jestem nałogowcem, jeżeli chodzi o samochód” przyznawał nauczyciel z Żuromina. Utrzymuje się przekonanie, że transport zbiorowy jest niewydolny i niekomfortowy. „Ostatni raz autobusem to ja może jechałam dwadzieścia pięć lat temu” mówiła mieszkanka Ostrowi Mazowieckiej pracująca w branży motoryzacyjnej. Zamiłowanie do aut wyraża też nazwa żuromińskiego stowarzyszenia „WZU”, z którym związana jest urzędująca burmistrz miasta. Są to trzy litery znajdujące się na lokalnych rejestracjach samochodowych.

Wielu rozmówców przyznaje, że czerpie przyjemność z jazdy. Jednak prowadzenie samochodu – jak później dodają – jest relaksujące tylko do pewnego momentu. Podejście zmienia się, kiedy kilkugodzinne podróże odbywa się codziennie. „No to ja bym wołał w tym czasie sobie poczytać książkę albo muzyki posłuchać. Szkoda

tęgo czasu po prostu, kawał czasu się dziennie traci na dojazdy - trzy, cztery godziny” mówił mieszkaniiec Ostrowi Mazowieckiej. Kierowanie pojazdem nie należy do najłatwiejszych. „To jest wysiłek, pracować jako kierowca” mówił emeryt z Ostrowi Mazowieckiej. „A tak to jak człowiek wsiada w autobus komunikacji miejskiej, to gazeta i sobie czytało się” dodawał.

”

„Gdyby linie, PKS-owskie były, to by ludzie na pewno z nich korzystali, tak samo i z jakiś PKP. [...] Wiadomo, że odzwyczaiać kogoś, to bardzo łatwo, zlikwidować, ale później, żeby przyzwyczaiać, to jest trudno, no bo to samochody”.

Możliwość oddania się lekturze i odpoczynku stanowi atut komunikacji zbiorowej.

„Uwielbiałem jeździć autobusami” deklarował nauczyciel z Żuromina. „Tęsknię za jazdą pociągiem. Sprawiało mi to olbrzymią przyjemność. [...] Możliwość takiego wyciszenia się, trochę takiego albo poczytania książki, czy czasopisma jakiegoś” opowiadał. „Gdyby linie, PKS-owskie były, to by ludzie na pewno z nich korzystali, tak samo i z jakiś PKP” konstatował mężczyzna z Ostrowi Mazowieckiej. „Wiadomo, że odzwyczaiać kogoś, to bardzo łatwo, zlikwidować, ale później, żeby przyzwyczaiać, to jest trudno, no bo to samochody”.

Samochodów jest więc coraz więcej. Jak mówił mieszkaniiec Ostrowi Mazowieckiej: „Kiedyś to samochód w rodzinie był jeden na dziesięć rodzin, a teraz to mają po dwa, trzy”. Jak pokazują dane Głównego Urzędu Statystycznego (2020), liczba samochodów w województwie mazowieckim rokrocznie wzrasta. W 2019 roku w województwie zarejestrowanych było ponad 3,8 miliona aut.

Ma to związek z cenami samochodów. Używane auto można nabyć za stosunkowo niewielką kwotę

(kilka tysięcy złotych). Dla wielu jest to kwota osiągalna w bliższej lub dalszej perspektywie. Rolnik z Tczowa opowiadał: „teraz samochody tanie, [...] byle smarkacz praktycznie pójdzie do pracy, popracuje pół roku i już jeździ samochodem”. Wspominał: „To było kiedyś niemożliwe, bo trzeba było kilka lat pracować na jakiś pojazd, a teraz za grosze kupują samochody i tłuką się”.

W efekcie na ulicach, jak mówił mężczyzna, „stoi więcej samochodów, uważam, że jest więcej samochodów jak mieszkańców”. Posiadanie auta wydaje się być czymś powszechnym. „Nawet jeśli ktoś nie posiada auta, to na pewno ma obok kogoś kto posiada takie auto” wspominał 30-latek z Ostrowi Mazowieckiej. Według rozmówcy osoby bez samochodu lub prawa jazdy z łatwością mogą poprosić o pomoc rodzinę lub sąsiadów. „Myślę, że we własnym zakresie tutaj ludzie potrafią się też organizować” tłumaczył.

Bez pomocnych sąsiadów ani rusz

Samooorganizacja oraz sąsiedzkie wsparcie było czymś, co szczególnie zwróciło naszą uwagę w zebranych opowieściach. Wbrew narracjom o rosnącej indywidualizacji i braku zaufania społecznego w Polsce, dla mieszkańców badanych miejscowości wspólnota lokalna odgrywa kluczową rolę. Wielu rozmówców wspominało, że **w trudnych sytuacjach zawsze może liczyć na pomoc znajomych i przyjaciół**. Sami również są gotowi takiej pomocy udzielać. Było dla nich oczywiste, że podwożą sąsiadów w potrzebie, lub wręcz udostępniają im samochód. „Ja często pożyczam samochód znajomym. Że chcą do Mławy po syna jechać, bo na pociąg, a nie mają samochodu, to ode mnie pożyczają” opowiadała kucharka z Żuromina.

Dobre serce sąsiadów jest jedynym, na co mogą liczyć osoby nie posiadające prawa jazdy i samochodu. Informacje o mieszkańcach mogących pomóc rozchodzą się pocztą pantoflową. Kobieta z Żuromina opowiadała, że jak pracowała w sąsiednim mieście, „to też często, nie wiem skąd, ludzie się dowiadywali, ale jeden przez drugiego i obce osoby do mnie

przychodziły i się pytały, czy ja bym je zabrała”. „Každy albo po prostu korzysta z rodziny, ktoś starszy, albo sąsiad, no bo i tak jest, że jeden drugiemu pomaga” tłumaczył rolnik z Tczowa.

Nierzadko zmotoryzowani sąsiedzi podwożą osoby bez prawa jazdy do najbliższego przystanku autobusowego lub kolejowego. O takim przypadku opowiadała urzędniczka z Tczowa. „Robiliśmy jeszcze w taki sposób, że przystanek, gdzie zatrzymywały się busy, to prawie 10 kilometrów do Tczowa, więc ktoś nas podwoził samochodem no i busem jechało się do Radomia” opowiadała. „I w taki sposób się wracało, że wysiadaliśmy na przystanku i ktoś po nas podjeżdżał 10 kilometrów”. Podobną historię opowiadała emerytka z Żuromina. „Do Mławy od Żuromina jest 30 kilometrów, tak, że żeby jechać pociągiem, to trzeba dojechać do Mławy. No to muszę prosić, żeby ktoś mnie podwiózł” mówiła kobieta.

Komunikację między sąsiadami znacząco ułatwia Internet. Mieszkańcy tworzą fora i grupy wirtualne (np. „Wspólne przejazdy z i do Żuromina” na Facebooku), które stanowią narzędzie do organizowania wspólnych przejazdów. „Ktoś się ogłosi, że jedzie o 19:00, ma wolne cztery miejsca i tam ludzie po prostu piszą i dają sobie znać i po prostu umawiają się w konkretnym miejscu, zabierają te osoby” opowiadała mieszkanka Żuromina. Tak zwany carpooling jest popularny wśród osób podróżujących na dalszych trasach, które mogą dzięki temu podzielić się kosztami przejazdu. Należy jednak pamiętać, że z tego rozwiązania nie skorzystają osoby nie posiadające kompetencji cyfrowych lub łącza internetowego.

Rozmówcy wspominają ponadto o kierowcach, którzy oferują odpłatne przewozy. „Są tacy prywatniarze, co zawożą do Warszawy na przykład do szpitala, czy do Ciechanowa.

Do jakichś specjalistów, czy na jakieś badania” opowiadał mieszkaniec Żuromina. Nie są to jednak zawodowi taksówkarze: nie prowadzą działalności gospodarczej ani nie posiadają licencji. „Sąsiedzi tacy, o. Tak na dziko jeżdżą” opowiadał mężczyzna. „Prywatne taksówki, tylko takie niezarejestrowane” mówiła 50-latka z tego samego miasta. Ze względu na wysokie ceny nie jest to jednak rozwiązanie dostępne dla wszystkich. „Tylko mówię, to nie jest tanie” konkludował rozmówca.

Znajomość osób mających samochód i posiadanie dużej rodziny stanowi kapitał pozwalający na przemieszczanie się bez własnego auta i prawa jazdy. Warto jednak postawić pytanie, na ile jest to efektywny sposób radzenia sobie ze słabościami transportu publicznego, a na ile zjawisko utrwalające regres komunikacji zbiorowej. Taka sytuacja pozwala na czerpanie bezpośrednich korzyści poszczególnym mieszkańcom, ale jednocześnie może utrwalać nierówności i legitymizować braki w komunikacji zbiorowej.

”

„Ja często pożyczam samochód znajomym. Że chcą do Mławy po syna jechać, bo na pociąg, a nie mają samochodu, to ode mnie pożyczają” - opowiadała kucharka z Żuromina. Dobre serce sąsiadów jest jedynym, na co mogą liczyć osoby nie posiadające prawa jazdy i samochodu.

Niektóre połączenia zlikwidowane w ostatnich latach w województwie mazowieckim

Ostrołęka — Ciechanów ; Ostrołęka — Mława



Licząca 52 tys. mieszkańców Ostrołękę, podobnie jak wiele innych miast średniej wielkości województwa mazowieckiego, cięcie w połączeniach dotknęło na przestrzeni ostatni lat. W połowie 2018, osiem lat po prywatyzacji, z miasta zniknął Mobilis. Od tej pory z niegdyś wojewódzkiej Ostrołęki nie ma jak dojechać do odległych na zachód o jedyne 80 km Mławy (34 tys. mieszkańców) i Ciechanowa (43 tys.). Niewiele lepiej jest z podróżami na wschód – do nieodległego Zambrowa (50 km) dojechać można tylko z przesiadką, a podróż trwa 4 godziny. Jak tłumaczył Mobilis, przerwanie połączeń było wynikiem „działań restrukturyzacyjnych” i „optymalizacji kosztowej oraz operacyjnej” wynikających z „obiektywnych przesłanek rynkowych”. Za tymi frazesami krył się jednak brak popytu na zbiorowy transport lokalny ludzi, których coraz bardziej kurcząca się siatka połączeń skłoniła, by przesiąść się do samochodów.

Białystok — Szczecin



Jeszcze co najmniej w 2016 na rozkładach autobusów można było znaleźć połączenie Białystok-Szczecin, które łączyło nie tylko te dwie wojewódzkie stolicy na krańcach Polski, lecz przede wszystkim szereg znajdujących się po drodze miast, w tym na północy województwa mazowieckiego. W efekcie likwidacji tego kursu, 52-tysięczna Ostrołęka utraciła bezpośrednie połączenie z trzecim co do wielkości miastem w Mazowieckiem, 123-tys. Płockiem czy odwiedzanym przez kuracjuszy Ciechocinkiem. Szereg połączeń (m.in. z Toruniem) utraciła znajdująca się tuż za granicą województwa mazowieckiego Łomża.

Przysucha — Warszawa



Wraz z końcem sierpnia 2021 r. powiat przysuski został pozbawiony bezpośrednich połączeń kolejowych z Warszawą. Stało się tak mimo zadowalającego obłożenia na tej trasie, co przyznawali sami przedstawiciele spółki PKP Intercity. Jest to o tyle dotkliwe dla Przysuszan, że, jak wynika z danych GUS, spośród mieszkańców pracujących poza granicami powiatu, większość jest zatrudniona w odległej o 100 km Warszawie.

Płock — Przasnysz ; Płock — Grodzisk Mazowiecki



Cięcia nie ominęły też największego w zachodniej części województwa 123-tys. Płocka. Jak w przypadku wielu miast da się jeszcze w miarę dojechać stamtąd do Warszawy (choć można mieć wątpliwości, czy trasa 100 km powinna wynosić 2 godziny), o tyle zdecydowanie trudniej wygląda dojazd do innych miast w województwie. Płock w ciągu ostatnich kilku lat utracił bezpośrednie połączenie z odległymi o 100 km powiatowym Przasnyszem (w kierunku północnym) czy Grodziskiem Mazowieckim (w kierunku południowym). Od 2017 zniknęły także połączenia do dużo dalszych, ale i większych miast: Szczecina czy Wrocławia – do stolicy Dolnego Śląska jazda wymaga dziś co najmniej dwóch przesiadek.



„Ciągłe praktycznie w domu”.
Przymusowa izolacja

Według [analiz Klubu Jagiellońskiego](#) w gminach, w których nie istnieje organizowana przez samorząd komunikacja lokalna, mieszka 13,8 miliona osób. Problem ten dotyka różne grupy społeczne w różnym stopniu. Ograniczenia dostępności transportu zbiorowego znacznie pogorszyły sytuację przede wszystkim osób starszych i młodzieży.

”

Problem wykluczenia transportowego dotyczy w dużej mierze osób starszych. To one rzadziej są właścicielami samochodu i prawa jazdy, a jeśli je posiadają – to ze względu na wiek przestają mieć możliwość prowadzenia. Jedna z kobiet mówiła: „Ludzie starsi chyba jak nie mają samochodu ze wsi to nie poruszają się do Żuromina, bo nie mają po prostu czym”.

„Osoby starsze nie wyjeżdżają”

„Chcę jechać, mam lekarza w Zwoleniu. No i nie mam samochodu, no i czym pojadę? No czym?” pytała retorycznie jedna z mieszkank Tczowa. Jak wynika z zebranych relacji, problem wykluczenia transportowego dotyczy w dużej mierze osób starszych. To one rzadziej są właścicielami samochodu i prawa jazdy, a jeśli je posiadają – to ze względu na wiek przestają mieć możliwość prowadzenia. Jedna z kobiet mówiła: „Ludzie starsi chyba jak nie mają samochodu ze wsi to nie poruszają się do Żuromina, bo nie mają po prostu czym”.

W momencie, w którym kierowanie auta przestaje być możliwe, a transport zbiorowy nie funkcjonuje, starsze osoby popadają w izolację. „No osoby starsze nie wyjeżdżają” stwierdzała mieszkanka

Tczowa. W obliczu braku dogodnych połączeń autobusowych seniorzy dokonują wyborów. Rezygnują z podróży mniej koniecznych, na przykład w celach rekreacyjnych, czy towarzyskich, i ograniczają się do tych niezbędnych, na przykład do lekarza, czy urzędu miasta. Urzędniczka z Tczowa podawała przykład swoich dziadków: „Właściwie nie prowadzą auta, już mają swój wiek no i nie. Są właściwie tylko na miejscu. Jeżeli potrzeba gdzieś tam do lekarza to wtedy my ich zawozimy a tak to nie. Są ciągle praktycznie w domu”.

Wraz z wiekiem maleje również dystans możliwy do pokonania pieszo lub rowerem. „Są ludzie, dla których chodzenie, nawet w tak małym mieście jest uciążliwe. Szczególnie pójście do szpitala, czy na cmentarz do bliskich, a te miejsca tak mieszczą się u nas na krańcach miasta” tłumaczył nauczyciel z Żuromina. 50-latka z Żuromina wspominała następującą historię: „I na przykład miałam taką sytuację, że pojechałam do sklepu [...] wsiadłam do samochodu i kobieta mi wsiadła do samochodu. Starsza kobieta i mówiła, że ona nie ma siły iść i żebym ją zawiozła”.

Potrzebę utworzenia w Żurominie autobusu miejskiego mieszkańcy wyrazili w budżecie obywatelskim. W 2020 roku radny Michał Bodenszac złożył projekt „Ekologiczna komunikacja miejska w Żurominie”, który zakładał zakup osobowego elektrycznego wolnobieżnego pojazdu pasażerskiego. Zachęcając do głosowania autor projektu pisał na [Facebooku](#):

Dojechać do szpitala, czy przychodni. Dojechać na cmentarz. Dojechać do lub ze szkoły. Dojechać do sklepu i wrócić z niego z zakupami. Dojechać do centrum Miasta. Dojechać latem na plażę w Brudnicach... Tras może być wiele. Ekologiczna komunikacja publiczna w Żurominie? Czemu nie. [...] Rozwiązanie wydaje się wygodne nie tylko dla seniorów, ale dla wszystkich mieszkańców, w tym tych najmłodszych.

Choć projekt nie zdobył wystarczającej liczby głosów i nie będzie realizowany, obrazuje zapotrzebowanie w tym mieście.

Brak transportu zbiorowego zwiększa zależność starszych osób od innych. Zapytana o podróże

”

Wiele osób, aby dostać się do lekarza, czy skorzystać z innych usług, jest zmuszonych prosić o pomoc rodzinę lub znajomych.

Przykładem może być historia kobiet z Tczowa, które na wizytę do lekarza specjalisty muszą udawać się do sąsiedniej miejscowości – Zwolenia. Jedna z rozmówczyń opowiadała o swojej znajomej, którą do Zwolenia przed pracą podwoził syn: „i później ona musiała w tym Zwoleniu być do 16:00, aż on wrócił z pracy i ją odebrał”. Kobieta czekała na syna w przychodni lub w sąsiednim parku. „No ale wiadomo, że w tym parku nie będzie się siedziało pół dnia. [...] no w czasie pandemii też nie można w tej przychodni siedzieć nie wiadomo ile. No bo wiadomo, każdy się obawia”.

Czy jest jakieś rozwiązanie, które pozwoliłoby uniknąć wielogodzinnego oczekiwania? Kobieta odpowiadała krótko: „jak do lekarza, no to już by musiał albo syn, albo mąż wolne w pracy i wtedy. Innego wyjścia nie ma”.

do sąsiedniego miasta, emerytka z Tczowa opowiadała: „no, to czy dzwoniłam do córki, czy po córkę, czy sąsiad, jak gdzieś jechał, to by mnie zawiózł”. Wiele osób, aby dostać się do lekarza, czy skorzystać z innych usług, jest zmuszonych prosić o pomoc rodzinę lub znajomych.

Przykładem może być historia kobiet z Tczowa, które na wizytę do lekarza specjalisty muszą udawać się do sąsiedniej miejscowości – Zwolenia. Jedna z rozmówczyń opowiadała o swojej znajomej, którą do Zwolenia przed pracą podwoził syn: „i później ona musiała w tym Zwoleniu być do 16:00, aż on wrócił z pracy i ją odebrał”. Kobieta czekała na syna w przychodni lub w sąsiednim parku. „No ale wiadomo, że w tym parku nie będzie się siedziało pół dnia. [...] no w czasie pandemii też nie można w tej przychodni siedzieć nie wiadomo ile. No bo wiadomo, każdy się obawia”.

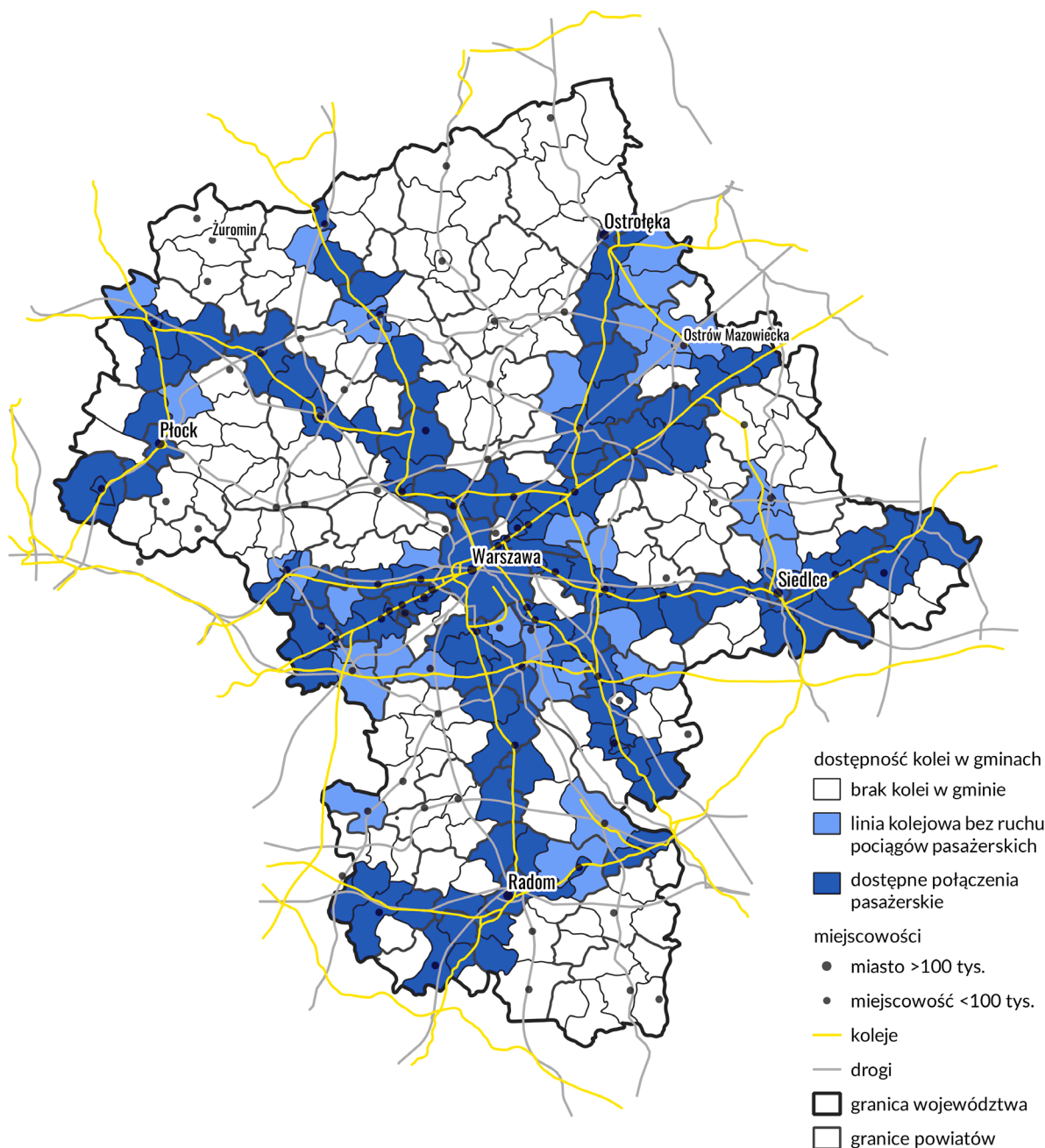
Czy jest jakieś rozwiązanie, które pozwoliłoby uniknąć wielogodzinnego oczekiwania? Kobieta odpowiadała krótko: „jak do lekarza, no to już by musiał albo syn, albo mąż wolne w pracy i wtedy. Innego wyjścia nie ma”. Inna rozmówczyni z Tczowa wspominała o możliwości zapłacenia komuś za podwiezienie: „No i ile sobie zażyczy, to muszę mu zapłacić, nie? No i jest, lekarz, że może zejdzie mi

pół godziny czy godzinę... A później z powrotem tak samo. A za postój też trzeba płacić”.

Postawić można tezę, wymagających dalszych badań, że **problem wykluczenia transportowego w większym stopniu dotyczy starszych kobiet niż mężczyzn**. Jedna z rozmówczyń tłumaczyła, że kobiety rzadziej niż mężczyźni w posiadają prawo jazdy. „No kiedyś to nie było tak, że się kończyło 18 lat i robiło się prawo jazdy. No może chłopaki tak, ale dziewczyny no to raczej nie”. Te, które potrafią prowadzić, częściej robią to okazjnie i na krótsze trasy. „A ja nie jestem dobrym kierowcą, także jedynie tam tutaj najdalej do Ciechanowa. Ciechanów, Mława, do Płocka już nie pojadę i muszę kogoś prosić” tłumaczyła mieszkanka Żuromina.

Dzisiaj, jak mówiła jedna z rozmówczyń, „babcie takie starsze, jak nawet do kościoła, czy do rodziny, to nie mają po prostu czym przyjechać”. Kobiety te są zdane w dużej mierze na rodzinę oraz na mężów. Zależność od innych może potęgować poczucie braku sprawczości. Prawo jazdy zaś staje się symbolem wyzwolenia i autonomizacji. Jak mówiła w [wywiadzie prasowym](#) Olga Gitkiewicz, „prawo jazdy wciąż jest dla polskich kobiet czynnikiem feminizacji. Dużo więcej im daje niż mężczyznom”.

Zasięg kolei w województwie mazowieckim



Choć linie kolejowe przechodzą przez prawie połowę gmin na Mazowszu, to tylko w nieco ponad $\frac{1}{3}$ z nich mieszkańcy mogą skorzystać z kolei jako środka transportu. Wiele istniejących linii nie jest wykorzystywanych w ruchu pasażerskim, a plany ich reaktywacji od lat pozostają tylko na papierze. O zapaści kolei w województwie może świadczyć fakt, że **ostatnia nowa linia kolejowa łącząca Warszawę z ościenną gminą powstała... przed II wojną światową.**

Więcej map na stronie: mazowsze.miastojestnasze.org

Samochód marzeniem uczniów

Kolejną grupą, która najbardziej cierpi z powodu braku transportu zbiorowego, jest młodzież. Okres nastoletni to czas, który charakteryzuje się dużą dynamiką. Nastolatki chcą podróżować, spędzać więcej czasu ze znajomymi i wybijać się na niezależność. Jednak jako osoby w większości niepełnoletnie nie mogą prowadzić samochodów. Ich działania zależą więc w dużym stopniu od dostępu do transportu zbiorowego. Z tego względu konsekwencje likwidacji połączeń będą dla tej grupy bardzo dotkliwe⁴.

”

„I te ambitne osoby z małych miejscowości, mimo że były ambitne, mimo że chciały, one były przez te dojazdy ograniczone, naprawdę. Bo nie zostawały na kółku, nie chodziły na dodatkowe zajęcia”

O ile szkoły podstawowe w badanych miejscowościach znajdują się w odległości pieszej (w Ostrowi Mazowieckiej uczniów dowozi również komunikacja miejska), o tyle ponadpodstawowe są położone dalej od miejsca zamieszkania. Wybór liceum i technikum odbywa się na innych zasadach niż szkoły podstawowej – bardziej niż odległość liczy się profil danej klasy oraz renoma szkoły. Przykładowo, młodzież z Żuromina często decyduje się na edukację w technikum w oddalonej o kilka kilometrów wsi Zielona, gdzie dostępne są takie profile jak technik weterynarii, czy architektury krajobrazu. **Wielu uczniów jednak musi wybierać nie tą szkołę ponadpodstawową, o której marzy, ale tą, do której może dojechać.**

W największym stopniu problem wykluczenia transportowego dotyczy uczniów zamieszkujących

”

Nauczyciel z Żuromina wspominał, że w jego szkole niektóre osoby „były też tak zdeterminowane, że potrafiły wracać do swojej miejscowości na piechotę jakieś 5 kilometrów”

we wsiach w otulinie Tczowa, Żuromina i Ostrowi Mazowieckiej i uczęszczających do szkół w tych miejscowościach. Pobudka wcześniej rano i długa podróż do szkoły to ich rzeczywistość. Często do placówki i z powrotem są tylko dwa busy – jeden rano i jeden po południu. Ci uczniowie są zmęczeni, kurczy się również ich czas wolny. Mogą mieć zatem problemy z koncentracją i efektywnym uczeniem się.

Od dostępności transportu zależy możliwość rozwoju zainteresowań i pogłębiania wiedzy poprzez uczestnictwo w zajęciach dodatkowych. Godziny odjazdu autobusów często dostosowane są do godzin zakończenia lekcji, nie uwzględniają zaś kótek pozalekcyjnych. Rolnik z Tczowa tłumaczył: „Kiedy się te godziny kończą [...] i ten autokar czeka, zabiera te dzieci i rozwozi. A jeżeli są jakieś dodatkowe godziny, bo jest coś takiego, no to niestety”. Uczniowie nie mają wyboru – muszą podporządkować swój plan dnia rozkładom jazdy. „I te ambitne osoby z małych miejscowości, mimo że były ambitne, mimo że chciały, one były przez te dojazdy ograniczone, naprawdę. Bo nie zostawały na kółku, nie chodziły na dodatkowe zajęcia” mówił nauczyciel z Żuromina.

Najbardziej zdeterminowani **uczniowie, aby móc uczestniczyć w zajęciach dodatkowych, decydują się na podróż pieszo.** Nauczyciel z Żuromina wspominał, że w jego szkole niektóre osoby „były też tak zdeterminowane, że potrafiły wracać do swojej miejscowości na piechotę jakieś 5 kilometrów”. Jest to około godziny marszu

4 Pierwszym opracowaniem kompleksowo omawiającym problematykę wykluczenia komunikacyjnego młodzieży jest raport Komisji ds. Wykluczenia Komunikacyjnego przy Młodzieżowej Radzie Miasta Wrocławia autorstwa Miłosza Cichuty (2021).

”

Marzeniem młodzieży wchodzącej w dorosłość jest samochód. „Każdy, kto tu kończy tylko 18 lat, zrobi prawo jazdy, ma samochód” tłumaczył rolnik z Tczowa. Prawo jazdy oznacza dla licealistów wielki komfort.

„Później tylko 18 skończy a jeszcze do szkoły chodzi, już dojeżdża samochodem” dodawał mężczyzna. 20-latka z Ostrowi Mazowieckiej stwierdzała: „kto ma możliwość, to właśnie od razu też przerzuca się na auto i jeździ sam”.

w jedną stronę. Nieco większym ułatwieniem jest podróż rowerem. „W podstawówce i w gimnazjum dużo osób jeździło rowerem. Już w liceum raczej nie, ale tak, tak są stojaki i zawsze coś tam stało, jak było ciepło” wspominała 20-latka z Ostrowi Mazowieckiej. Te środki komunikacji są jednak ściśle uzależnione od kondycji fizycznej i stanu zdrowia danej osoby.

Uczniowie mogą zwrócić się o pomoc do rodziców. Jednak na regularne zawożenie i odbieranie dzieci ze szkoły mogą sobie pozwolić jedynie osoby posiadające samochód, niepracujące lub mające elastyczne godziny pracy. Jeżeli rodzice mają sztywno ustalony czas pracy, oznacza to dla uczniów konieczność czekania nawet kilka godzin na powrót. W niektórych przypadkach podwożenie przez rodziców w ogóle nie wchodzi w grę. „Bo nie mogą ze względu na pracę, ze względu na inne czynniki. Nie mogą zawozić, nie są tak czas... nie mają tyle czasu, żeby zawozić swoje dzieci do szkoły” opowiadał nauczyciel z Żuromina.



OBRAZ 8.
ZESPÓŁ SZKÓŁ PONADGIMNAZJALNYCH
- ZASADNICZA SZKOŁA ZAWODOWA
IMIENIA JANA PAWŁA II W ŻUROMINIE
Zdjęcie: Zuzanna Kunert.

Dlatego też **marzeniem młodzieży wchodzącej w dorosłość jest samochód**. „Każdy, kto tu kończy tylko 18 lat, zrobi prawo jazdy, ma samochód” tłumaczył rolnik z Tczowa. Prawo jazdy oznacza dla licealistów wielki komfort. „Później tylko 18 skończy a jeszcze do szkoły chodzi, już dojeżdża samochodem” dodawał mężczyzna. 20-lątka z Ostrowi Mazowieckiej stwierdzała: „kto ma możliwość, to właśnie od razu też przerzuca się na auto i jeździ sam”.

Rodzice, którzy mogą sobie na to pozwolić, jako prezent na 18. urodziny kupują dzieciom auto. Kobieta z Żuromina opowiadała o swojej kuzynce, która została tak obdarowana. „I samochodem sobie teraz dojeżdżała. I tam większość dzieci

teraz, młodzieży, to samochodami dojeżdża” mówiła. Uczniowie posiadający samochód często pomagają swoim młodszym lub mniej zamożnym kolegom i koleżankom w dotarciu do szkoły. „Zbierają się w grupki po ileś dzieci i jeżdżą samochodami” tłumaczyła 60-lątka z Tczowa.

W konsekwencji liczba samochodów na ulicach wzrasta, a przeświadczenie o zawodności transportu publicznego ugruntowuje się. Jak mówił [w wywiadzie](#) Miłosz Cichuta, autor raportu na temat wykluczenia komunikacyjnego uczniów wrocławskich szkół: „Znam osoby mieszkające na obrzeżach miasta, które marzą tylko o tym, by mieć prawo jazdy i własny samochód. Mało kto marzy o wzorowym transporcie publicznym”.



Zakończenie



Liczba rejestracji samochodów osobowych w Polsce wciąż rośnie. [W pierwszym kwartale 2021 w kraju zostało zarejestrowane ponad 321,5 tys. aut](#) – około 20 tysięcy więcej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku. Auta stoją na parkingach, w ogródkach, na krawężnikach, na ulicach, chodnikach. Gdy transport zbiorowy się zwija, branża motoryzacyjna kwitnie. „W efekcie część mieszkańców cierpi na wykluczenie transportowe, inni kupują samochody, a jeszcze inni sprowadzają z zagranicy coś, co nazywają samochodem, choć tam jest już klasyfikowane jako złom” – [mówił Adrian Furgalski](#), wiceprzewodniczący Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W badanych miejscowościach brakuje komunikacji publicznej, a mieszkańcy są skazani na samochód. Braki w transporcie zbiorowym najbardziej uderzają w osoby niepełnosprawne, seniorów i młodzież – czyli grupy już w punkcie wyjściowym w słabszej pozycji. Wykluczenie transportowe może się przekładać na wykluczenie społeczne: uczniom odbierana jest możliwość korzystania z dodatkowych zajęć, osoby starsze mają problem z odbyciem wizyt u lekarza, trudniej jest również znaleźć pracę. Osoby niepełnosprawne nie mogą cieszyć się takimi samymi jak inni możliwościami, zarówno w kontekście zawodowym, jak i korzystania z podstawowych usług publicznych.

Przedstawione wnioski sugerują, że część mieszkańców badanych miast może być użytkownikami komunikacji publicznej, lecz ze względu na brak połączeń w obrębie miejsca zamieszkania zmuszona jest przemieszczać się za pomocą samochodu. Przypuszczać można, że gdyby utworzona została dobrej jakości oferta połączeń autobusowych lub kolejowych, to mieszkańcy często by z niej korzystali.

Dr Justyna Kościńska

*autorka raportu z badań jakościowych,
koordynatorka badania*

Bibliografia

- AO. (2020). Kiedy powstanie mini-dworzec. Kurier Żuromiński. Dostęp z dnia 31.08.2021, na: <https://kurierzurominski.pl/kiedy-powstanie-mini-dworzec/>
- Bauer, J. (2021). Raport o stanie miasta Ostrów Mazowiecka za 2020 rok. Ostrów Mazowiecka: Miasto Ostrów Mazowiecka.
- Bodenzac, M. (2020). Wpis na Facebooku. Dostęp z dnia 26.08.2021, na: <https://www.facebook.com/MichalBodenzac/posts/2959736464290386/>
- Bryła, E. (2019). Życie bez PKS-u. „Ludzie myślą, że transport publiczny jest dla tych, którym się w życiu nie udało”. Wywiad z Olgą Gitkiewicz. Wyborcza. biz. Dostęp z dnia 07.09.2021, na: <https://wyborcza.biz/biznes/7,156481,24716255,zycie-bez-pxs-u-ludzie-mysla-ze-transport-publiczny-jest.html?disableRedirects=true>
- Bubrzycki, M. (2019). Nie ma autobusów z Ostrołęki do Ostrowi Mazowieckiej. Kursy są nieopłacalne. Tygodnik Ostrołęcki. Dostęp z dnia 25.08.2021, na: <https://to.com.pl/nie-ma-autobusow-z-ostroleki-do-ostrowi-mazowieckiej-kursy-sa-nieoplacalne/ar/13897074>
- Cichuta, M. (2021). Analiza wykluczenia komunikacyjnego uczniów wrocławskich szkół. Wrocław: Komisja ds. Wykluczenia Komunikacyjnego przy Młodzieżowej Radzie Miasta Wrocławia.
- Dulak, M., Jakubowski, B. (2018). Publiczny transport zbiorowy w Polsce. Studium upadku. Klub Jagielloński. Dostęp z dnia 07.09.2021, na: <https://klubjagiellonski.pl/2018/04/17/publiczny-transport-zbiorowy-w-polsce-studium-upadku/>
- Dybalski, J. (2018). Prezes Mobilisu: Zamykamy PKS-y i tak dość późno. Transport publiczny. Dostęp z dnia 01.09.2021, na: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/prezes-mobilisu-zamykamy-pxsy-i-tak-dosc-pozno-58400.html>
- Dybalski, J. (2018). Polski paradoks? Rekordowo fajne autobusy. Rekordowo dużo aut. Transport publiczny. Dostęp z dnia 07.09.2021, na: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/polski-paradoks-rekordowo-fajne-autobusy-rekordowo-duzo-aut-59846.html>
- Dybalski, J. (2019). Polacy lubią transport publiczny, ale kochają auta. Dostęp z dnia 25.10.2021, na: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/polacy-lubia-transport-publiczny-ale-kochaja-auta-badanie-60862.html>
- Ejnik, A. (2021). W Żurominie powstanie minidworzec autobusowy. Radio 7. Dostęp z dnia 25.08.2021, na: <https://radio7.pl/w-zurominie-powstanie-minidworzec-autobusowy/27771/>
- E-podróżnik. Dostęp z dnia 25.08.2021, na: <https://www.e-podroznik.pl/>
- Fiszer, K. (2019). Mobilis zamyka wszystkie PKS-y: Ostróda, Mława, Mrągowo. Transport Publiczny. Dostęp z dnia 25.08.2021, na: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/mobilis-zamyka-wszystkie-pxsy-ostroda-mlawa-mragowo-61917.html>
- Genca, G. (2018). PKS Radom likwiduje dwa kursy w powiecie zwolenkim. Samorządy i przewoźnik: od środy, 5 września autobusy wyjadą z gmin Kazanów i Tczów. Echo Dnia Radomskie. Dostęp z dnia 25.08.2021, na: <https://echodnia.eu/radomskie/pxs-radom-likwiduje-dwa-kursy-w-powiecie-zwolenskim-samorzady-i-przewoznik-od-srody-5-wrzesnia-autobusy-wyjada-z-gmin-kazanow-i/ar/13465900>
- Gitkiewicz, O. (2019). Nie zdążę. Warszawa: Dowody na istnienie.
- Goliat, A. (2021). Raport o stanie gminy i miasta Żuromin 2020 rok. Żuromin: Urząd Gminy i Miasta Żuromin.
- Kalkowski, K. (2018). Prezes PKS: Autobusy z pasażerami mogą być nierentowne. Zbiorowy.info. Dostęp z dnia 25.08.2021, na: <https://zbiorowy.info/2018/10/prezes-pxs-autobusy-z-pasazerami-moga-byc-nierentowne/>
- Kowalik, M. (2021). Ci licealiści marzą o prawie jazdy i samochodzie. Wywiad z Miłosem Cichutą. Krytyka Polityczna. Dostęp z dnia 07.09.2021, na: <https://krytykapolityczna.pl/kraj/ci-licealisci-marza-o-prawie-jazdy-i-samochodzie/Ci>
- MondayNews. (2021). Polacy rejestrują coraz więcej pojazdów. W większości są używane i sprowadzone z zagranicy. Money.pl. Dostęp z dnia 07.09.2021, na: <https://www.money.pl/gospodarka/polacy-rejestruja-coraz-wiecej-pojazdow-w-wiekszosci-sa-uzywane-i-sprowadzone-z-zagranicy-6639647866137088a.html>
- Urząd Statystyczny w Warszawie. (2020). Rocznik Statystyczny Województwa Mazowieckiego 2020. Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.
- Urząd Statystyczny w Warszawie. (2020). Statystyczne Vademecum Samorządowca. Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.

Transportowa lista wstydu - niezrealizowane plany na Mazowszu

Przez ostatnie miesiące samorząd województwa mazowieckiego zdążył wycofać połowę wniosków z programu Kolej Plus, a to tylko czubek transportowej góry lodowej. Nieudana reaktywacja PKS-ów sprawiła, że mazowszanie zmagają się z wykluczeniem komunikacyjnym.



Konstancin Jeziorna — Nowa Iwiczna

Rewitalizacja linii kolejowej nr 937 jeszcze w grudniu zeszłego roku znalazła się na liście programu Kolej Plus. Jednak już w styczniu remont linii zniknął z listy - i to na wniosek władz Województwa Mazowieckiego. Dlaczego projekt wycofano? Odstąpiono od jego realizacji z uwagi na to, że PKP PLK podpisała w lutym 2020 r. z firmą BBF sp. z o.o. umowę na opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu pn. „Dobudowa torów aglomeracyjnych na odcinku Warszawa Al. Jerozolimskie – Piaseczno wraz z połączeniem do Konstancina – Jeziornej. Niestety fragment do Nowej Iwicznej pominięto.



Modlin — Port Lotniczy Warszawa Modlin

W grudniu 2019 r. PKP PLK zapowiadało, że prace na tej linii rozpoczną się na przełomie 2020 i 2021 r, jednak już w maju 2020 r. Marszałek Adam Struzik przesunął realizację budowy 5 km zelektryfikowanej linii na perspektywę po 2023 r. Warty 123 mln zł łącznik miał dostać dofinansowanie UE rzędu 80 %. Inwestycja miała być realizowana fazowo, aczkolwiek nie zgadza się z tym Urząd Marszałkowski. W praktyce oznacza to kolejne długie lata oczekiwania.



Ostrów Mazowiecka — Sokołów Podlaski — Małkinia

Remont linii między Sokołowem Podlaskim a Małkinią to kolejny projekt wycofany przez samorząd wojewódzki. W tym wypadku magistrat tłumaczył, że mieszkańcy miejscowości położonych wzdłuż linii kolejowej nr 55 mogą liczyć na „dogodne” połączenie z Warszawą przez Siedlce. PKP PLK jak i samorząd tłumaczyli decyzję niższymi kosztami inwestycji. Rezygnacja z tego projektu właściwie przekreśla szansę na odtworzenie ciągu komunikacyjnego wzdłuż wschodniej granicy województwa: (Ostrołęka) – Ostrów Mazowiecka – Małkinia – Sokołów Podlaski – Siedlce (Łuków).



Reaktywacja PKS-ów

Na odtwarzanie lokalnych połączeń autobusowych na Mazowszu rząd PiS przeznaczył w 2020 r. 68 mln zł. Do Urzędu Wojewódzkiego wpłynęło zapotrzebowanie ze strony na gmin na kwotę 10 mln zł. Dlaczego tak mało? Największą przeszkodą były gminne budżety, bo sam fundusz gwarantował dopłatę złotówki za kilometr. Problemem są także przepisy, które mówią jasno – te pieniądze są przeznaczone na nowe linie. Co w takim razie z obecnymi połączeniami, które upadają? Linię funkcjonującą obecnie mogą dostać dofinansowanie tylko, gdy zostanie udoskonalona infrastruktura lub gdy zostaną dodane dodatkowe kursy poza godzinami w których autobusy jeżdżą aktualnie.



Wojewódzkie linie autobusowe użyteczności publicznej

Zgodnie z ustawą o Publicznym Transporcie Zbiorowym samorząd województwa ma obowiązek organizować i współfinansować połączenia uwzględnione w tzw. planie transportowym regionu. W 2014 roku Sejmik woj. mazowieckiego uchwalił plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego. Choć w dokumencie znalazły się zaledwie dwie wojewódzkie linie autobusowe użyteczności publicznej (vs. kilkanaście linii kolejowych) do tej pory nie zostały uruchomione.



RA3 Płock – Wyszogród – Zakroczym - Warszawa



RA6 Ostrołęka – Maków Mazowiecki – Pułtusk – Warszawa

Wspomniane linie miały być alternatywą dla marnych lub żadnych połączeń kolejowych. Niestety na zapowiedziach i planach się zakończyło.



Wspieraj nas na Patronite



[Patronite.pl/MJN](https://patronite.pl/MJN)

MIASTO JEST NASZE 

Warszawa, wrzesień 2021