

OCENA ZAGROŻENIA WYKLUCZENIEM SPOŁECZNYM ZWIĄZANYM Z TRANSPORTEM W POWIATACH WIELKOPOLSKI

Istota wykluczenia społecznego związanego z transportem

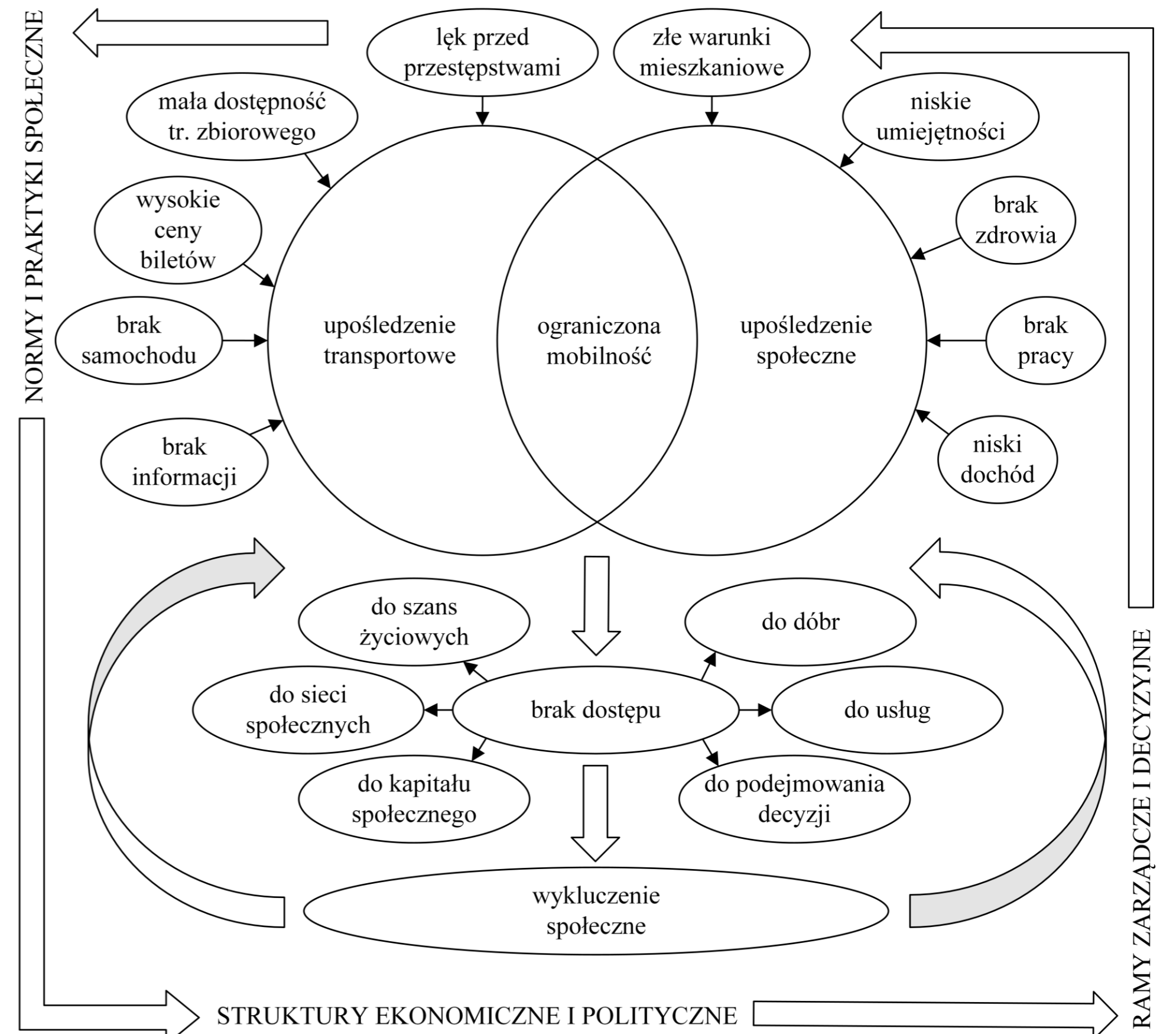
Transport może wpływać na poziom wykluczenia społecznego [1, 2, 4]. Wykluczenie społeczne związane z transportem zdefiniowane za Beyazit [1], to: *utrata zdolności (przez ludzi lub gospodarstwa domowe) do nawiązania połączeń z miejscami pracy lub usług, które to połączenia są niezbędne do pełnego funkcjonowania w społeczeństwie.*

Szerszą koncepcję powstawania wykluczenia społecznego związanego z transportem przedstawiła Lucas [4] (rys.1). Koncepcja ta łączy upośledzenie transportowe ze społecznym. Wskazuje też efekty wynikające z tego obniżonej mobilności.

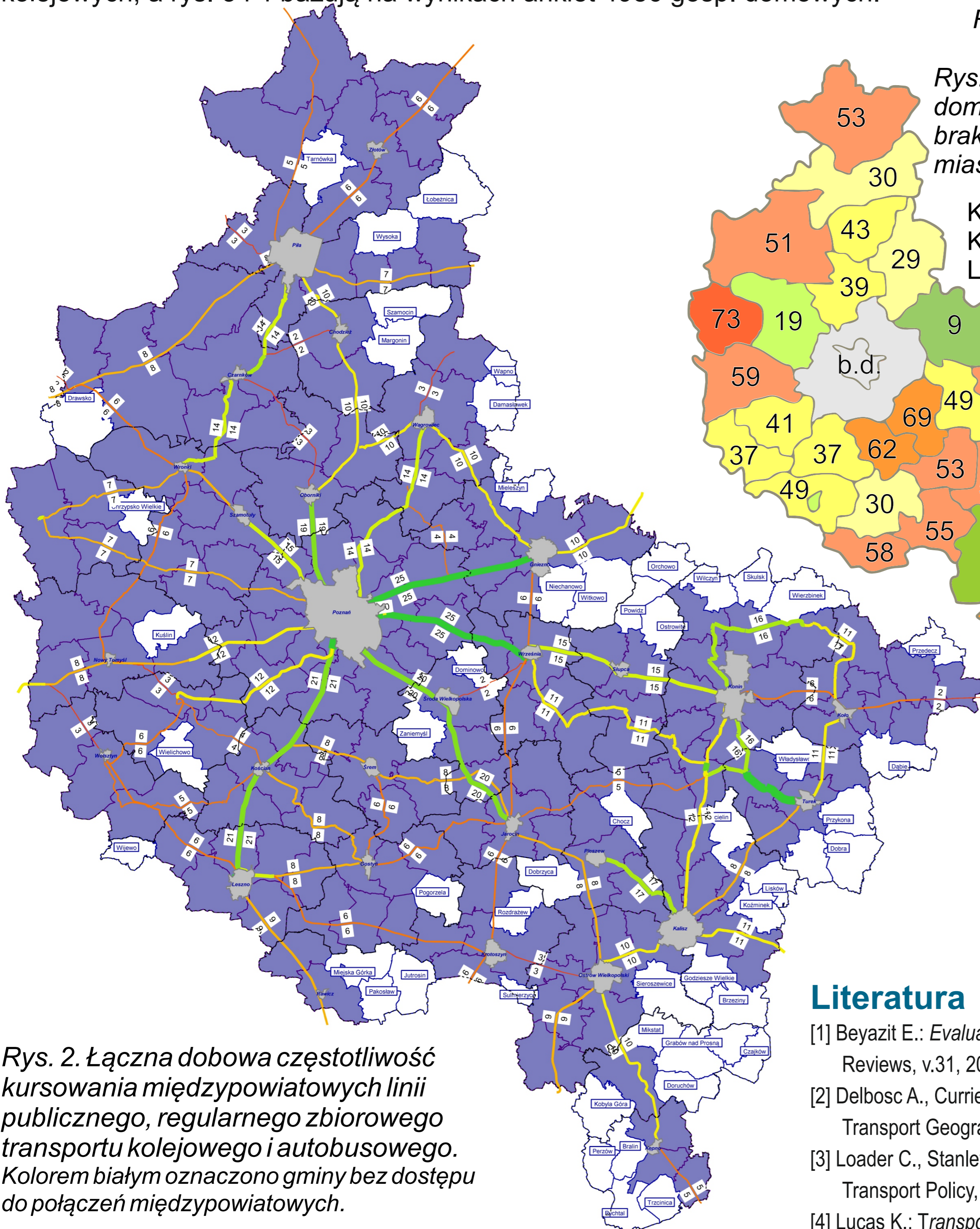
Poziom wykluczenia określonych grup wzrasta wraz ze wzrostem mobilności społeczeństw [4]. Sugeruje się, iż zapewnienie sprawnego funkcjonowania transportu zbiorowego w zakresie częstotliwości oraz godzin i dni kursowania może przyczynić się do redukcji ryzyka wykluczeniem społecznym [3].

Badania transportowe w województwie wielkopolskim

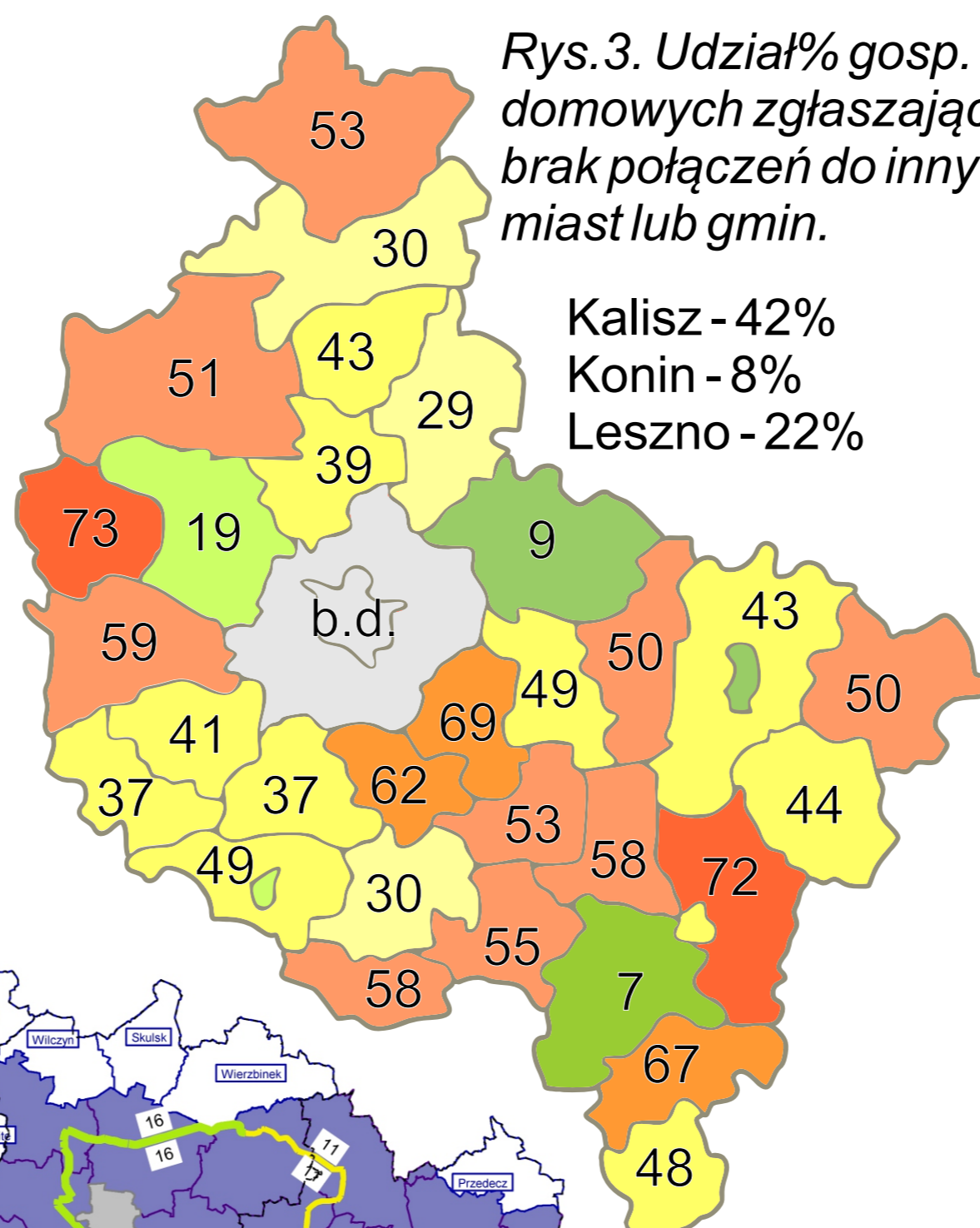
Na rys. 2, 3 i 4 przedstawiono wskaźniki oceniające poziom zagrożenia wykluczeniem związanym z transportem dla poszczególnych powiatów województwa wielkopolskiego. Dane pozyskano w ramach realizacji projektu *Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego*. Rys. 2 utworzony został w oparciu o katalog międzypowiatowych publicznych, regularnych połączeń autobusowych i kolejowych, a rys. 3 i 4 bazują na wynikach ankiet 4986 gosp. domowych.



Rys. 1. Koncepcja wykluczenia społecznego związanego z transportem [4]

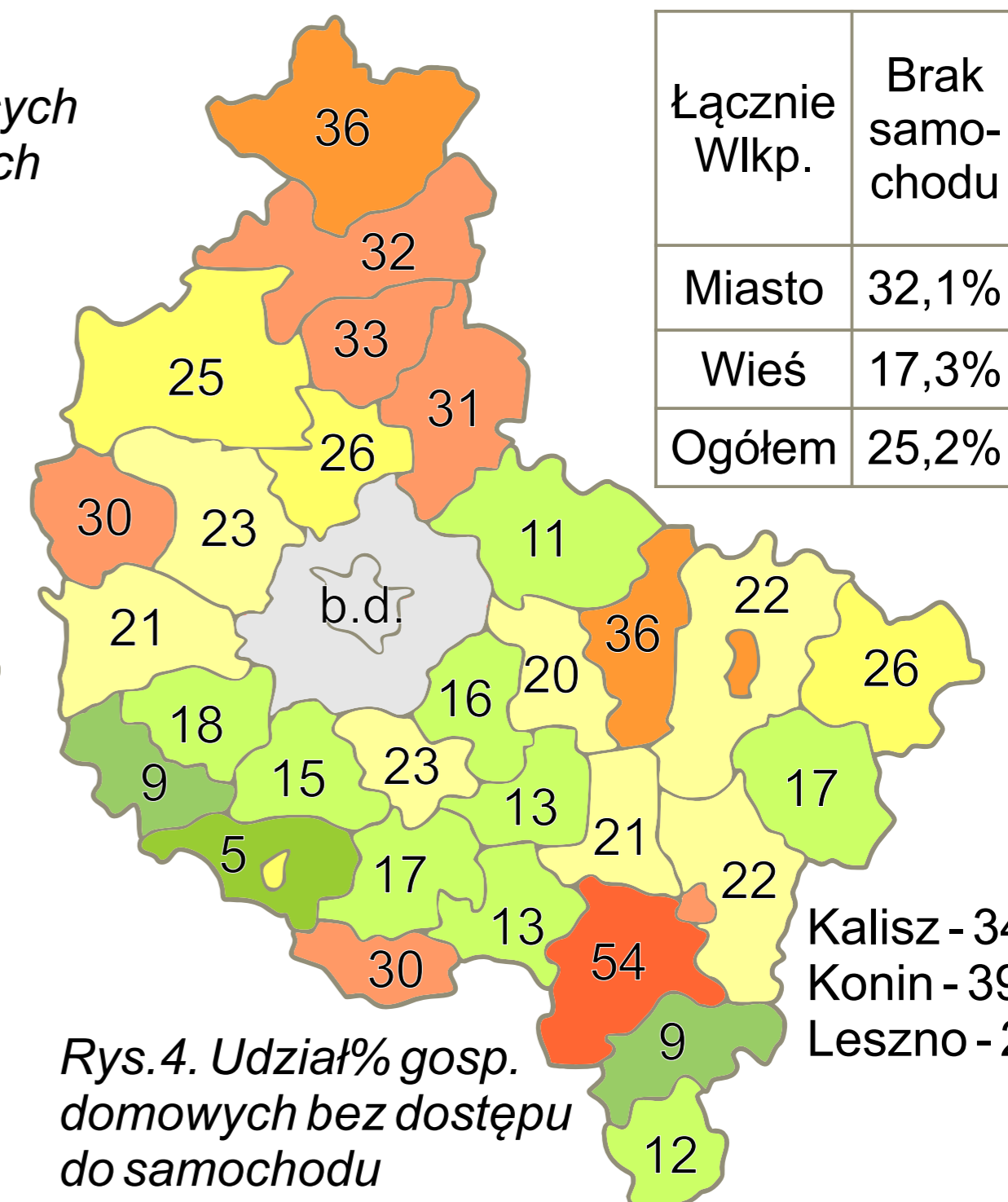


Rys. 2. Łączna dobową częstotliwość kursowania międzypowiatowych linii publicznego, regularnego zbiorowego transportu kolejowego i autobusowego. Kolorem białym oznaczono gminy bez dostępu do połączeń międzypowiatowych.



Rys. 3. Udział% gosp. domowych zgłaszających brak połączeń do innych miast lub gmin.

Kalisz - 42%
Konin - 8%
Leszno - 22%



Rys. 4. Udział% gosp. domowych bez dostępu do samochodu

Łącznie Wlkp.	Brak samochodu	Brak prawa jazdy (18+lat)
Miasto	32,1%	36,0%
Wieś	17,3%	31,3%
Ogółem	25,2%	33,6%

Potrzeby informacyjne

Występowanie czynników wpływających na upośledzenie transportowe nie determinuje w sposób jednoznaczny wystąpienia wykluczenia społecznego i odwrotnie można być wykluczonym pomimo dobrej dostępności transportu [4].

Stąd potrzeba jednoczesnego określania wpływu czynników związanych z upośledzeniem transportowym oraz społecznym.

Literatura

- [1] Beyazit E.: *Evaluating Social Justice in Transport: Lessons to be Learned from the Capability Approach*. Transport Reviews, v.31, 2011, 17–134
- [2] Delbosc A., Currie G.: *The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being*. Journal of Transport Geography, v.19, 2011, 1130–1137
- [3] Loader C., Stanley J.: *Growing bus patronage and addressing transport disadvantage — The Melbourne experience*. Transport Policy, v.16, 2009, 106–114
- [4] Lucas K.: *Transport and social exclusion: Where are we now?*. Transport Policy, v.20, 2012, 105–113



ul. Piotrowo 3, 60-965 Poznań; tel. 61 665 2129, 61 665 2716
e-mail: marcin.kicinski@put.poznan.pl;
pawel.zmuda-trzebiatowski@put.poznan.pl; maciej.bieniczak@put.poznan.pl

POLITECHNIKA POZNAŃSKA | WYDZIAŁ MASZYN ROBOCZYCH I TRANSPORTU | ZAKŁAD SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

dr inż. Marcin KICIŃSKI
mgr inż. Paweł ZMUDA-TRZEBIATOWSKI
mgr inż. Maciej BIENICZAK