

O wykluczeniu transportowym dzieci i młodzieży – wywiad z Renatą Bem

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 24, październik 2024 14:16

Małgorzata Orłowska

Odsłony: 631

Problem znacznie pogłębił się podczas pandemii, ale jak dzisiaj wygląda sytuacja dostępności transportowej dla dzieci i młodzieży? Zapytaliśmy Renatę Bem, Dyrektorkę Generalną UNICEF Polska.

UNICEF Polska opublikował pierwszy w Polsce raport o wykluczeniu transportowym dzieci i młodzieży.

Czym jest wykluczenie transportowe?

Gdy młody człowiek nie może na czas dojechać tam gdzie potrzebuje, bo przez jego miejscowość nie przejeżdża autobus albo jeździ tak rzadko, że jest kompletnie nieprzydatny – wtedy mówimy o wykluczeniu transportowym dzieci i młodzieży.

Przez te cele przejazdu mam na myśli przede wszystkim takie miejsca jak szkoła czy przychodnia, ale dotyczy to też zajęć dodatkowych i związanych z rozwojem własnych zainteresowań pozaszkolnych, rozrywki i aktywności sportowej. Mówię też o możliwości swobodnego spotkania się ze znajomymi i budowania relacji z rówieśnikami.

Jak duży jest to problem w Polsce?

Z naszego badania wynika, że zagrożone wykluczeniem transportowym jest co szóste dziecko w Polsce. Oznacza to, że 14 proc. zapytanych przez nas osób w wieku 12-19 lat, uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych, w miejscu swojego zamieszkania nie ma możliwości skorzystania z jakiegokolwiek transportu publicznego lub też musi mierzyć się z jego niską częstotliwością kursowania – połączenie jest, ale rzadziej niż raz na godzinę. Jedna trzecia ankietowanych uważa, że w ich miejscu zamieszkania dostęp do komunikacji publicznej jest problemem.

W Państwa ostatnim raporcie koncentrują się Państwo na wykluczeniu transportowym dzieci i młodzieży. Dlaczego zawężenie do akurat takiej grupy?

UNICEF jest organizacją z założenia zajmującą się dobrostanem dzieci i młodzieży. Do pomysłu stworzenia raportu zainspirowały nas spotkania z samorządami oraz Młodzieżowymi Radami Miast, m.in. w ramach międzynarodowej inicjatywy Miasto Przyjazne Dzieciom.

Młodzież niezwykle trafnie potrafi wskazać niedoskonałości istniejących rozwiązań transportowych oraz ewentualne sposoby poprawy dostępności tych usług.

Postanowiliśmy temu zagadnieniu przyjrzeć się bliżej, gdy młodzi ludzie zwrócili naszą uwagę na to, jak negatywnie na wiele obszarów ich życia wpływa brak lub ograniczony dostęp do transportu zbiorowego.

Gdy słyszymy to hasło od razu myślimy o dzieciach i młodzieży z małych miejscowości. Czy problem dotyczy tylko tej grupy?

Ten problem jest znacznie bardziej złożony. Choć faktycznie częściej braki transportowe deklarują dzieci i młodzież z mniejszych ośrodków. Co ważne jednak, większe wykluczenie występuje także w przypadku uczniów szkół średnich oraz dziewcząt.

Odsetek zagrożonych wykluczeniem wzrasta, jeśli w domu mieszka więcej osób. Co ciekawe, posiadanie auta w rodzinie nie oznacza, że wszystkie potrzeby transportowe zostaną zaspokojone. Z pewnością

natomiast jego brak zwiększa skalę problemu.

Jak na sytuację opisaną w raporcie wpłynęła pandemia COVID-19?

Pandemia COVID-19 mocno odbiła się na sytuacji transportowej w Polsce. W wielu regionach stała się pretekstem do drastycznego ograniczenia siatki połączeń. W niektórych doprowadziła do całkowitej likwidacji tras. Co więcej, to pogorszenie możliwości transportowych w wielu regionach nie zmieniło się po okresie pandemii – w wielu miejscach sieć transportowa tylko częściowo powróciła do wcześniejszego kształtu. Są też takie regiony, gdzie tak się nie stało i zlikwidowane połączenia nadal nie zostały przywrócone.

Jakie są główne wnioski wpływające z Państwa raportu?

Wykluczenie transportowe ma wpływ na codzienne życie, ale i na przyszłość całych pokoleń, które z tym problemem muszą się borykać.

Niemal połowa uczniów szkół średnich uznaje, że wybierając dla siebie szkołę kierowała się dostępnością dogodnych połączeń transportu zbiorowego, a 21 proc. deklaruje, że wybrałoby inną szkołę, gdyby nie problemy transportowe. To jest niezwykle ważne spostrzeżenie – co piąty młody człowiek uważa, że wybrana przez niego życiowa droga mogłaby wyglądać zupełnie inaczej. Dostępność autobusu albo innego dojazdu mogłaby spowodować, że byłiby w życiu kimś kompletnie innym.

Dla mnie najbardziej znaczące były jednak wskaźniki mówiące o tym, jak bardzo problem wykluczenia transportowego wpływa na relacje z rówieśnikami. Co trzeci ankietowany ma poczucie, że gdyby nie kwestia dojazdów, relacje ze znajomymi byłyby lepsze. W grupie zagrożonej wykluczeniem transportowym ponad połowa młodych ludzi oceniła bez ogródek, że mieliby więcej przyjaciół, gdyby mieli jak do nich dojechać. Proszę się zastanowić, jaki ma to wpływ na tak powszechnie obserwowane zjawisko przenoszenia relacji ze świata rzeczywistego do tego wirtualnego, do coraz częstszego komunikowania się przez internet czy telefon, a nie w bezpośredniej rozmowie.

Co można zrobić, by jakoś wpłynąć na tę sytuację?

Polityka przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu dzieci i młodzieży powinna uwzględniać szereg uwarunkowań lokalnych. Mam na myśli takie elementy, jak: układ zabudowań, struktura demograficzna czy rozmieszczenie konkretnych placówek i obiektów. Dla mnie niezwykle istotne jest też zwiększenie udziału samych zainteresowanych młodych ludzi w tworzeniu konkretnych rozwiązań na danym terenie.

Budowanie polityki transportowej nie może odbywać się w oderwaniu od wielu aspektów życia dzieci i młodzieży. Musi ona integrować kwestie edukacyjne z dodatkowymi aktywnościami – zajęciami pozaszkolnymi, kółkami zainteresowań, zajęciami sportowymi, a także aktywnościami ze sfery kultury czy rozrywki. Ta perspektywa jest niezbędna podczas układania rozkładów jazdy – szczególnie w późniejszych godzinach popołudniowych czy podczas dni wolnych.

Konieczne jest też koordynacja usług transportowych na poziomie wyższym niż gmina, najlepiej regionalnie oraz stworzenie centralnej, łatwo dostępnej i na bieżąco aktualizowanej bazy informacji o połączeniach i zmianach w nich zachodzących.