

Jacek Szczepański

Uniwersytet WSB Merito, Wrocław

Barbara Szczepańska

Instytut Socjologii, Uniwersytet Wrocławski

Jolanta Kluba

Uniwersytet WSB Merito, Wrocław

**AUTOBUS CZY SAMOCHÓD
ATRYBUTEM KLASY ŚREDNIEJ?
PRAKTYKI KOMUNIKACYJNE MŁODZIEŻY
WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO
(NA PODSTAWIE BADAŃ WŁASNYCH)**

Klasa średnia – preferencje dotyczące środków transportu

Jak wskazuje H. Domański, klasa średnia to podstawowy element struktury społecznej w krajach kapitalistycznych¹. Jednym z jej wyznaczników przez długi czas pozostawał samochód² – najpierw sam fakt jego posiadania, a następnie – jego klasa, marka i dodatkowe wyposażenie. Atrybuty klasy średniej zmieniają się w czasie, jednak są na tyle czytelne, że ich demonstrowanie jest wyraźnym określeniem własnego miejsca w strukturze społecznej, stosunkowo jasnym dla reszty społeczeństwa, co znajduje wyraz w m.in. „pokazowej” konsumpcji³. Klasa

¹ H. Domański, *Polska klasa średnia*, Toruń 2012, s. 7.

² *Ibidem*, s. 16.

³ Zob. F. Byłok, *Konsumpcja na pokaz jako cecha rynku konsumenckiego*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu” 2013, nr 32, s. 34–35.

średnia jest przy tym w społeczeństwach rozwiniętych uważana za kategorię społeczną, która prowadzi styl życia o nachyleniu prozdrowotnym, hołdując jednak zarazem konsumpcyjnemu stylowi życia⁴. Ten nurt aktywności prozdrowotnych, poza sportem i zdrowym jedzeniem, może obejmować także „zdrowszy” transport, czyli transport zbiorowy. Jego akceptacja nie jest jednak bezwarunkowa – musi spełniać określone standardy, cechować się odpowiednią, wysoką jakością, którą świetnie podsumowuje stwierdzenie H. Knoflachera: „Klasa średnia chce wsiadać tylko do nowych wagonów, a nie do starych”⁵. Jednocześnie, jak wskazuje się w literaturze przedmiotu, większość przekazów formułowanych w zakresie proekologicznych inicjatyw, „komunikatów i postulatów nawołujących do ograniczenia wakacyjnych podróży samolotem czy komunikacji samochodowej na rzecz transportu publicznego [...] to postulaty adekwatne dla (przynajmniej części) wielkomiejskiej klasy średniej, nie przystają jednak do realiów życia osób, które na przykład ze względów ekonomicznych na wakacje nie jeżdżą, a brak rozwiniętego transportu publicznego w ich regionie zmusza je do codziennego korzystania z samochodu, choćby w dojeździe do pracy”⁶. W rezultacie można domniemywać o pewnej niespójności w deklaracjach i zachowaniu klasy średniej, zwłaszcza tych jej przedstawicieli, którzy zamieszkują np. suburbia czy miejscowości położone niejako na uboczu głównych tras komunikacyjnych, jak również o niejednorodnych praktykach komunikacyjnych członków tej klasy. Atrybutem klasy średniej, mimo że w jej deklaracjach z powodów ideologicznych może być transport zbiorowy, to z przyczyn ekonomicznych lub przymusu funkcjonalnego na obszarach bardziej oddalonych od dużego miasta będzie to nadal samochód.

Wykluczenie komunikacyjne

Wykluczenie komunikacyjne to w ostatnim czasie ważny problem społeczny – zagadnienie poruszane na gruncie socjologii, geografii społecznej, ekonomii, psychologii społecznej⁷. W obrębie różnych dziedzin i dyscyplin badawczych bywa

⁴ Zob. A.A. Borowiec, *Zdrowy styl życia a orientacja prokonsumpcyjna warszawskiej klasy średniej*, „Opuscula Sociologica” 2015, nr 4(14), DOI: 10.18276/os.2015.4-06 [dostęp: 29.06.2024].

⁵ Profesor Knoflacher: *Miasta muszą być skoncentrowane na człowieku, priorytetem przyjazność dla pieszych*, <https://www.hipermiasto.com/komunikacja/profesor-knoflacher-miasta-musza-byc-skoncentrowane-na-czlowieku-priorytetem-przyjaznosc-dla-piesznych/> [dostęp: 29.06.2024]; zob. także: J. Majmurek, *Sadura: Polacy dzielą się na klasy, ale to nie klasy dzielą Polaków*, <https://krytykapoli.tyczna.pl/kraj/sadura-polacy-dziela-sie-na-klasy-ale-to-nie-klasy-dziela-polakow/> [dostęp: 29.06.2024].

⁶ I. Łoś, *Socjologia środowiska a socjologia moralności. Punkty styczne, synergia czy separacja?*, „Przegląd Socjologiczny”, 2004, nr 73(3), s. 67.

⁷ R. Guzik, A. Kołoś, Ł. Fiedień, *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie warmińsko-mazurskim*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków 2021;

rozmaicie definiowane. W badaniu, którego wyniki stanowią podstawę niniejszego artykułu, przyjęto definicję wykluczenia komunikacyjnego jako stanu, w którym dostęp osób fizycznych do środków transportu (w szczególności komunikacji zbiorowej) zostaje ograniczony lub uniemożliwiony⁸. Zarazem zwrócono uwagę na fakt, że wykluczenie w jednym z obszarów życia społecznego z reguły przekłada się na marginalizację społeczną w innych dziedzinach i często wpływa wzmacniając na obserwowany empirycznie poziom wykluczenia w innych sferach życia społecznego⁹.

Innym terminem, istotnym z punktu widzenia poruszanej tematyki, jest niedostępność komunikacyjna rozumiana jako efekt transformacji systemowych, problem strukturalny, wpisany w specyfikę pewnych obszarów i kategorii społecznych, w szczególności seniorów, osób niepełnosprawnych, ale także młodych¹⁰. Młodzież jest zatem jedną z kategorii, która w sposób szczególny jest narażona na wykluczenie komunikacyjne.

Celem artykułu jest przedstawienie subiektywnego wymiaru zjawiska wykluczenia komunikacyjnego w opiniach pełnoletnich uczniów szkół ponadpodstawowych z wybranych powiatów województwa dolnośląskiego. W skład tak określonego zagadnienia wchodzi w szczególności przedstawienie: 1) sposobu docierania do szkoły przez uczniów; 2) metody realizacji dodatkowych zajęć edukacyjnych i konsumenckich. Na podstawie uzyskanych w badaniach danych został skonstruowany model regresji, za pomocą którego udzielono odpowiedzi na pytanie, czy różnica w liczbie podejmowanych aktywności przez badanych uczniów jest związana z miejscem zamieszkania (miasto/wieś), kondycją ekonomiczną gospodarstwa domowego (deklaratywny wymiar podziału klasowego badanych) lub z wykorzystywanym środkiem transportu (komunikacja zbiorowa lub prywatny środek transportu – samochód); 3) obszaru badań i doboru próby.

M. Wolański, W. Paprocki, B. Mazur, A. Soczówka, B. Jakubowski, *Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi. Diagnoza, analiza zróżnicowania, oddziaływanie społeczne, rekomendacje*, SGH, Warszawa 2016; Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Wydawnictwo IGiPZ PAN, Warszawa 2007.

⁸ M. Błażewski, *Prawne uwarunkowania ograniczenia wykluczenia transportowego* [w:] *Spółdzielnie socjalne oraz organizacje pozarządowe wsparciem dla zagrożonych wykluczeniem*, red. J. Blicharz, T. Kocowski, M. Paplicki, L. Zacharko, E-Wydawnictwo, Prawnicza i Ekonomiczna Biblioteka Cyfrowa, Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2019, s. 12; J. Stanley, *Improving Public Transport to Meet Community Needs: A Warrnambool Case-Study*, Bus Association Victoria and Warrnambool Bus Lines, Melbourne 2004, s. 14.

⁹ J. Czapiński, T. Panek (red.), *Diagnoza społeczna 2015. Warunki i jakość życia Polaków*, Rada Monitoringu Społecznego, Warszawa 2015.

¹⁰ J. Lieszkovszky, *Introduction to the theoretical analysis of social exclusion of public transport in rural areas*, „Detoupe – The Central European Journal of Tourism and Regional Development” 2018, nr 10(3), s. 214–227.

Terenem realizacji badań było województwo dolnośląskie, powiaty: górowski, milicki i oleśnicki. Zgodnie z przyjętą w dokumencie *Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym* ideą trzech ringów¹¹ (oddziaływania miasta Wrocław na przylegające obszary) badane powiaty znajdują się w ringu drugim (powiat oleśnicki, około 30 km od Wrocławia), ringu trzecim (powiat milicki, około 60 km od Wrocławia) i poza oddziaływaniem obszaru funkcjonalnego (powiat górowski, około 90 km od Wrocławia).

Dobre połączenie drogowe z Wrocławiem sprawia, że Oleśnica jest pod silnym oddziaływaniem dużego ośrodka miejskiego. Z tego względu miejscowości powiatu oleśnickiego w największym stopniu są funkcjonalnie połączone ze stolicą województwa, który to układ może powodować wykształcenie określonych modeli mobilności osób dojeżdżających do pracy¹². Powiaty górowski i milicki należą do najsłabiej rozwiniętych gospodarczo w województwie dolnośląskim¹³ i najbardziej wykluczonych komunikacyjnie (szczególnie powiat górowski).

Spośród dwóch możliwych sposobów doboru próby – losowego i celowego – zdecydowano się na dobór celowy. Badaną populację stanowili pełnoletni uczniowie uczęszczający do szkół ponadpodstawowych. Badania były prowadzone od września do grudnia 2021 r. w szkołach ponadpodstawowych zlokalizowanych we wskazanych powiatach przy użyciu kwestionariusza ankiety. W sierpniu 2021 r. uzyskano zgodę Dolnośląskiego Kuratora Oświaty na prowadzenie badań w szkołach ponadpodstawowych na terenie wskazanych powiatów. Planowaną ankietę audytoryjną udało się zrealizować w pośredni sposób. Od 20 marca 2020 r. w Polsce obowiązywał stan epidemii. Ze względu na ograniczenia z tym związane jedynym dopuszczalnym rozwiązaniem było dostarczenie ankiet i następnie odebranie wypełnionych (najczęściej tydzień lub dwa tygodnie później). Łącznie do szkół dostarczono 1000 egzemplarzy kwestionariusza ankiety, zwrócono 700. Ankieta składała się łącznie z 40 pytań. W roku 2020 w województwie dolnośląskim 42,5 proc. wszystkich uczniów szkół ponadpodstawowych uczęszczało do liceów ogólnokształcących, 14,5 proc. do zasadniczych szkół zawodowych, szkół branżowych i szkół przysposabiających do pracy zawodowej oraz 43,0 proc. do techników¹⁴. Wśród badanych dominowali uczniowie liceów ogólnokształcących (tab. 1).

¹¹ *Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym*, Wrocław 2015, https://www.powiatwroclawski.pl/aktualnosc-2458-e_publicakcja_wyniki_projektu_pn_studium_1.html [dostęp: 04.09.2021].

¹² Zob. M. Tomaszuk, *Transport publiczny w polityce miejskiej subregionów Leszna, Konina i Piły – studium analityczne i porównawcze w perspektywie zrównoważonego rozwoju*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Nauk Politycznych i Dziennikarstwa Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Poznań 2019, s. 32.

¹³ M. Obrębalski, *Terytorializacja polityki rozwoju regionu dolnośląskiego*, „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna” 2020, nr 49, s. 90.

¹⁴ Bank Danych Lokalnych, <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/start> [dostęp: 20.01.2022].

Do analizy kwestii wykluczenia komunikacyjnego zdecydowano się uwzględnić osoby, które codziennie dojeżdżały do szkoły, w rezultacie analiza objęła odpowiedzi udzielone przez 393 uczniów i uczennice. Zdecydowana większość z nich to mieszkańcy wsi (77,1 proc.).

Obliczeń statystycznych dokonano za pomocą narzędzia w postaci programu SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*), przeznaczonego do przygotowania i wykonywania komputerowych analiz danych.

Udział respondentów z poszczególnych typów szkół zaprezentowano w tabeli 1.

Tabela 1. Typ szkoły a liczba uczniów w badaniu i w województwie dolnośląskim

Typ szkoły	Badania własne		Woj. dolnośląskie
	n	%	%
Liceum ogólnokształcące	202	51,4	42,5
Technikum	169	43,0	43,9
Szkoła branżowa/zawodowa	22	5,6	14,5
Ogółem	393	100	100

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań własnych i danych GUS – BDL.

Kondycja materialna gospodarstw domowych badanych

Dla podjętego tematu ważna jest ocena kondycji materialnej danego gospodarstwa domowego. Pamiętając, że obiektywny wskaźnik sytuacji materialnej byłby trudny do rzetelnego pomiaru, ponieważ uczniowie mogą nie dysponować wiedzą na temat dochodów przypadających na osobę w rodzinie, zadano pytanie o subiektywną ocenę kondycji ekonomicznej gospodarstw domowych. Ponadto, choć podstawowym wyznacznikiem materialnego poziomu życia jest dochód gospodarstwa domowego, ocena poziomu życia jest sprawą własnych odczuć jednostki¹⁵.

Dokonane wybory pozwalają stwierdzić, że ponad 3/4 młodzieży żyje w warunkach ocenianych przez siebie jako dobre i bardzo dobre, pozostała 1/4 młodych ludzi – w warunkach ocenianych jako przeciętne lub niżej przeciętnych. Ogólnopolskie badania CBOS z 2021 r. przynoszą następujące wyniki¹⁶: wśród ogółu badanych luksus zadeklarowało 3 proc. ankietowanych, życie dobre – 28 proc., życie na średnim poziomie – 54 proc., życie skromne – 13 proc., życie na poziomie

¹⁵ B. Kasprzyk, *Subiektywizm ocen dobrobytu ekonomicznego (na przykładzie gospodarstw domowych w regionie podkarpackim)*, „Nierówności Społeczne a Wzrost Gospodarczy” 2012, z. 25, s. 193.

¹⁶ M. Omyłka-Rudzka, *Oceny sytuacji finansowej gospodarstw domowych po roku epidemii*, CBOS, Warszawa 2021, s. 4.

niepozwalającym na zaspokojenie podstawowych potrzeb – 1 proc. badanych. Jednocześnie w kategorii osób w wieku 18–24 lata 49 proc. respondentów przyznała, że żyje im się dobrze lub bardzo dobrze.

Sytuacja ekonomiczna w istotny sposób wiąże się z wiekiem, wykształceniem oraz miejscem zamieszkania. W literaturze przedmiotu wskazuje się, że w gorszej sytuacji ekonomicznej (materialnej) znajdują się osoby starsze, z niższym poziomem wykształcenia, mieszkające na obszarach wiejskich¹⁷. W zrealizowanym badaniu nieco większym optymizmem w ocenie sytuacji ekonomicznej cechowali się jednak uczniowie z obszarów wiejskich (tab. 2). Spośród odsetka badanych, którzy zadeklarowali najlepszą sytuację ekonomiczną („możemy pozwolić sobie na pewien luksus”), młodzież ze wsi wybrała tę odpowiedź częściej niż młodzi z miasta (16,7 proc. do 17,8 proc. dla osób ze wsi). Najwięcej wskazań uzyskała odpowiedź, że rodzinie starcza na wszystko i możliwe jest oszczędzanie na przyszłość. W tym przypadku również nieco częściej deklarowali to mieszkańcy wsi. Odpowiedzi ankietowanych wskazują, że ich potrzeby nie były depriwowane, nie czuli się wykluczeni z ważnych dla nich obszarów konsumpcji i życia społecznego.

Tabela 2. Subiektywna ocena sytuacji ekonomicznej a miejsce zamieszkania

		Typ miejscowości		Ogółem
		Miasto	Wieś	
Żyjemy bardzo skromnie – nie wystarcza na podstawowe potrzeby	n	1	1	2
	%	1,1%	0,3%	0,5%
Żyjemy skromnie – wystarcza na podstawowe potrzeby	n	4	16	20
	%	4,4%	5,3%	5,1%
Żyjemy średnio – wystarcza na wszystko, ale nie oszczędzamy na przyszłość	n	23	48	71
	%	25,6%	15,8%	18,1%
Żyjemy dobrze – wystarcza na wszystko i oszczędzamy na przyszłość	n	47	184	231
	%	52,2%	60,7%	58,8%
Żyjemy bardzo dobrze – możemy pozwolić sobie na pewien luksus	n	15	54	69
	%	16,7%	17,8%	17,6%
Ogółem	n	90	303	393
	%	100,0%	100,0%	100,0%

$$(\chi^2_{(4)} = 5,46; p = 0,243, V = 0,12)$$

Źródło: opracowanie własne.

¹⁷ *Ibidem*.

W roku 2018 oceny osób dorosłych dotyczące warunków materialnych były najlepsze od 30 lat¹⁸. Deklaracje młodzieży na ten temat również są pozytywne. „Obecnie siedmiu na dziesięciu (69 proc.) młodych ludzi określa sytuację materialną swojej rodziny jako dobrą lub bardzo dobrą, co czwarty (26 proc.) jako przeciętną, a jedynie co dwudziesty (5 proc.) – jako złą”¹⁹. Zgodnie z wynikami badań własnych najbardziej zadowoleni z warunków materialnych są uczniowie liceów ogólnokształcących. Poziom satysfakcji z tych warunków uzależniony jest między innymi od wykształcenia rodziców²⁰.

Wyniki uzyskane w badaniu własnym potwierdzają, że młodzież (przynajmniej na poziomie deklaratywnym) ocenia stosunkowo wysoko własne warunki materialne.

Dojazd do szkoły – znaczenie dostępności komunikacji zbiorowej

Brak dostępu do komunikacji zbiorowej zadeklarowało 8,7 proc. badanych (tab. 3). Blisko 2/3 respondentów wskazało dostępność do przynajmniej jednego środka transportu. Taki rozkład odpowiedzi może wynikać ze stosunkowo gęstej sieci przystanków (zwłaszcza autobusowych) w badanych powiatach.

Tabela 3. Dostępność komunikacyjna a miejsce zamieszkania

Dostępność komunikacyjna		Typ miejscowości		Ogółem
		Miasto	Wieś	
Brak komunikacji zbiorowej	n	2	32	34
	%	2,2%	10,6%	8,7%
Dostęp do autobusów	n	33	223	256
	%	36,7%	73,6%	65,1%
Dostęp do kolei i autobusów	n	55	48	103
	%	61,1%	15,8%	26,2%
Ogółem	n	90	303	393
	%	100,0%	100,0%	100,0%

$(\chi^2_{(2)} = 74,36; p = 0,000, V = 0,43)$

Źródło: opracowanie własne.

¹⁸ R. Boguszewski, *Nastroje społeczne w styczniu 2018*, CBOS, Warszawa 2018.

¹⁹ M. Omyłka-Rudzka, *Warunki materialne młodzieży kończącej szkoły ponadgimnazjalne* [w:] *Młodzież 2018*, red. M. Grabowska, M. Gwiazda, Warszawa 2019, s. 34.

²⁰ *Ibidem*.

Analizując dane w podziale na miejsce zamieszkania badanych, warto zwrócić uwagę, że brak dostępu do komunikacji zbiorowej zadeklarował co dziesiąty uczeń z obszarów wiejskich. Dane te wydają się być zaniżone. Według badaczy z IRWiR do 20 proc. sołectw w Polsce nie dociera żaden transport zbiorowy²¹. Dostępność do jednego lub dwóch środków transportu zbiorowego jest silnie zróżnicowana ze względu na miejsce zamieszkania. Ponad 60 proc. respondentów z miasta deklaruje dostęp zarówno do autobusów, jak i pociągów, natomiast 3/4 ankietowanych ze wsi deklaruje dostęp tylko do jednego typu komunikacji zbiorowej.

W dojazdach do szkoły z transportu publicznego korzysta co trzeci badany (tab. 4). Pozostałe osoby poruszają się prywatnymi środkami komunikacji, w tym przede wszystkim dojeżdżają własnym samochodem.

Tabela 4. Dojazd do szkoły

Dojazd do szkoły	n	%
Dojeżdżam autobusem	103	26,2
Dojeżdżam koleją	27	6,9
Dojeżdżam rowerem, skuterem	8	2,0
Dojeżdżam własnym samochodem	176	44,8
Rodzice mnie odwożą	38	9,7
Podrzucają mnie krewni, sąsiedzi jadący rano do pracy	21	5,3
Przejazdami łączonymi (np. część drogi koleją, część samochodem)	7	1,8
Inna odpowiedź	13	3,3
Ogółem	393	100,0

Źródło: opracowanie własne.

Porównując te dane z subiektywnie ocenianą sytuacją ekonomiczną gospodarstw, warto odnotować, że wśród osób wybierających komunikację zbiorową w dojazdach do szkoły 42,3 proc. z nich deklaruje średni poziom sytuacji ekonomicznej gospodarstwa domowego.

²¹ M. Stanny, A. Rosner, Ł. Komorowski, *Monitoring rozwoju obszarów. Etap III. Struktury społeczno-gospodarcze, ich przestrzenne zróżnicowanie i dynamika*, Instytut Wsi i Rolnictwa PAN, Warszawa 2018.

Tabela 5. Dojazd do szkoły (zmienna rekodowana) a sytuacja ekonomiczna

Dojazd do szkoły		Sytuacja ekonomiczna			Ogółem
		żyjemy skromie	żyjemy średnio	żyjemy dobrze	
Komunikacja indywidualna	n	14	41	208	263
	%	63,6%	57,7%	69,3%	66,9%
Komunikacja zbiorowa	n	8	30	92	130
	%	36,4%	42,3%	30,7%	33,1%
Ogółem	n	22	71	300	393
	%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

($\chi^2_{(2)} = 3,59$; $p = 0,166$, $V = 0,096$)

Źródło: opracowanie własne.

Uwzględniając zatem perspektywę klasową, można stwierdzić, że relatywnie najczęściej komunikację zbiorową wybiera klasa średnia. Należy przy tym mieć na uwadze, że klasa średnia została tutaj określona jedynie na podstawie czynnika ekonomicznego (dochodowego), co jest spotykane w literaturze przedmiotu, choć stanowi pewne uproszczenie. Definicja klasy średniej może być konstruowana z uwzględnieniem różnych czynników, zależy od kryteriów przyjętej hierarchii społecznej, które mogą mieć charakter dochodowy, zawodowy czy kulturowy²². Zarazem zwraca uwagę fakt, że i tak większość badanych należących do tak określonej klasy średniej korzysta z transportu indywidualnego.

Dodatkowa aktywność edukacyjna i konsumencka badanych

Dostępność komunikacyjna jest istotna m.in. z punktu widzenia dokonywanych wyborów edukacyjnych. O wyborze szkoły w pewnej mierze decyduje dostępność komunikacyjna danej placówki, również dodatkowe aktywności edukacyjne są powiązane z dostępnością komunikacyjną. Respondenci w zrealizowanym badaniu są aktywni w czasie wolnym od obowiązku szkolnego. W zajęciach organizowanych w szkole uczestnictwo zadeklarowało 35,5 proc. respondentów, poza szkołą 66,6 proc. Spośród tych dodatkowych (nieobowiązkowych) aktywności edukacyjnych w szkole najwięcej wskazań uzyskały zajęcia wyrównawcze z przedmiotów (17,6 proc.), a poza szkołą korepetycje (32,6 proc.). Ze względu na podjętą

²² M. Halamska, D. Zwęglińska-Gałecka, „Nowa” wiejska klasa średnia: specyfika i zróżnicowanie, „Studia Socjologiczne” 2023, nr 2(249), s. 32.

problematykę badawczą interesujący jest rozkład odpowiedzi na to pytanie z uwzględnieniem rodzaju środka transportu, którym respondent dojeżdża do szkoły i zarazem – dociera na dodatkowe zajęcia. Wśród ogółu badanych 17,6 proc. wskazało, że organizowane zajęcia kolidują z rozkładem jazdy. Co czwarta osoba (23,8 proc.) korzystająca z transportu zbiorowego wskazała, że nie może uczestniczyć w zajęciach dodatkowych, w których chciałaby wziąć udział, ponieważ kolidują one z rozkładem jazdy (respondent nie ma możliwości powrotu do domu transportem zbiorowym).

W kolejnym kroku analizy danych postanowiono zbadać dodatkową aktywność edukacyjną i konsumencką badanych.

Tabela 6. Suma podejmowanych aktywności edukacyjnych i konsumenckich

	n	%
0	10	2,5
1	6	1,5
2	9	2,3
3	15	3,8
4	26	6,6
5	41	10,4
6	51	13,0
7	59	15,0
8	73	18,6
9	55	14,0
10	30	7,6
11	13	3,3
12	4	1,0
13	1	0,3
Ogółem	393	100,0

Źródło: opracowanie własne.

Wskaźnik tej aktywności został zbudowany jako suma wskazań z pytań: 1) Czy uczestniczysz w dodatkowych zajęciach pozalekcyjnych (w szkole oraz poza szkołą?) oraz 2) Kto (w rodzinie) najczęściej wykonuje określone czynności: zakup odzieży, kosmetyków, książek, chodzenie do kina itp. (sumowano wyłącznie odpowiedzi wskazujące na samodzielne zaspokajanie poszczególnych potrzeb konsumenckich). Szczegółowy rozkład odpowiedzi obrazuje tabela 6. Brak uczestniczenia w dodatkowych zajęciach edukacyjnych oraz niezaspokajanie samodzielnie żadnej potrzeby konsumenckiej zadeklarowało 10 osób (2,5 proc. badanych). Jedna

osoba wskazała, że łącznie uczestniczy w 13 aktywnościach (zajęciach pozaszkolnych lub praktykach służących zaspokojeniu podstawowych potrzeb). Była to maksymalna liczba aktywności.

Na podstawie uzyskanych odpowiedzi badani zostali podzieleni na trzy kategorie. Pierwsza to osoby o niskim poziomie aktywności edukacyjnej i konsumenckiej, druga – o przeciętnym poziomie aktywności, a trzecia – respondenci z wysokim poziomem aktywności. Granice między kategoriami wyznaczają kwartyle dzielące respondentów na podstawie liczby podejmowanych aktywności. Z analizy wynika, że 25 proc. respondentów podejmuje nie więcej niż 5 aktywności, 50 proc. od 6 do 8 aktywności, a górne 25 proc. 9 i więcej aktywności.

W kontekście analizy klasowej warto zauważyć, że respondenci, których można zaliczyć do klasy średniej (deklarujący średni poziom życia), cechowali się wysoką aktywnością. To właśnie badani z tej kategorii relatywnie najczęściej wykazywali wysoką aktywność edukacyjną i konsumencką.

Tabela 7. Aktywność edukacyjna i konsumencka (zmienna rekodowana) a sytuacja ekonomiczna

Aktywność edukacyjna i konsumencka	Sytuacja ekonomiczna			Ogółem
	żyjemy skromnie	żyjemy średnio	żyjemy dobrze	
Niska aktywność	n	9	20	78
	%	40,9%	28,2%	26,0%
Umiarkowana aktywność	n	12	30	141
	%	54,5%	42,3%	47,0%
Wysoka aktywność	n	1	21	81
	%	4,5%	29,6%	27,0%
Ogółem	n	22	71	300
	%	100,0%	100,0%	100,0%

$(\chi^2_{(2)} = 6,61; p = 0,158, V = 0,092)$

Źródło: opracowanie własne.

W dalszej części analizy, w kontekście podjętej problematyki wykluczenia komunikacyjnego, postawiono następujące pytanie badawcze: Czy różnica w liczbie aktywności podejmowanych przez respondentów jest związana z miejscem zamieszkania (miasto/wieś), z kondycją ekonomiczną gospodarstwa domowego (wymiar klasowy badany na skali trzypunktowej – słaba/przeciętna/dobra kondycja – wyprowadzona z pierwotnej skali pięciopunktowej) lub wykorzystywanym środkiem transportu (komunikacja zbiorowa bądź prywatny środek transportu – samochód). Podsumowanie modelu zaprezentowano w tabeli 8.

Uzyskane wyniki wskazują, że wysokiemu poziomowi dodatkowej aktywności edukacyjnej i konsumenckiej respondentów nie sprzyja słaba ocena kondycji ekonomicznej gospodarstwa domowego oraz poruszanie się transportem zbiorowym. Miejsce zamieszkania – miasto lub wieś – nie wpływa w sposób istotny statystycznie na poziom aktywności. Innymi słowy, silny status ekonomiczny rodziny pochodzenia oraz dysponowanie własnym samochodem sprzyja różnorodnej dodatkowej aktywności edukacyjnej i konsumenckiej.

Tabela 8. Podsumowanie modelu jednozmiennowych regresji przewidujących poziom aktywności pozaszkolnych i konsumenckich dla wybranych predyktorów

Ocena modelu			Predyktory	z	95% CL	P
H-L	P	r ² _N			LL-UP	
20,30	0,000	0,06	Dojazd do szkoły komunikacją indywidualną	11,95	0,20-0,71	0,000
			Dojazd do szkoły komunikacją zbiorową	–	–	–
			Sytuacja ekonomiczna słaba	7,80	-1,28 - 0,22	0,048
			Sytuacja ekonomiczna umiarkowana	0,45	-0,21 – 0,43	0,702
			Sytuacja ekonomiczna dobra	–	–	–
			Miejsce zamieszkania – miasto	2,10	-0,77-5,12	0,147
			Miejsce zamieszkania – wieś	–	–	–

Funkcja wiążąca Log-log, *p* – poziom istotności, *r*²_N – współczynnik determinacji Nagelkerkego, *z* – statystka Walda, *OR* – iloraz szans, *CL* – przedziały ufności, *LL* – dolna wartość, *UP* – górna wartość

Źródło: opracowanie własne.

Wyniki regresji sugerują, że respondenci, którzy mogą dojeżdżać do szkoły samochodem (lub innym indywidualnym/prywatnym środkiem transportu), wykorzystują ten rodzaj komunikacji także przy podejmowaniu innych aktywności edukacyjnych, jak i konsumpcyjnych. Zyskują w ten sposób większą elastyczność i dostępność, w przeciwieństwie do osób korzystających z transportu zbiorowego. W rezultacie użytkownicy prywatnych środków komunikacji podejmują generalnie więcej aktywności pozaszkolnych oraz częściej zaspokajają swoje potrzeby samodzielnie.

Otrzymane wyniki sugerują zatem, że wykluczenie komunikacyjne dotyczy przede wszystkim osób pozbawionych prywatnego środka transportu. Poprawa jakości komunikacji zbiorowej, w tym transportu publicznego, jest więc istotna dla zmniejszenia skali wspomnianego wykluczenia.

Podsumowanie

Okolo 1/3 badanych korzysta w dojazdach do szkoły z komunikacji zbiorowej. Dla badanych uczniów źródłem prestiżu jest posiadanie samochodu i dojeżdżanie nim do szkoły. Wyzwaniem strategii publicznych pozostaje podniesienie wartości komunikacji publicznej.

Dostępność komunikacyjna wpływa na podejmowane działania badanych. Jest to widoczne zwłaszcza w zakresie tych aktywności, które można by określić jako dodatkowe, nieobowiązkowe, jak np. zajęcia pozalekcyjne w szkole czy korzystanie z usług kulturalnych, np. kino. Co czwarta osoba poruszająca się transportem zbiorowym nie może uczestniczyć w zajęciach dodatkowych, ponieważ kolidują one z rozkładem jazdy komunikacji publicznej. Jeśli w takiej sytuacji nie ma możliwości skorzystania z transportu prywatnego, np. z uwagi na sytuację materialną, to nie podejmuje tej aktywności. Brak dopasowania komunikacji zbiorowej do potrzeb w istotny sposób ogranicza możliwości przemieszczania się w godzinach pozaszkolnych (popołudniowych) – wszelkie zajęcia realizowane w czasie wolnym muszą zostać ograniczone do miejsca zamieszkania. W uzyskanych wynikach badań w obszarze aktywności edukacyjnej i konsumpcyjnej widoczne jest zróżnicowanie klasowe badanych. Jeśli przyjąć (w dużym uproszczeniu), że respondenci deklarujący średni poziom dochodów/życia to osoby należące do klasy średniej (kryterium dochodowe), to widać charakterystyczne dla nich nie tylko praktyki komunikacyjne, ale i elementy stylu życia.

Po pierwsze, biorąc pod uwagę odpowiedzi na pytanie o wybór pomiędzy transportem indywidualnym a zbiorowym, badani z (potencjalnej) klasy średniej relatywnie najczęściej wybierają transport zbiorowy (tab. 5). Wydaje się, że można to wiązać z uznawaniem zachowań proekologicznych z przynależnością klasową; dzisiejsza „moda” na ekologię, jeszcze do niedawna obecna w postępowaniu i deklaracjach klasy wyższej, znajduje wyraz w deklaracjach (i rzadziej działaniach) klasy średniej. Zachowania proekologiczne mają nadal w pewnym stopniu ekskluzywny charakter (wymagają większego wysiłku, świadomości ekologicznej i czasami wyższych środków finansowych, co nie dotyczy jednak transportu zbiorowego, a raczej żywności, ubrań).

Po drugie, widoczne jest, że badani z (potencjalnej) klasy średniej charakteryzują się stosunkowo najwyższym poziomem aktywności edukacyjnej i konsumpcyjnej (tab. 7). Wynika to z dwóch powodów. Pierwszym jest fakt, że współczesna polska rodzina z klasy średniej kładzie duży nacisk na edukację dziecka, gdyż jest to wyrazem dążenia do zdobycia dobrej pozycji społecznej i materialnej. Natomiast drugi powód to znaczenie tej edukacji i awansu społecznego dziecka dla rodziny – przyczynia się on do awansu rodziców i stabilizacji ich pozycji społecznej.

Istotna jest w tym kontekście także rola zajęć pozaszkolnych (lekcje dodatkowe rozwijające umiejętności lub talenty). W podobnym związku z przynależnością klasową pozostaje aktywność konsumencka – dzieci w rodzinach z klasy średniej mogą sobie pozwolić na zakup modnych ubrań, wyjście na koncert czy do kina, udział w zajęciach sportowych w formie zorganizowanych specjalistycznych treningów (za czym idzie nabycie drogiego sprzętu, wyposażenia, odpowiednich ubrań itd.) czy wybór tych aktywności, które rodzice traktują jako prestiżowe (np. jazda konna, żeglarstwo); sami rodzice sprzyjają tym zachowaniom, które są dla nich zarazem okazją do podkreślenia swojej pozycji społecznej i możliwości finansowych.

Uzyskane wyniki analizy regresji porządkowej pozwalają wnioskować, że wysokiemu poziomowi aktywności pozaszkolnej i konsumenckiej respondentów nie sprzyja słaba ocena kondycji ekonomicznej gospodarstwa domowego oraz poruszanie się komunikacją zbiorową. W rezultacie użytkownicy prywatnych środków transportu podejmują generalnie więcej aktywności pozaszkolnych oraz częściej zaspokajają swoje potrzeby konsumpcyjne samodzielnie. Można zatem wnioskować, że wybory dotyczące sposobu spędzania wolnego czasu są również (podobnie jak wybory edukacyjne) uzależnione od dostępności komunikacyjnej.

Bibliografia

- Błażewski M., *Prawne uwarunkowania ograniczenia wykluczenia transportowego* [w:] *Spółdzielnie socjalne oraz organizacje pozarządowe wsparciem dla zagrożonych wykluczeniem*, red. J. Blicharz, T. Kocowski, M. Paplicki, L. Zacharko, E-Wydawnictwo, Prawnicza i Ekonomiczna Biblioteka Cyfrowa, Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2019, s. 11–20.
- Boguszewski R., *Nastroje społeczne w styczniu 2018*, CBOS, Warszawa 2018.
- Borowiec A.A., *Zdrowy styl życia a orientacja prokonsumpcyjna warszawskiej klasy średniej*, „Opuscula Sociologica” 2015, nr 4(14), s. 81–97.
- Byłok F., *Konsumpcja na pokaz jako cecha rynku konsumenckiego*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu” 2013, nr 32, s. 25–37.
- Czapiński J., Panek T. (red.), *Diagnoza społeczna 2015. Warunki i jakość życia Polaków*, Rada Monitoringu Społecznego, Warszawa 2015.
- Domański H., *Polska klasa średnia*, Wydawnictwo Naukowe UMK, Toruń 2012.
- Guzik R., Kołoś A., Fiedeń Ł., *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie warmińsko-mazurskim*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków 2021.
- Halamska M., Zwęglińska-Gałecka D., „Nowa” wiejska klasa średnia: specyfika i zróżnicowanie, „Studia Socjologiczne” 2023, nr 2(249), s. 31–59.
- Kasprzyk B., *Subiektywizm ocen dobrobytu ekonomicznego (na przykładzie gospodarstw domowych w regionie podkarpackim)*, „Nierówności Społeczne a Wzrost Gospodarczy” 2012, z. 25, s. 191–201.
- Lieszkovszky J., *Introduction to the theoretical analysis of social exclusion of public transport in rural areas*, „Deturope – The Central European Journal of Tourism and Regional Development” 2018, nr 10(3), s. 214–227.

- Łoś I., *Socjologia środowiska a socjologia moralności. Punkty styczne, synergia czy separacja?*, „Przegląd Socjologiczny” 2024, nr 73(3), s. 57–74.
- Obrębalski M., *Terytorializacja polityki rozwoju regionu dolnośląskiego*, „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna” 2020, nr 49, s. 79–96.
- Omyłka-Rudzka M., *Oceny sytuacji finansowej gospodarstw domowych po roku epidemii*, CBOS, Warszawa 2021.
- Omyłka-Rudzka M., *Warunki materialne młodzieży kończącej szkoły ponadgimnazjalne [w:] Młodzież 2018*, red. M. Grabowska, M. Gwiazda, Warszawa 2019, s. 34–43.
- Stanley J., *Improving Public Transport to Meet Community Needs: A Warrnambool Case-Study*, Bus Association Victoria and Warrnambool Bus Lines, Melbourne 2004.
- Stanny M., Rosner A., Komorowski Ł., *Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap III. Struktury społeczno-gospodarcze, ich przestrzenne zróżnicowanie i dynamika*, Instytut Wsi i Rolnictwa PAN, Warszawa 2018.
- Taylor Z., *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Wydawnictwo IGiPZ PAN, Warszawa 2007.
- Tomaszyk M., *Transport publiczny w polityce miejskiej subregionów Leszna, Konina i Piły – studium analityczne i porównawcze w perspektywie zrównoważonego rozwoju*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Nauk Politycznych i Dziennikarstwa Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Poznań 2019.
- Wolański M., Paprocki W., Mazur B., Soczówka A., Jakubowski B., *Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi. Diagnoza, analiza zróżnicowania, oddziaływanie społeczne, rekomendacje*, SGH, Warszawa 2016.

Netografia

- Bank Danych Lokalnych, <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/start> [dostęp: 20.01.2022].
- Majmurek J., *Sadura: Polacy dzielą się na klasy, ale to nie klasy dzielą Polaków*, <https://krytyka.polityczna.pl/kraj/sadura-polacy-dziela-sie-na-klasy-ale-to-nie-klasy-dziela-polakow/> [dostęp: 29.06.2024].
- Profesor Knoflacher: *Miasta muszą być skoncentrowane na człowieku, priorytetem przyjazność dla pieszych*, <https://www.hipermiasto.com/komunikacja/profesor-knoflacher-miasta-musza-byc-skoncentrowane-na-czlowieku-priorytetem-przyjaznosc-dla-piesznych/> [dostęp: 29.06.2024].
- Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym*, Wrocław 2015, https://www.powiatwroclawski.pl/aktualnosc-2458-e_publikacja_wyniki_projektu_pn_studium_1.html [dostęp: 04.09.2021].

BUS OR CAR AS AN ATTRIBUTE OF THE MIDDLE CLASS? COMMUNICATION PRACTICES OF YOUTH IN THE LOWER SILESIAN VOIVODESHIP (BASED ON OWN RESEARCH)

Abstract

Owning a car is an attribute of social status, especially among the middle class. A car not only makes everyday life easier, but also serves as a marker of prestige – its brand, class and equipment can reflect the owner’s social standing. However, as environmental awareness grows, more and more people who are counted or counted (aspire) in the middle class are paying attention to sustainability issues, including – green forms of transportation, i.e. mass transportation. However, acceptance of public transportation by the middle class depends on its quality and standards. High-quality

public transportation can be seen as an alternative to the car, but it must meet certain requirements to be attractive; it must also be accessible. The article presents the results of a study conducted among young people from Lower Silesian high schools in the context of transportation exclusion and class determinants of the choice of means of transportation. Also outlined is the problem of inconsistency of ideological choices with the actual possibilities of their implementation.

Keywords: transportation exclusion, transportation practices, post-primary school students, Lower Silesia

AUTOBUS CZY SAMOCHÓD ATRYBUTEM KLASY ŚREDNIEJ? PRAKTYKI KOMUNIKACYJNE MŁODZIEŻY WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO (NA PODSTAWIE BADAŃ WŁASNYCH)

Streszczenie

Posiadanie samochodu stanowi atrybut statusu społecznego, szczególnie wśród klasy średniej. Samochód nie tylko ułatwia codzienne życie, ale także stanowi wyznacznik prestiżu – jego marka, klasa i wyposażenie mogą odzwierciedlać pozycję społeczną właściciela. Jednakże, w miarę jak rośnie świadomość ekologiczna, coraz więcej osób zaliczanych bądź zaliczających się (aspirujących) do klasy średniej zwraca uwagę na kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem, w tym na ekologiczne formy transportu, tj. komunikację publiczną. Akceptacja transportu zbiorowego przez klasę średnią zależy jednak od jego jakości i standardów. Wysokiej jakości transport publiczny może być postrzegany jako alternatywa dla samochodu, ale musi spełniać określone wymagania, aby był atrakcyjny; musi być również dostępny. W artykule zaprezentowano wyniki badań zrealizowanych wśród młodzieży dolnośląskich szkół ponadpodstawowych w kontekście wykluczenia komunikacyjnego oraz klasowego uwarunkowania wyboru środka transportu. Zarysowano także problematykę niespójności wyborów ideologicznych z faktycznymi możliwościami ich realizacji.

Słowa kluczowe: wykluczenie komunikacyjne, praktyki komunikacyjne, uczniowie szkół ponadpodstawowych, Dolny Śląsk