



RZECZPOSPOLITA POLSKA

Rzecznik Praw Dziecka

*Mikołaj Pawlak*

Warszawa, 28 czerwca 2021 roku

ZSS.422.17.2021.AG

**Pan**  
**Adam Adamczyk**  
**Minister Infrastruktury**

*Szanowny Panie Ministrze,*

chciałbym zwrócić uwagę Pana Ministra na zagrożenie wykluczeniem transportowym dzieci i młodzieży na obszarach wiejskich i podmiejskich. Stoimy u progu letniego wypoczynku, kolejnych luzowań obostrzeń w odniesieniu do pandemii wywołanej wirusem SARS Cov-2 oraz, w perspektywie kilkunastu tygodni, okresu wczesnojesiennego, czyli powrotem dzieci do szkół. Stąd też kwestia transportu, przemieszczania i bezpieczeństwa, w szczególności małych dzieci, jest kluczowa.

Nie budzi wątpliwości stwierdzenie, że sprawny transport pasażerski to także istotny składnik jakości życia, gdyż umożliwia przemieszczanie się pomiędzy miejscami wykonywania różnego rodzaju aktywności. Gdy go brakuje, może dochodzić do wykluczenia transportowego zarówno określonych grup społecznych, jak i całych terytoriów. O wykluczeniu decyduje w dużej mierze dostęp do transportu publicznego, choć układ i jakość infrastruktury drogowej dla podróży indywidualnych także nie są bez znaczenia<sup>1</sup>. Badania mobilności wskazują, że najważniejszymi celami podróży poza domem oprócz pracy są zakupy i edukacja<sup>2</sup>.

Istnieją takie grupy społeczne, które są w sposób szczególny narażone na wykluczenie komunikacyjne. Są nimi te osoby, które nie korzystają, czy też z różnych względów nie mogą

---

<sup>1</sup> T. Komornicki, Polska sprawiedliwa komunikacyjnie, Fundacja im. Stefana Batorego, 2019 r., s. 2.

<sup>2</sup> P. Zmuda-Trzebiatowski, Dostępność transportowa, a partycypacja w aktywnościach, ubóstwo oraz zagrożenie wykluczeniem społecznym, Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe 2016 r., [R. 17, nr 12](#), s. 754



korzystać z transportu indywidualnego<sup>3</sup>, w tym dzieci i młodzież, osoby z niepełnosprawnością, osoby nie mające dostępu do samochodu czy osoby ubogie<sup>4</sup>.

Ze zgłoszeń wpływających do Biura Rzecznika Praw Dziecka wynika, że stosunkowo częstym problemem związanym z transportem jest problem dojazdów rodziców z dziećmi z niepełnosprawnością do podmiotów udzielających świadczeń zdrowotnych oraz do innych placówek świadczących pomoc w zakresie rehabilitacji, opieki etc. Na podstawie analizy zgłoszeń od rodziców dzieci z niepełnosprawnością dostrzeżono liczne problemy rodzin, w których wychowuje się jedno lub więcej takich dzieci. Funkcjonowanie takiej rodziny wiąże się z wieloma trudnościami i problemami tak w aspektach ekonomicznych, jak i społecznych. W zgłoszeniach wskazywano \ na trudności związane z sytuacją materialno-bytową. Konieczność przerwania lub ograniczenia pracy zawodowej przez jedno lub obojga z rodziców w związku z opieką nad niepełnosprawnym dzieckiem (lub dziećmi) często powoduje obniżenie – niekiedy poważne – statusu materialnego rodziny. Jednocześnie wydatki związane z leczeniem, rehabilitacją i zaspokojeniem potrzeb dziecka z niepełnosprawnością nie są niskie. Z obniżonym statusem ekonomicznym ww. rodzin wiązały się też bezpośrednio lub pośrednio trudności zgłaszających m.in. w obszarze komunikacyjnym – podróży z dzieckiem z niepełnosprawnością środkami transportu publicznego / zbiorowego, jak też trudności rodzin z małych miejscowości i wsi w podróży do podmiotów udzielających specjalistycznych świadczeń zdrowotnych – nadal często zlokalizowanych w większych miastach – środkami transportu publicznego, z uwagi na brak lub ubogą jakość połączeń<sup>5</sup>.

Spośród grup narażonych na wykluczenie komunikacyjne istotną grupę stanowi młodzież licealna zamieszkująca tereny podmiejskie i wiejskie, co do której gminy nie mają obowiązku zapewnienia dojazdu do szkoły. Zadaniem gmin jest bowiem zapewnienie dojazdu do szkoły dla uczniów szkół podstawowych<sup>6</sup>. Należy zaś mieć na względzie,

---

<sup>3</sup> Indywidualnego, szeroko rozumianego - zarówno dojazdu samochodem, rowerem, jak i jako dojścia pieszo do różnych punktów usługowych czy do pracy.

<sup>4</sup> P. Zmuda-Trzebiatowski, Dostępność transportowa..., s.755

<sup>5</sup> Informacja o działalności

Rzecznika Praw Dziecka w 2020 roku, 31.03.2021 r. GAB.422.1.2021

<sup>6</sup> Art. 39 ust. 3 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. - Prawo oświatowe (Dz. U. z 2021 r. poz. 1082).

że szkoła średnia jest już zwykle dużo bardziej oddalona i dotarcie do niej pieszo lub rowerem nie jest oczywiste, w szczególności w okresie jesienno-zimowym<sup>7</sup>.

Podkreślić też należy, że najważniejsza korzyść dla małoletnich z podróżowania to nie tylko możliwość przemieszczenia się z jednego punktu do drugiego (np. z domu do szkoły), lecz także świadomość swobody poruszania się w przestrzeni i utrzymywania kontaktów społecznych z rówieśnikami, rozwijanie swoich pasji, możliwość udziału w zajęciach pozaszkolnych, czy zajęciach organizowanych w okresie wakacji w ramach szkół letnich.

Skala wykluczenia transportowego wzrosła w skutek zatrzymania gospodarki wywołanego pandemią COVID-19. W wyjątkowo trudnej sytuacji znalazły się najmniejsze miejscowości nieobsługiwane przez kolej, które samodzielnie nie organizowały żadnego rodzaju transportu. Przewoźnicy zaś obowiązani byli do zachowania wytycznych w zakresie limitu liczby pasażerów, a w niektórych wypadkach dochodziło do likwidacji połączeń autobusowych, co miało również miejsce przed pandemią.

Mając na względzie powyższe, kierując się przede wszystkim szeroko rozumianym dobrem dziecka, na podstawie art. 10a i art. 11 ustawy z dnia 6 stycznia 2000 r. o Rzeczniku Praw Dziecka<sup>8</sup>, zwracam się do Pana Ministra z prośbą o dokonanie kompleksowej analizy przedstawionego zagadnienia, w tym przekazania informacji, jak kształtowała się liczba wniosków składanych do Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych i ile linii komunikacyjnych objęto dopłatą w okresie 2018-2019 i 2020-2021.

*Z poważaniem*

*Rzecznik Praw Dziecka*

*Mikołaj Pawlak*

---

<sup>7</sup> Licealista, nawet jeżeli miałby możliwość skorzystania z samodzielnego transportu samochodowego, to prawo jazdy otrzyma po skończeniu 18 roku życia - art. 3 ustaw z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1268, z późn. zm.).

<sup>8</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 141