

Nieodłącznym elementem życia człowieka jest konieczność przemieszczania się. Jest to spowodowane faktem nierównomiernego rozmieszczenia dóbr i usług w przestrzeni. Czynność przemieszczania się musi być ściśle powiązana z odpowiednią infrastrukturą techniczną, a także wsparciem instytucjonalnym. Nie każdy człowiek ma możliwość podróżowania samochodem. Składa się na to wiele czynników, m. in. wiek, umiejętności prowadzenia pojazdu, dostęp do samochodu, a także koszt jego zakupu i eksploatacji. Z tego powodu szczególną rolę pełni transport publiczny. Stanowi on bowiem dla wielu osób jedyną możliwość przemieszczania się. W związku z tym transport publiczny może być uznany za narzędzie, które przeciwdziała wykluczeniu transportowemu, a co za tym idzie – wykluczeniu społecznemu. W szczególnie trudnej sytuacji, pod względem dostępności transportu publicznego, są mieszkańcy obszarów wiejskich znacznie oddalonych od miast. Jest to spowodowane m. in. niską gęstością zaludnienia na tych obszarach – stosunkowo mała liczba osób mieszka na dużym obszarze. W związku z tym, realizacja usług transportowych przez przedsiębiorstwa działające na wolnym rynku ogranicza się często wyłącznie do terenów położonych przy głównych szlakach komunikacyjnych. Wynika to z naturalnej chęci przedsiębiorców do maksymalizacji zysków i minimalizacji kosztów. Bardziej zyskowne jest obsługiwanie dużych skupień ludności. Mieszkańcy peryferyjnie położonych wsi są więc zmuszeni do indywidualnych podróży samochodem. Osoby, które z różnych powodów nie mają takiej możliwości – są wykluczone transportowo. W Polsce nie prowadzono dotychczas badań obejmujących zagadnienia dostępności przestrzennej i mobilności mieszkańców pozametropolitalnych obszarów wiejskich. Nie udzielono wyczerpującej odpowiedzi na pytanie: jakie strategie mobilności przyjmują mieszkańcy pozametropolitalnych obszarów wiejskich, podczas gdy nie mają możliwości korzystania z transportu publicznego. Nie określono także wpływu ich strategii mobilności na aktywności podejmowane przez poszczególne grupy mieszkańców. **Głównym celem projektu jest identyfikacja strategii mobilności i ich wpływu na postawy i zachowania społeczne mieszkańców pozametropolitalnych obszarów wiejskich o słabej dostępności transportu publicznego.**

Projekt został podzielony na trzy części, których realizacja doprowadzi do osiągnięcia głównego celu. Pierwsza z nich będzie stanowić obiektywną ocenę dostępności transportu publicznego na wybranych obszarach badawczych. Badanie to będzie oparte na analizie sieci transportowej i rozkładów jazdy pojazdów w transporcie publicznym. W drugiej części, określone zostaną strategie mobilności przyjęte przez mieszkańców obszarów peryferyjnych. Będzie to możliwe dzięki przeprowadzaniu badania ankietowego wśród mieszkańców, a także wywiadów wśród liderów lokalnych społeczności oraz wybranych mieszkańców. Te metody badawcze będą również wykorzystywane w trzeciej części badań, w której rozpoznane zostaną postawy i zachowania społeczne mieszkańców na ograniczoną im dostępność dóbr i usług. Szczegółowe badania dostępności transportu publicznego prowadzone będą na obszarze 16 gmin wiejskich i miejsko-wiejskich w pozametropolitalnych obszarach wiejskich Polski Wschodniej i Południowo-Wschodniej. Po realizacji tego etapu, wytypowanych zostanie 10 gmin, w których przeprowadzone zostaną badanie ankietowe oraz wywiady. Obszary badawcze zostały dobrane na podstawie istniejących typologii. Dzięki temu możliwe będzie uogólnienie wyników badań na większy obszar kraju.

Podejmowana tematyka badań jest bardzo istotna z punktu widzenia funkcjonowania jednostek i lokalnych społeczności w obszarach peryferyjnych. Problem wykluczenia transportowego na pozametropolitalnych obszarach wiejskich jest bowiem bardzo rzadko poruszany w literaturze. Jest to jednak zagadnienie bardzo istotne w kontekście trwających dużych przekształceń w sieciach komunikacyjnych. Zaletą projektu jest połączenie analiz z jednej strony danych ilościowych i jakościowych, a z drugiej strony – faktów i opinii, czyli elementów obiektywnych i subiektywnych. Geograficzne podejście do tematu da możliwość wyciągnięcia uogólnionych na większy obszar wniosków. Umożliwi ono także integrację różnych spojrzeń, m. in.: ekonomicznego, socjologicznego i menedżerskiego.