



GENERALDIREKTORATET FOR INTERNE POLITIKKER  
TEMAAFDELING B: STRUKTUR- OG SAMHØRIGHEDSPOLITIK

TRANSPORT OG TURISME

# Social inklusion i offentlig transport i EU

## SAMMENDRAG

### Resumé

Denne rapport beskriver forholdet mellem transport og social inklusion på grundlag af den nyeste litteratur og bringer dokumentation for de befolkningsgrupper, der er mest udsat for social og transportmæssig udstødelse. Den bringer også eksempler på god praksis til forbedring af den offentlige transports tilgængelighed for de mest sårbare brugere, der kan give nogle indikationer på, hvordan EU kan bidrage bedre til mainstreaming af social inklusion i de offentlige transportpolitikker.

Dette dokument blev bestilt af Europa-Parlamentets Udvalg om Transport og Turisme.

## FORFATTERE

IRS - Istituto per la Ricerca Sociale: Manuela Samek Lodovici, Nicoletta Torchio

## ANSVARLIG ADMINISTRATOR

Piero Soave  
Temaafdeling B: Struktur- og Samhørighedspolitik  
Europa-Parlamentet  
B-1047 Bruxelles  
E-mail: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

## REDAKTIONEL BISTAND

Adrienn Borka

## SPROGUDGAVER

Original: EN.

## OM REDAKTØREN

Skriv til følgende e-mailadresse for at kontakte temaafdelingen eller abonnere på dens månedlige nyhedsbrev: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

Redaktionen afsluttet i marts, 2015.  
© Den Europæiske Union, 2015.

Dette dokument er tilgængeligt på internettet på:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## ANSVARSRASKRIVELSE

De synspunkter, der gives udtryk for i dette dokument, er udelukkende forfatterens ansvar og afspejler ikke nødvendigvis Europa-Parlamentets officielle holdning.

Eftertryk og oversættelse til ikkekommercielle formål er tilladt, forudsat at kilden angives, og udgiveren underrettes på forhånd og tilsendes et eksemplar.

## SAMMENDRAG

I lang tid har den sociale dimension ved offentlig transport modtaget relativt lidt opmærksomhed i videnskabelig litteratur og politikformulering. I en nær fremtid vil de sociale og transportmæssige udfordringer som følge af den aldrende befolkning, fattigdom, migration og geografisk ugunstig placering imidlertid tage til. Det er nødvendigt, at transportens sociale rolle inkorporeres i transportpolitikkerne, og at der rettes større fokus på at imødekomme de mest sårbare brugergruppers særlige mobilitetsbehov. Der bør gøres overvejelser om, hvordan tilgængeligheden for ældre og personer med nedsat mobilitet kan forbedres, og hvordan der kan opnås tjenester af højere kvalitet og til lavere priser for alle samtidig med effektivitetsforbedringer, således at den offentlige transport sikres økonomisk bæredygtighed. Derudover er nye miljø- og energieffektive offentlige transporttjenester og fremme af brugen af dem væsentlig for at mindske de negative virkninger af brugen af privatbiler.

Denne rapport indeholder desuden et overblik over litteraturen om og empiriske beviser for forholdet mellem offentlig transport og social inklusion. Hovedkonklusionerne er følgende:

- Den offentlige transport spiller en afgørende rolle ved at kunne forværre eller mindske social eksklusion af sårbare eller dårligt stillede grupper, idet den påvirker deres adgang til basale tjenester samt erhvervsaktivitet og sociale relationer. Transportsystemets negative virkninger for miljø, sikkerhed og folkesundhed påvirker formodentlig også de ugunstigt stillede grupper uforholdsmæssigt meget.
- De ugunstigt stillede/sårbare grupper har forskellige behov (adgang til uddannelse, arbejde, sundhedspleje osv.) og påvirkes på forskellige måder af de nuværende transportbarrierer. Offentlige transportpolitikker/-tiltag bør derfor skræddersys til brugernes særlige behov og vanskeligheder. Der er dog stadig for lidt forskning i og opmærksomhed omkring ugunstigt stillede befolkningsgruppers mobilitetsbehov.
- Den offentlige transport er ikke det eneste område, hvor der bør sættes ind for at mindske de ugunstigt stillede gruppers mobilitetsproblemer. Afhjælpning af mobilitetsproblemer i tilknytning til social inklusion kræver interaktion mellem transport og velfærdspolitikker, hvilket kan betyde længere og mere komplekse beslutningsprocesser.
- Ny transportteknologi kan støtte de offentlige transportpolitikker i mindskelsen af social eksklusion og bidrage med fleksible og omkostningseffektive tjenester. En større inddragelse af private udbydere og NGO'er, der yder frivilligt arbejde, kan også give nogle billige løsninger på specifikke behov.
- Som følge af det stigende krav om mere opmærksomhed over for dårligt stillede befolkningsgruppers mobilitets- og adgangsbehov er der nu en større bevidsthed om vigtigheden af transport for social inklusion både på EU- og nationalt/lokalt niveau. I de seneste år er der blevet gennemført nogle foranstaltninger for at imødekomme disse gruppers specifikke behov, i de fleste tilfælde med støtte fra EU-fonde og -programmer.

For at kunne udvikle et inklusivt offentligt transportsystem er det nødvendigt, at transportmidlernes tilgængelighed, sikkerhed og komfort bliver en prioritet i transportpolitikkerne. Det indebærer forbedring af:

- alle etaper af rejsen, herunder forholdene for gående trafik, så personer med nedsat mobilitetsevne kan nå frem til og benytte offentlige transporttjenester;
- udformningen af transportfaciliteter, der skal imødekomme de sårbare gruppers specifikke behov;

- sikkerheden i offentlig transport, som er et afgørende punkt, der påvirker kvinder og ældre uforholdsmæssigt meget; sikkerhedsspørgsmålet bør også overvejes i forhold til udformningen af parkeringspladser og transportstationer;
- serviceydelser og prisstrukturer;
- offentlige myndigheders kapacitet til at finde innovative løsninger på transportydelser med aktivering og koordinering af forskellige transportoperatører på forskellige niveauer for at kunne tilbyde integrerede og fleksible transporttjenester til forskellige destinationer, som sætter de mest sårbare grupper i stand til at arrangere både korte og lange rejser også på tværs af landegrænser;
- teknologisk udstyr til at støtte netværks- og koordineringsaktiviteter og forbedre transporteffektivitet og -fleksibilitet for at imødekomme forskellige mobilitetsbehov og -mønstre med forholdsvis lave omkostninger.

EU-institutionerne kan spille en meget vigtig rolle i forbindelse med alle disse opgaver:

- EU-institutionerne kan spille en mere fremtrædende koordinerende rolle inden for social- og transportpolitikkerne på grundlag af artikel 9 i Lissabontraktaten (TEUF), f.eks. den horisontale sociale klausul i Lissabontraktaten, der kræver et øget fokus på den sociale dimension af EU-politikker.
- De kan udbrede en inklusiv tilgang i offentlig transport ved at understøtte kapacitetsopbygning med specifikke retningslinjer og fælles EU-standarder og ved at udvikle en adgangsattesteringsordning for køretøjer, transportinfrastruktur, information og transportprissætning.
- De kan fremme og finansielt støtte bevidstgørende foranstaltninger og udveksling af god praksis.
- De kan forbedre det europæiske statistiske system med dataopdeling efter type transportbrugere med henblik på at overvåge udviklingen i offentlige transportsystemer, og de kan støtte tekniske og politiske evalueringsundersøgelser til vurdering af de økonomiske og sociale fordele (omkostninger) ved offentlig transport i europæiske lande.
- Endelig bør de fremme borgernes deltagelse i beslutningstagning for at kunne tage højde for behovene i forskellige grupper og områder, der risikerer at blive marginaliseret og social udstødt. Det er vigtigt at inddrage dem i høringer, projektplanlægningen og beslutningstagning, i det mindste i forbindelse med procedurer for projekter/programmer, der medfinansieres af europæiske fonde.

Der findes forskellige redskaber til støtte for disse politikker, for eksempel:

- Der kan i lovgivningen stilles krav om, at tilgængelighed tages i betragtning i transportregulering, og EU-standarder kan gøres obligatoriske, når europæiske fonde anvendes, hvilket er tilfældet for strukturfondenes vedkommende, hvor retskravene indbefatter tilgængelighed som en betingelse for finansiering, der ikke står til forhandling.
- De europæiske strukturfonde kan bruges til at fremme en integreret planlægning af transport- og social inklusionspolitikker og til at støtte pilotprogrammer/-projekter, der imødekommer de dårligt stillede gruppers og områders tilgængelighedsbehov. EU-programmer for innovation i transportsystemet (f.eks. Horisont 2020) kan prioritere EU-midler til transportrelaterede forskningsprojekter, hvor målet er at forbedre transporttilgængeligheden for svage grupper og fremme udbredelsen af anvendte forskningsresultater om transportplanlægning.