



BELSŐ POLITIKÁK FŐIGAZGATÓSÁGA  
„B” TEMATIKUS FŐOSZTÁLY: STRUKTURÁLIS ÉS KOHÉZIÓS  
POLITIKÁK

KÖZLEKEDÉS ÉS IDEGENFORGALOM

# TÁRSADALMI BEFOGADÁS AZ UNIÓS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSBEN

## ÖSSZEFOGLALÁS

### Kivonat

Ez a tanulmány a közlekedés és a társadalmi befogadás közötti kapcsolatot mutatja be a legfrissebb szakirodalom fényében, és bizonyítékokkal támasztja alá, hogy a lakosság mely csoportjai vannak fokozottabban kitéve a társadalmi és a közlekedéssel való kirekesztésnek. Emellett példákkal illusztrálja a legkiszolgáltatottabb felhasználók közösségi közlekedéshez való akadálymentes hozzáféréseinek javítása tekintetében meglévő bevált gyakorlatot, azzal a céllal, hogy iránymutatással szolgáljon arra vonatkozóan, hogy az EU hogyan növelhetné szerepvállalását a társadalmi befogadás közösségi közlekedéssel kapcsolatos politikákban való érvényesítése terén.

Ez a dokumentum az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságának felkérésére készült.

## SZERZŐK

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

## FELELŐS TISZTVISÉL

Piero Soave  
Strukturális és Kohéziós Politikai Tematikus Főosztály  
Európai Parlament  
B-1047 Brüsszel  
E-mail: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

## SZERKESZTŐ ASSZISZTENS

Adrienn Borka

## NYELVI VÁLTOZATOK

Eredeti nyelv: EN.

## A KIADÓRÓL

Tematikus Osztállyal a következő címen léphet kapcsolatba vagy iratkozhat fel a havi hírlevélre: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

A kézirat 2015 márciusában készült.  
© Európai Unió, 2015.

A dokumentum a következő internetcímen érhető el:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## FELELŐSSÉG KIZÁRÁSA

Jelen dokumentumban megfogalmazott véleményért a szerző kizárólagos felelősséggel tartozik, és az nem feltétlenül tükrözi az Európai Parlament hivatalos álláspontját.

A dokumentum nem üzleti célú sokszorosítása és fordítása a forrás megadása és a kiadó elzetes értesítése mellett megengedett, és annak egy példányát a kiadónak meg kell küldeni.

## ÖSSZEFOGLALÁS

A szakirodalomban és a szakpolitikai döntéshozatal során sokáig viszonylag kevés figyelem irányult a közösségi közlekedés szociális vetületére. A közeljöv ben a népesség előregedése, a szegénység, a migráció és a hátrányos földrajzi adottságok következtében er sódni fognak a társadalmi és közlekedési kihívások. A közlekedéspolitikákba be kell építeni a közlekedés szociális szerepét, nagyobb figyelmet fordítva a legkiszolgáltatottabb felhasználók sajátos mobilitási igényeire. Foglalkozni kell az akadálymentesség javításával az id sek és a mozgáskorlátozottak vonatkozásában, a szolgáltatásmin ség fokozásával és a díjak csökkentésével mindenki számára, valamint a hatékonyságnöveléssel a közösségi közlekedés pénzügyi életképességének fenntartása érdekében. A gépjárm használat negatív következményeinek csökkentése érdekében elengedhetetlen új, környezetbarát és energiatakarékos közösségi közlekedési szolgáltatások kialakítása és használatuk el mozdítása.

Ez a tanulmány bemutatja a közlekedés és a társadalmi befogadás közötti kapcsolattal foglalkozó szakirodalmat, és empirikus bizonyítékokkal igazolja e kapcsolatot. F bb következtetések:

- A közösségi közlekedés alapvet szerepet játszik a kiszolgáltatott és hátrányos helyzet csoportok társadalmi kirekesztésének súlyosbításában vagy enyhítésében, mivel hatással van az alapvet szolgáltatásokhoz való hozzáférésükre, a foglalkoztatásukra, valamint a szociális kapcsolataikra. A közlekedési rendszer környezetre, biztonságra és közegészségre gyakorolt hatásai valószínűsíthetően szintén aránytalan mértékben érintik a hátrányos helyzet csoportokat.
- A hátrányos helyzet /kiszolgáltatott csoportok igényei különböz ek (oktatáshoz, munkához, egészségügyi ellátáshoz stb. való hozzáférés), és a meglév közlekedési korlátok másképpen hatnak rájuk. A közösségi közlekedésre vonatkozó szakpolitikáknak/fellépéseknek ezért kifejezetten igazodniuk kell a felhasználók igényeihez és a kritikus problémákhoz. Ennek ellenére továbbra is alig áll rendelkezésre kutatás a hátrányos helyzet csoportok mobilitási igényeir l, és kevés figyelem irányul erre a kérdésre.
- A közösségi közlekedés nem az egyetlen módja a hátrányos helyzet csoportok mobilitási problémái csökkentésének. A társadalmi kirekesztéshez kapcsolódó mobilitási kérdések kezelése megköveteli a közlekedési és a jóléti hatóságok együttm ködését, ami bonyolultabb és hosszadalmasabb döntéshozatali folyamatot eredményezhet.
- Az új közlekedési technológiák támogathatják a közösségi közlekedésre vonatkozó politikákat a társadalmi kirekesztés csökkentésében, továbbá rugalmas és költséghatékony szolgáltatásokat biztosíthatnak. A magánszolgáltatók és a nem kormányzati szervezetek önkéntes munka révén történ bevonása szintén a sajátos igényeket kiszolgáló, alacsony költség megoldásokat eredményezhet.
- Mivel egyre nagyobb szükség van arra, hogy több figyelmet fordítsanak a hátrányos helyzet csoportok és területek mobilitással és akadálymentes hozzáféréssel kapcsolatos igényeinek kielégítésére, az EU-ban nemzeti és helyi szinten egyaránt egyre inkább felfigyelnek a közlekedés társadalmi kirekesztés szempontjából betöltött szerepére. Az elmúlt években már születtek intézkedések e csoportok különleges igényeinek kezelésére; ezek zöme uniós alapok és programok támogatásával valósult meg.

Egy befogadó közösségi közlekedési rendszer kiépítése érdekében a közlekedéspolitikában el térbe kell helyezni az akadálymentes hozzáférhet séget, a biztonságot és a kényelmet.

Ez a következ k javítását teszi szükségessé:

- az utazás összes szakasza, beleértve a gyalog megtett szakaszt, hogy a csökkent mozgásképesség személyek elérhessék és használhassák a közösségi közlekedési hálózatokat;
- a közlekedési létesítmények tervezése, figyelembe véve a kiszolgáltató csoportok konkrét igényeit;
- a közösségi közlekedés biztonsága, a n ket és az id seket aránytalan mértékben érint kritikus problémák. A biztonság kérdésével a gépjárm park és az állomások megtervezése kapcsán is foglalkozni kell;
- szolgáltatásnyújtás és árazás;
- az állami hatóságok abbéli képessége, hogy innovatív megoldásokat találjanak a közlekedési szolgáltatásokra, különböz üzemeltet k különböz szinteken való bevonásával és koordinálásával, különféle célpontokat elér , integrált és rugalmas közlekedési szolgáltatások biztosítása érdekében, lehet vé téve, hogy a legkiszolgáltatóbb felhasználói csoportok közeli és távoli, illetve határokon átnyúló utazásokat is tervezhessenek;
- a hálózatépítési és a koordinációs tevékenységeket támogató technológiai eszközök, valamint a közlekedés hatékonysága és rugalmassága a különböz mobilitási igények és minták viszonylag alacsony áron történ kielégítése tekintetében.

Az uniós intézmények nagyon fontos szerepet tölthetnek be e kérdések megoldásában:

- Az uniós intézmények a Lisszaboni Szerz dés (EUMSZ) 9. cikke alapján fokozhatnák koordinációs szerepüket a szociál- és a közlekedéspolitikai területén (pl. a Lisszaboni Szerz dés horizontális szociális záradéka az uniós szakpolitikák szociális dimenziójának el térbe helyezésére szólít fel).
- Általános módon érvényesíthetik a befogadó megközelítést a közösségi közlekedésben a kapacitásépítés különleges iránymutatások és közös uniós normák alapján történ támogatása révén, továbbá a hozzáférhet séget igazoló rendszer kidolgozásával a járm vek, a közlekedési infrastruktúra, a tájékoztatás és a szolgáltatások árazása tekintetében.
- El mozdíthatnak és pénzügyileg támogathatnak a tájékoztatást és a bevált gyakorlatok megosztását célzó intézkedéseket.
- Javíthatják az európai statisztikai rendszert a felhasználók típusa alapján lebontott adatokkal a közösségi közlekedési rendszerek fejl désének nyomon követése érdekében, és támogathatják a technikai és a szakpolitikai értékelést célzó kutatást, melynek célja a közösségi közlekedés gazdasági és társadalmi el nyeinek (és költségeinek) felmérése az európai országokban.
- Végezetül, el kell mozdítaniuk a polgárok döntéshozatalban való részvételét, a marginalizálódás és a társadalmi kirekeszt dés kockázatának kitett csoportok és területek igényeinek figyelembevételére érdekében. A polgárok konzultációba, projektek tervezésébe és döntéshozatalba való bevonása el engedhetetlen, legalább az uniós alapokból társfinanszírozott projektekre/programokra vonatkozó eljárások során.

Különbféle eszközök állnak rendelkezésre e politikák támogatására, így például:

- Jogszabály írhatja el az akadálymentes hozzáférés figyelembevételét a közlekedési szabályozásban, és az uniós normák alkalmazását kötelező lehet tenni uniós alapok felhasználása esetén, mint a strukturális alapok esetében, ahol a jogi követelmények a támogatás alku tárgyát nem képez feltételeként magukban foglalják az akadálymentes hozzáférést.
- Az európai strukturális és beruházási alapokat fel lehet használni a közlekedéssel és a társadalmi befogadással kapcsolatos szakpolitikák integrált tervezésének támogatására, továbbá olyan kísérleti programok/projektek finanszírozására, amelyek hátrányos helyzet csoportok és területek akadálymentes hozzáféréssel kapcsolatos igényeivel foglalkoznak. A közlekedési rendszerek tekintetében végrehajtandó innovációt támogató uniós programok (pl. Horizont 2020) el térbe helyezhetnék olyan, közlekedéssel kapcsolatos kutatások uniós finanszírozását, amelyek a kiszolgáltatott csoportok közlekedéshez való hozzáféréseinek fokozását célozzák, és el segítik a közlekedéstervezéssel kapcsolatos alkalmazott kutatás eredményeinek terjesztését.