



DYREKCJA GENERALNA DS. POLITYK WEWNĘTRZNYCH UNII
DEPARTAMENT POLITYCZNY B: POLITYKA STRUKTURALNA I
POLITYKA SPÓJNOŚCI

TRANSPORT I TURYSTYKA

WŁĄCZENIE SPOŁECZNE A TRANSPORT PUBLICZNY W UE

STRESZCZENIE

Abstrakt

W studium opisano powiązania między transportem a włączeniem społecznym, o których mowa w najnowszym piśmiennictwie, oraz przedstawiono dowody dotyczące grup społecznych, które są najbardziej narażone na wykluczenie społeczne i wykluczenie w zakresie transportu. Ponadto opisano przykłady dobrych praktyk w zakresie poprawy dostępu do transportu publicznego dla najuboższych grup użytkowników; przykłady te służą uzyskaniu pewnych wskazówek, jeżeli chodzi o zwiększenie roli UE w ułatwianiu uwzględnienia włączenia społecznego w strategiach politycznych w dziedzinie transportu publicznego.

Niniejszy dokument został zamówiony przez Komisję Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego.

AUTORZY

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

WŁAŚCIWY ADMINISTRATOR

Piero Soave
Departament Tematyczny: Polityka Strukturalna i Polityka Spójności
Parlament Europejski
B-1047 Bruxelles
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

POMOC REDAKCYJNA

Adrienn Borka

WERSJE JĘZYKOWE

Oryginał: EN.

O WYDAWCY

W celu skontaktowania się z departamentem tematycznym lub zaprenumerowania jego comiesięcznego biuletynu prosimy pisać na adres: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Dokument ukończony w marcu 2015 r.
© Unia Europejska, 2015.

Niniejszy dokument jest dostępny przez Internet na stronie:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

SPROSTOWANIE

Opinie wyrażone w niniejszym dokumencie są jedynie opiniami autorów i niekoniecznie odzwierciedlają oficjalne stanowisko Parlamentu Europejskiego.

Powielanie i tłumaczenie do celów niehandlowych jest dozwolone pod warunkiem wskazania źródła oraz wcześniejszego poinformowania wydawcy i wysłania mu egzemplarza.

STRESZCZENIE

W literaturze naukowej oraz w procesie kształtowania polityki przez długi czas poświęcano stosunkowo mało uwagi społecznemu wymiarowi transportu publicznego. W najbliższej przyszłości wzrosła liczba wyzwań społecznych oraz w dziedzinie transportu będących rezultatem starzenia się społeczeństwa, ubóstwa, migracji i niekorzystnego położenia geograficznego. W polityce transportowej należy uwzględnić społeczne role transportu, zwracając większą uwagę na szczególne potrzeby najsłabszych grup użytkowników w zakresie mobilności. Należy rozpatrzyć kwestie poprawy dostępu dla osób w podeszłym wieku i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, a także zapewnienia wszystkim wyszerej jakości usług i niskich opłat, a jednocześnie należy zwrócić uwagę na poprawę wydajności, tak aby utrzymać rentowność transportu publicznego. Ponadto w celu ograniczenia negatywnego wpływu korzystania z samochodów konieczne jest wprowadzenie nowych, ekologicznych i energooszczędnych usług transportu publicznego oraz propagowanie korzystania z tych usług.

W sprawozdaniu dokonano przeglądu piśmiennictwa oraz dowodów empirycznych potwierdzających powiązania między transportem publicznym a włączeniem społecznym. Główne wyniki tego przeglądu są następujące:

- transport publiczny odgrywa kluczową rolę w potgowaniu lub zmniejszaniu wykluczenia społecznego słabszych i defaworyzowanych grup, ma bowiem wpływ na ich dostęp do podstawowych usług, a także do zatrudnienia i relacji społecznych; grupy defaworyzowane mogą również w nieproporcjonalnie dużym stopniu odczuwać negatywny wpływ systemu transportu na środowisko, bezpieczeństwo i zdrowie publiczne;
- grupy defaworyzowane lub słabsze mają różne potrzeby (dostęp do kształcenia, pracy, opieki zdrowotnej itp.) i w różny sposób odczuwają skutki istniejących przeszkód w dostępie do transportu; działania i strategie polityczne w dziedzinie transportu publicznego muszą być zatem dostosowane konkretnie do potrzeb użytkowników i najpilniejszych zagadnień; nadal jednak zbyt mało uwagi poświęca się potrzebom defaworyzowanych grup społeczeństwa w zakresie mobilności i zbyt mało badań prowadzi się w tej dziedzinie;
- transport publiczny nie jest jedynym sposobem zmniejszenia problemów w zakresie mobilności, z jakimi borykają się grupy defaworyzowane; zajęcia się kwestiami mobilności, które wiążą się z włączeniem społecznym, wymaga interakcji między politykami transportowymi a politykami socjalnymi, co mogłoby oznaczać bardziej złożone i długotrwałe procesy decyzyjne;
- nowe technologie transportowe mogą stanowić dla polityki w dziedzinie transportu publicznego wsparcie w zmniejszaniu wykluczenia społecznego oraz zapewniać elastyczne i opłacalne usługi; zwiększenie zainteresowania prywatnych dostawców i organizacji pozarządowych wolontariatem również może dostarczyć tanich rozwiązań na konkretne potrzeby;
- zważywszy na rosnące potrzeby zwrócić większą uwagę na potrzeby defaworyzowanych grup społeczeństwa i obszarów geograficznych w zakresie mobilności i dostępu, na szczeblu unijnym oraz krajowym lub lokalnym wzrasta świadomość znaczenia transportu dla włączenia społecznego; w celu zaspokojenia konkretnych potrzeb tych grup w ostatnich latach wdrożono pewne środki, w tym także przypadków przy wsparciu funduszy i programów unijnych.

W celu rozwoju systemu transportu publicznego, który sprzyjałby włącznie społecznemu, kwestia dostępu do różnych rodzajów transportu oraz zapewnienia w nich bezpieczeństwa i komfortu musi zyskać pierwszeństwo w polityce transportowej. Oznacza to:

- zapewnienie poprawy na wszystkich etapach podróży, w tym na odcinkach, które trzeba pokonać pieszo, tak aby osoby mające problemy z poruszaniem się mogły mieć dostęp do usług transportu publicznego i z nich korzystać;
- zapewnienie poprawy na etapie projektowania infrastruktury transportowej, tak aby uwzględnić konkretne potrzeby słabszych grup;
- poprawę bezpieczeństwa i ochrony w transporcie publicznym; są to kluczowe zagadnienia, które nieproporcjonalnie odczuwają kobiety i osoby starsze; kwestie bezpieczeństwa należy również wziąć pod uwagę przy projektowaniu parkingów i dworców lub przystanków;
- poprawę świadczenia usług i struktur cenowych;
- zwiększenie zdolności organów publicznych do znajdowania innowacyjnych rozwiązań w zakresie usług transportowych przez aktywowanie i koordynowanie działań różnych przewoźników na różnych szczeblach w celu zapewnienia zintegrowanych i elastycznych usług transportowych, które umożliwi dotarcie do różnych miejsc docelowych i zapewni najlepszym grupom użytkowników możliwość zaplanowania podróży krótkich, długich i transgranicznych;
- usprawnienie urządzeń technologicznych w celu wsparcia tworzenia sieci i koordynacji oraz poprawy wydajności transportu i elastyczności w odpowiedzi na różne potrzeby i wzorce w dziedzinie mobilności, przy stosunkowo niskich kosztach.

Institucje UE mogą odegrać bardzo ważną rolę, jeżeli chodzi o zajęcie się wszystkimi wspomnianymi kwestiami:

- instytucje UE mogłyby odgrywać bardziej widoczną rolę koordynatora w dziedzinie polityki społecznej i transportowej na podstawie art. 9 Traktatu z Lizbony (TFUE), tj. zawartej w tym Traktacie horyzontalnej klauzuli społecznej, w której wzywa się do położenia w polityce UE większego nacisku na wymiar społeczny;
- instytucje te mogą uwzględnić kwestie stosowania w transporcie publicznym podejścia, które sprzyja włącznie społecznemu, przez wspieranie budowania zdolności dzięki określonym wytycznym i wspólnym normom UE, a także przez rozwój systemu certyfikacji dostępu do pojazdów, infrastruktury transportowej, informacji i cen usług transportowych;
- instytucje UE mogą promować i wspierać finansowo działania mające na celu podnoszenie wiadomości oraz wymian dobrych praktyk;
- mogą one ulepszyć Europejski System Statystyczny dzięki segregowaniu danych według rodzaju użytkownika transportu, aby monitorować rozwój systemów transportu publicznego oraz wspierać badania w dziedzinie oceny technicznej i oceny polityki, mające na celu ocenę korzyści (i kosztów) gospodarczych i społecznych wynikających z transportu publicznego w krajach europejskich;
- ponadto instytucje te powinny wspierać udział obywateli w procesie decyzyjnym, co pozwoli uwzględnić potrzeby grup i obszarów zagrożonych marginalizacją i wykluczeniem społecznym; należy angażować te grupy w procesy konsultacji, planowania projektów i podejmowania decyzji, przynajmniej w przypadku procedur mających zastosowanie do projektów lub programów współfinansowanych z funduszy unijnych.

Do wsparcia tych strategii politycznych można wykorzystać różnorodne narzędzia:

- prawoodawstwo może wymagać uwzględnienia dostępu do transportu, a stosowanie norm UE mogłoby stać się obowiązkowe podczas korzystania z funduszy europejskich, jak ma to miejsce w przypadku funduszy strukturalnych, gdzie jednym z wymogów prawnych jest dostęp do transportu dla osób niepełnosprawnych jako warunkiem uzyskania finansowania;
- europejskie fundusze strukturalne można wykorzystać do propagowania zintegrowanego planowania polityki transportowej i polityki włączenia społecznego, a także do wspierania programów lub projektów pilotażowych, w których uwzględnia się potrzeby defaworyzowanych grup i obszarów w zakresie dostępu do transportu; w unijnych programach na rzecz innowacji w systemie transportu (np. „Horyzont 2020”) można by dać pierwszeństwo finansowaniu ze środków UE projektów badawczych w dziedzinie transportu, które mają na celu zwiększenie dostępu do transportu dla słabszych grup i wspieranie rozpowszechniania wyników badań stosowanych do planowania transportu.