



GENERALDIREKTORATET FÖR INTERN POLITIK
UTREDNINGSAVDELNING B: STRUKTUR- OCH
SAMMANHÅLLNINGSPOLITIK

TRANSPORT OCH TURISM

SOCIAL INTEGRATION I EU:S KOLLEKTIVTRAFIK

SAMMANFATTNING OCH KOMMENTARER

Sammanfattning

Denna rapport beskriver kopplingen mellan transporter och social integration enligt aktuell litteratur och lägger fram bevis om vilka befolkningsgrupper som löper större risk för socialt och transportmässigt utanförskap. Den ger också exempel på god praxis för att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafik för de mest utsatta användarna, med syfte att ta fram uppgifter för att förbättra EU:s roll vad gäller att underlätta införandet av sociala integreringsfrågor i kollektivtrafikpolitiken.

Detta dokument har beställts av Europaparlamentets utskott för transport och turism.

FÖRFATTARE

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

ANSVARIG HANDLÄGGARE

Piero Soave
Utredningsavdelningen för struktur- och sammanhållningspolitik
Europaparlamentet
B-1047 Bryssel
E-post: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDAKTIONELLT STÖD

Adrienn Borka

SPRÅKVERSIONER

Original: EN.

OM UTGIVAREN

Du kan kontakta utredningsavdelningen eller prenumerera på det månatliga nyhetsbrevet genom att skriva till: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuskript klara i mars 2015.
© Europeiska unionen 2015.

Detta dokument finns tillgängligt på Internet på:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

ANSVARSFRI SKRIVNING

De åsikter som framförs i texten är upphovsmännens och utgör inte nödvändigtvis Europaparlamentets officiella ståndpunkt.

Återgivning eller översättning för icke-kommersiellt bruk är tillåtet, under förutsättning att källan anges och att utgivaren meddelas i förväg och får en skriftlig kopia.

SAMMANFATTNING OCH KOMMENTARER

Den sociala aspekten av kollektivtrafiken har under en lång tid fått relativt lite uppmärksamhet i den akademiska litteraturen och i utformningen av politiken. Inom den närmsta framtiden kommer transportutmaningar och sociala utmaningar att öka, på grund av en åldrande befolkning, fattigdom, migration och geografiskt ofördelaktiga förutsättningar. Den sociala aspekten av transporter bör ingå i trafikpolitiken, och större hänsyn bör tas till de särskilda rörlighetsbehov som de mest utsatta grupperna har. Förbättrad tillgänglighet för äldre och personer med nedsatt rörlighet och tjänster av högre kvalitet samt lägre avgifter för alla måste övervägas tillsammans med en ökad effektivitet för att kollektivtrafiken ska vara fortsatt ekonomiskt hållbar. Dessutom är en ny miljömässig och energieffektiv kollektivtrafik och främjandet av dess användning avgörande för att minska de negativa verkningarna av användningen av privatbilar.

Den här rapporten ger en översikt av litteraturen och de empiriska beläggen för kopplingarna mellan kollektivtrafiken och social integration. De huvudsakliga resultaten är följande:

- Kollektivtrafiken spelar en avgörande roll vad gäller att förvärma eller minska den sociala utestängningen av utsatta och missgynnade grupper, och påverkar deras tillgång till grundläggande tjänster, sysselsättning och sociala relationer. Transportsystemets negativa effekter för miljön, säkerheten och folkhälsan påverkar troligtvis också missgynnade grupper oproportionerligt mycket.
- Missgynnade/utsatta grupper har olika behov (tillgången till utbildning, sysselsättning, hälso- och sjukvård, m.m.) och påverkas på olika sätt av existerande transporthinder. Kollektivtrafikens politik och tillämpning måste därför anpassas specifikt efter användarnas behov och problem. Det finns dock ännu inte tillräcklig forskning om missgynnade gruppers behov och de får inte heller tillräcklig uppmärksamhet.
- Det är inte bara kollektivtrafiken som kan minska missgynnade gruppers rörlighetsproblem. Att ta itu med rörlighetsfrågor kopplade till social delaktighet kräver samarbete mellan transport- och välfärdspolitiken, vilket skulle kunna innebära mer komplicerade och tidskrävande beslutsprocesser.
- Nya transporttekniker skulle kunna stödja kollektivtrafikpolitikens försök att minska socialt utanförskap och tillhandahålla flexibla, kostnadseffektiva tjänster. Att öka deltagandet av privata aktörer och icke-statliga organisationers frivilligarbete skulle också kunna generera billiga lösningar för särskilda behov.
- Med tanke på de ökande kraven på att i större utsträckning uppmärksamma behoven på rörlighet och tillgänglighet för missgynnade befolkningsgrupper och territoriella områden så finns det en större medvetenhet på EU- och nationell/lokal nivå om transporters betydelse för social integration. En del åtgärder har genomförts under senare år för att ta itu med dessa gruppers behov, i de flesta fall med stöd av EU-medel och EU-program.

För att kunna utveckla ett inkluderande kollektivtrafiksystem krävs det att transportslagens tillgänglighet, säkerhet och bekvämlighet prioriteras i transportpolitiken. Detta innebär förbättringar av:

- alla resans stadier, inklusive miljön för fotgängare, så att personer med rörelsenedsättningar kan nå och utnyttja allmänna transporttjänster,
- utformningen av transportanläggningar för att komma till rätta med utsatta gruppers speciella behov,

- skydd och säkerhet i kollektivtrafiken, centrala frågor som drabbar kvinnor och äldre i oproportionerligt hög grad. Säkerhetsaspekten bör också beaktas när det handlar om utformningen av parkeringsgarage och transportterminaler,
- tillhandahållandet av tjänster och prissättningsstrukturer,
- myndigheternas förmåga att hitta innovativa lösningar för transporttjänster genom att aktivera och organisera olika transportaktörer på olika nivåer för att tillhandahålla integrerade och flexibla transporttjänster för olika resmål och för att möjliggöra både korta, långa och internationella resor för de mest utsatta grupperna,
- teknisk utrustning för att stödja nätverkssamarbete och samordningsverksamhet och förbättra transporters effektivitet och flexibilitet som svar på de olika rörlighetsbehoven och -mönstren till en relativt låg kostnad.

EU-institutionerna kan spela en mycket betydande roll när det gäller att ta itu med följande frågor:

- EU-institutionerna skulle kunna ha en mer framträdande samordningsroll inom social- och transportpolitiken utifrån den övergripande sociala klausulen, artikel 9 i Lissabonfördraget (EUF-fördraget), med större fokus på den sociala aspekten av EU-politiken.
- De kan anta en inkluderande strategi inom kollektivtrafiken genom att stödja kapacitetsuppbyggnad med specifika riktlinjer och vanliga EU-standarder, och genom att utveckla ett certifieringssystem för fordons tillgänglighet, transportinfrastruktur, information och prissättning av transporter.
- De kan främja och ekonomiskt stödja medvetandehöjande åtgärder och utbytet av bästa praxis.
- De kan förbättra det europeiska statistiska systemet med data uppdelat efter transporttyp för att övervaka utvecklingen av kollektivtrafiksystem och stödja teknisk och politisk forskning med utvärdering utformad för att bedöma kollektivtrafikens ekonomiska och sociala förmåner (kostnader) i europeiska länder.
- De bör främja medborgarnas deltagande i beslutsfattandet för att beakta behoven hos grupper och områden som riskerar att marginaliseras och drabbas av social utestängning. Det är avgörande att engagera dem i samrådsprocessen, projektplaneringsprocessen och beslutsfattandet, åtminstone i de processer som går att tillämpa på projekt eller program som samfinansieras med EU-medel.

Det finns olika verktyg tillgängliga för att stödja den här politiken, till exempel:

- Lagstiftning kan kräva att tillgänglighet tas i beaktande i lagstiftning om transport och att EU-standarder skulle kunna bli obligatoriska när EU-medel används, som i fallet med strukturfonderna, där rättsliga krav inbegriper tillgänglighet som ett icke-förhandlingsbart villkor för finansiering.
- Strukturfonderna kan användas för att stödja integrerad transportplanering och social integrationspolitik och för att stödja pilotprogram och pilotprojekt som hanterar behoven av tillgänglighet hos utsatta grupper och områden. EU-program för innovationer inom transportsystem (t.ex. Horizon 2020), skulle kunna prioritera EU-finansiering för transportrelaterade projekt med målet att förbättra transporttillgängligheten för utsatta grupper och främja spridningen av resultaten av tillämpad forskning om transportplanering.