

Analiza skali wykluczenia komunikacyjnego na obszarze Polski wraz z rekomendacjami zmian legislacyjnych w kontekście publicznego transportu zbiorowego T-INCLUDED

Zadanie 1

**Badania aktualizujące w zakresie definiowania wykluczenia
komunikacyjnego i niezbędnego zakresu informacyjnego**

**Opracowanie bazy wiedzy w zakresie definiowania zjawiska wykluczenia
komunikacyjnego, identyfikacji czynników decydujących o społecznych
konsekwencjach WK, odniesień w różnych dokumentach strategicznych
oraz zdefiniowanie WK i koncepcji systemu przeciwdziałania
wykluczeniu komunikacyjnemu**

31 grudnia 2022 r.



Rzeczpospolita
Polska

NCBR
Narodowe Centrum Badań i Rozwoju



POLITECHNIKA POZNAŃSKA



Politechnika
Śląska



POLITECHNIKA
GDAŃSKA

Politechnika
Warszawska

INFORMACJE O WYKONAWCY

Politechnika Gdańska

ul. Gabriela Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk

NIP: 5840203593

REGON: 000001620

e-mail: biuro.rektora@pg.edu.pl

strona: <http://www.pg.edu.pl>

ZESPÓŁ WYKONAWCÓW PRAC

Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska

ul. Gabriela Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk

strona: <https://wilis.pg.edu.pl>

Wykonawcy:

- Krystian Birr – KIT (*kierownik projektu na PG*)
- Anna Gobis – KIT
- Kazimierz Jamroz – KIT
- Lech Michalski – KIT
- Romanika Okraszewska – KIT

SPIS TREŚCI

WSTĘP	6
1 DZIAŁANIE D1. STAN ZAGADNIENIA – BAZA WIEDZY	8
1.1 Zjawisko wykluczenia od transportu zbiorowego na tle wykluczenia społecznego.....	8
1.1.1 Wykluczenie społeczne	8
1.1.2 Wykluczenie transportowe.....	9
1.1.3 Wykluczenie od transportu zbiorowego, a wykluczenie społeczne	11
1.1.4 Stosowane definicje wykluczenia transportowego.....	16
1.1.5 Klasyfikacja wykluczenia od transportu zbiorowego	17
1.2 Identyfikacja czynników decydujących o społecznych konsekwencjach wykluczenia od transportu zbiorowego i jego obszarów	19
1.2.1 Proces wykluczania od transportu zbiorowego.....	19
1.2.2 Relacja między transportem i ubóstwem	21
1.2.3 Relacje pomiędzy wykluczeniem społecznym i wykluczeniem transportowym.	24
1.2.4 Konsekwencje	33
1.2.5 Charakterystyka osób narażonych na wykluczenie społeczne	34
1.2.6 Identyfikacja obszarów z wykluczeniem transportowym i społecznym ⁴²	
1.3 Bariery dostępności transportowej.....	63
1.3.1 Bariery transportowe dla mieszkańców obszarów o niskich dochodach	63
1.3.2 Bariery dla osób ze szczególnymi potrzebami	65

1.3.3	Bariery dla osób doświadczających lub zagrożonych wykluczeniem społecznym ⁶⁶	
1.3.4	Polityka usuwania barier transportowych.....	69
1.4	Przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu	70
1.4.1	Charakterystyka ogólna działań.....	70
1.4.2	Strategie działań na obszarach wiejskich w Nowej Zelandii	70
1.4.3	Programowanie działań systemowych związanych z transportem włączające społecznie w Anglii Północnej.....	76
1.4.4	Strategie działań transportowych w celu poprawy włączenia społecznego w Kanadzie	85
1.4.5	Metody usuwania barier transportowych utrudniających życie mieszkańcom dzielnic o niskich dochodach	88
1.4.6	Poprawa dostępności jako metoda zmniejszania niekorzystnych warunków transportowych	89
1.4.7	Syntetyczny zbiór działań i środków wspomagających włączenie społeczne osób wykluczonych	94
1.4.8	Identyfikacja działań niezbędnych do poprawy dostępności transportowej.....	95
1.4.9	Przegląd działań transportowych na rzecz włączenia społecznego w UE	96
1.4.10	Podsumowanie	100
1.5	Wykluczenie od transportu zbiorowego w krajowych i regionalnych dokumentach strategicznych	101
1.5.1	Wprowadzenie	101
1.5.2	Europejskie uwarunkowania prawne.....	103
1.5.3	Krajowe uwarunkowania prawne.....	111
1.5.4	Wnioski.....	118
1.6	Badania empiryczne dotyczące wykluczenia od transportu zbiorowego..	121
1.6.1	Wskaźnik deprivacji	121
1.6.2	Wskaźnik dostępności.....	124
1.7	Metody wyznaczania stopnia wykluczenia.....	126

1.7.1	Wyznaczanie potrzeb transportowych	126
1.7.2	Wyznaczanie dostępności środków transportu	127
1.7.3	Relatywny spadek dostępności.....	127
1.8	Baza wiedzy	128
1.8.1	Wstęp	128
1.8.2	Metoda	128
1.8.3	Wyniki	131
2	DZIAŁANIE D2. DEFINICJE WYKLUCZENIA OD TRANSPORTU ZBIOROWEGO I POJĘĆ POWIĄZANYCH	136
3	DZIAŁANIE D3. KONCEPCJA SYSTEMU PRZECIWDZIAŁANIA WYKLUCZENIU OD TRANSPORTU ZBIOROWEGO	141
3.1	Założenia ogólne	141
3.2	Cele SPWT.....	141
3.3	Struktura SPWT	142
3.4	Struktury organizacyjne.....	143
3.4.1	Instytucje wiodące:.....	143
3.4.2	Instytucje współpracujące.....	143
3.5	Narzędzia oddziaływania	143
3.5.1	Akty prawne	143
3.5.2	Plany przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu	156
3.6	Narzędzia wspomagania	159
3.6.1	System monitorowania i informacji o wykluczeniu transportowym. 159	
4	DZIAŁANIE D4. AKTUALIZACJA MATRYCY LOGICZNEJ PROJEKTU .	171
5	PODSUMOWANIE	177
	BIBLIOGRAFIA.....	182

WSTĘP

Według powszechnie przywoływanych źródeł szacuje się, że w Polsce problem wykluczenia od transportu zbiorowego (WTZ) może dotyczyć ok. 14 mln osób. Skala ta nie została jednak dotąd zidentyfikowana z wykorzystaniem dokładnych i rzeczywistych danych opisujących rozmieszczenie ludności i dostępność transportową. Obecnie przywoływane wartości opierają się na ogólnych analizach, odnoszących się do skali gmin, wyróżniając te, które są organizatorami publicznego transportu zbiorowego.

Pomimo świadomości politycznej i prób przeciwdziałania wykluczeniu od transportu zbiorowego brakuje naukowych podstaw umożliwiających wprowadzenie definicji prawnej tego zjawiska oraz zaproponowanie skutecznych metod zarządzania nim. Doświadczenia krajowe oraz międzynarodowa literatura dostarczają licznych dowodów na wpływ wykluczenia od transportu zbiorowego na poziom wykluczenia społecznego (WS) i jego konsekwencje (ekonomiczne, polityczne, społeczne), wymiary (finansowy, przestrzenny, czasowy, fizyczny) oraz czynniki je wywołujące (zróżnicowane potrzeby dostępu, lokalizacja i zagospodarowanie terenu, opcje i substytuty mobilności). Niemniej przegląd międzynarodowych doświadczeń w zakresie badań nad WTZ zwraca uwagę, na rozbieżności w definiowaniu zjawiska, konceptualizacji i metodologii.

Celem zadania 1 jest przygotowanie podstaw merytorycznych do wykonania projektu na bazie doświadczeń krajowych i zagranicznych, z wykorzystaniem metod analizy integracyjnej. Analizie poddane zostaną opracowania, spełniające kryteria jakości naukowej i pewności wyników.

W zakresie realizacji zadania 1 wykonano następujące działania:

- D1. Opracowanie bazy wiedzy wspólnej dla całego projektu w zakresie:
 - definiowania zjawiska WTZ,
 - identyfikacji czynników decydujących o społecznych konsekwencjach WTZ i jego obszarów,
 - odniesień do WTZ w krajowych i regionalnych dokumentach strategicznych,
 - badań empirycznych dotyczących WTZ, w ramach których podjęto próbę pomiaru i modelowania zjawiska,
 - zakresu informacji stosowanych do analizy wykluczenia od transportu zbiorowego.

- D2. Przyjęcie na potrzeby projektu wspólnie uzgodnionej definicji wykluczenia od transportu zbiorowego. Definicja ta będzie w dalszych zadaniach uszczegółowiona i weryfikowana pod względem możliwości przeprowadzenia niezbędnych obliczeń wskaźnika wykluczenia.
- D3. Opracowanie koncepcji systemu przeciwdziałania wykluczeniu od transportu zbiorowego.
- D4. Aktualizacja matrycy logicznej projektu.

Rezultaty wynikające z zadania 1 będą mogły być wykorzystane w następujących zadaniach realizowanego projektu:

- zad. 3: opracowanie podsystemu informacji o PTZ,
- zad. 4: składowe WTZ,
- zad. 16: środki zaradcze, zakres i skuteczność ich stosowania,
- zad. 17: kryteria wyboru rozwiązań w zakresie zapobiegania WTZ,
- zad. 18: procedura i wskaźniki monitorowania.

1 DZIAŁANIE D1. STAN ZAGADNIENIA – BAZA WIEDZY

1.1 Zjawisko wykluczenia od transportu zbiorowego na tle wykluczenia społecznego

1.1.1 Wykluczenie społeczne

Wykluczenie społeczne to stan, w którym znaczna część mieszkańców wybranego obszaru, nie ma równego dostępu do możliwości rozwoju i usług, które pozwoliłyby im wieść godne, szczęśliwe życie. Dotyczy to też niemożności zabrania głosu i bycia usłyszonym zgodnie z zasadami społeczności, w których żyją. Możliwości i usługi, które mogą być nieosiągalne to chociażby infrastruktura - nawet ta podstawowa, jak elektryczność czy bieżąca woda - i usługi takie jak publiczna edukacja, opieka zdrowotna czy system opieki społecznej. Według Burchardta „Wykluczenie społeczne to proces, który powoduje, że jednostki lub grupy osób zamieszkujące wybrany obszar geograficzny, będący częścią lokalnej społeczności nie uczestniczą w normalnych działaniach członków tego społeczeństwa” [1]. Obszary, w których występuje powyższy stan lub zachodzi tego rodzaju proces mogą być postrzegane jako obszary wykluczenia społecznego. Do wywołania procesu, skutkującego powyższym stanem może mieć wpływ wiele czynników.

Zgodnie z encyklopedyczną definicją pojęcia wykluczenia społecznego, zjawisko to zachodzi, kiedy dana jednostka nie może uczestniczyć w działaniach innych obywateli danego społeczeństwa z powodów niezależnych od tej jednostki. „Wykluczenie społeczne jest zjawiskiem wielowymiarowym i w praktyce oznacza niemożność uczestnictwa w życiu gospodarczym, politycznym jak i kulturowym, w wyniku braku dostępu do zasobów, dóbr i instytucji, ograniczenia praw społecznych oraz deprywacji potrzeb” [2]. Wykluczenie społeczne kojarzy się z takimi pojęciami jak: wyobcowanie, wykorzenienie, wyłączenie, izolacja, samotność czy alienacja, a także marginalizacja i nierówności społeczne.

Według C. Gore, J. B. Figueiredo „Wykluczenie społeczne to niezdolność do uczestnictwa w uznawanych za ważne aspektach życia społecznego – gospodarczych, politycznych i kulturowych. Skrajne wykluczenie społeczne występuje, gdy niezdolności do uczestnictwa w tych trzech wymiarach życia społecznego mają bardziej charakter wzajemnych wzmocnień niż równoważenia się” [3].

Podsumowując, pojęcie „wykluczenia społecznego” funkcjonuje pod różnymi definicjami. Wszystkie z nich jednak ukierunkowane są na ograniczone możliwości

jednostki lub grupy osób względem pozostałej części społeczeństwa. Sam zakres obszar tematyczny wykluczenia i czynniki wpływające na

1.1.2 Wykluczenie transportowe

Definicja wykluczenia transportowego opisywana jest jako brak możliwości korzystania z transportu mieszkańców danego obszaru. Dotyczy: dostępu do dróg, kolei, chodników, ścieżek rowerowych.

Zgodnie z informacjami podanymi przez rzecznika praw obywatelskich wykluczenie transportowe jest przeszkodą w realizacji konstytucyjnych praw i wolności obywatelskich, do których zalicza się:

- wolność poruszania się (art. 52 ust. 1 Konstytucji),
- prawo do ochrony zdrowia (art. 68 ust. 1 Konstytucji),
- prawo osób z niepełnosprawnościami do pomocy ze strony władz publicznych w komunikacji społecznej (art. 69 Konstytucji),
- prawo do nauki (art. 70 ust. 1 Konstytucji),
- a bez dostępnego transportu nie można korzystać z usług publicznych gwarantujących godny poziom życia (art. 30 Konstytucji).

Polityka transportowa wymaga uwzględnienia zróżnicowania terytorialnego w zarządzaniu systemem transportowym. W wymiarze krajowym powinna być komplementarna względem polityki demograficznej, natomiast na poziomie lokalnym ściśle zintegrowana z polityką edukacyjną, zdrowotną i społeczną. Wystąpienie luki transportowej uniemożliwiającej integrację z którąkolwiek z wyżej wymienioną polityką definiuje wykluczenie transportowe.

Václav Jaroš z Uniwersytetu Karola w Pradze definiuje wykluczenie transportowe jako proces, gdzie jednostka lub grupa jednostek społeczeństwa nie ma możliwości pełnego partycypowania w codziennych czynnościach, do których są oni uprawnieni jako pełnoprawni członkowie społeczeństwa [4]. Ograniczenie to ma wynikać z braku dostępności środków transportu zapewniających możliwość udziału we wspomnianych aktywnościach dnia codziennego, co skutkuje ograniczonym dostępem do podstawowych czynności życia z uwagi na ograniczone możliwości wykonania podróży danej jednostki do miejsca wykonania czynności z miejsca zamieszkania. Wykluczenie transportowe nie jest problemem spowodowanym przez brak możliwości, ale przez ich brak dostępności, a konkretniej niedostępność połączeń transportowych w danego obszaru zamieszkania.

Anne Hurni w swoim artykule zdefiniowała wykluczenie społeczne jako sytuację, gdzie grupy osób znajdujące się w niekorzystnej sytuacji mieszkają w obszarach dewaloryzowanych transportowo [5]. Gregório Costa Luz de Souza Lima i Licinio da

Silva Portugal [6] zidentyfikowali dziewięć wymiarów wykluczenia społecznego związanego z transportem, aby jak najdokładniej określić różne typy wykluczenia, jakich doświadczają poszczególne osoby. Zidentyfikowali oni następujące wymiary wykluczenia społecznego związanego z transportem:

- wykluczenie fizyczne: struktura systemów transportowych wraz z barierami środowiskowymi może nakładać na jednostki fizyczne i psychologiczne bariery związane z przemieszczaniem się. Wśród czynników, które mogą uniemożliwić jednostce dostęp i korzystanie z transportu i aktywności są: bariery fizyczne, takie jak niezdolność do kierowania pojazdem, konstrukcja pojazdu transportu zbiorowego, brak infrastruktury przystosowanej do obsługi osób o szczególnych potrzebach, wykorzystanie przepustowości, ograniczony dostęp do informacji o rozkładzie jazdy i innych elementach informacji pasażerskiej, brak chodników lub niewłaściwy stan ciągów pieszych, brak infrastruktury dla pieszych i rowerzystów,
- wykluczenie geograficzne: lokalizacja, miejsce, w którym mieszka dana osoba, może charakteryzować się utrudnionym dostępem do podstawowych usług. Przykładem takich lokalizacji są położone peryferyjnie osiedla mieszkaniowe, które nie są obsługiwane publicznym transportem zbiorowym lub oferta tego transportu jest zbyt uboga,
- wykluczenie usługowe: brak lub duża odległość z miejsca zamieszkania do kluczowych obiektów usługowych. takich jak sklepy, szkoły, opieka zdrowotna, kultura, rozrywka,
- wykluczenie ekonomiczne: wysokie koszty podróży mogą uniemożliwić mieszkańcom podróżowanie lub ograniczają dostęp miejsc docelowych miejsc zaspokajania podstawowych potrzeb życiowych i rozwojowych,
- wykluczenie ze względu na dostępność czasową: niska częstotliwość funkcjonowania połączeń publicznego transportu zbiorowego, niska punktualność, brak regularności obsługi. Brak dostosowania oferty przewozowej do potrzeb użytkowników obejmujących nie tylko podróże obowiązkowe, ale także fakultatywne, wynikające na przykład z opieki nad dziećmi i osobami starszymi lub innych zobowiązań,
- wykluczenie na podstawie percepcji: zagrożenie bezpieczeństwa osobistego, wynikające z przestępczości, przekładające się na strach i poczucie niepewności, uprzedzenia, co może doprowadzić unikania pewnych miejsc, np. dworców, przystanków autobusowych, a nawet samych środków transportu,

- wykluczenie przestrzenne: gdy bezpieczeństwo lub zarządzanie przestrzenią niektórych miejsc i usług publicznych ogranicza wybranym grupom osób dostęp do określonych środków transportu lub niektórych obszarów,
- wykluczenie ze względu na pozycję społeczną: zapobieganie poruszaniu się w przestrzeni publicznej z powodu cenzury, kontroli społecznej lub jakiegokolwiek innego ograniczenia ze względu na pozycję społeczną (np. płeć, rasę, pochodzenie etniczne, obsadę, religię),
- wykluczenie informacyjne: brak dostępnych informacji o transporcie publicznym może uniemożliwić osobom planowanie podróży, a tym samym ograniczyć korzystanie z niego.

1.1.3 Wykluczenie od transportu zbiorowego, a wykluczenie społeczne

Wykluczenie społeczne wynikające z wykluczenia transportowego podzielono na wykluczenie analizowane pod różnymi kątami, które zostało zamieszczone na rys. 1.1, w tym:

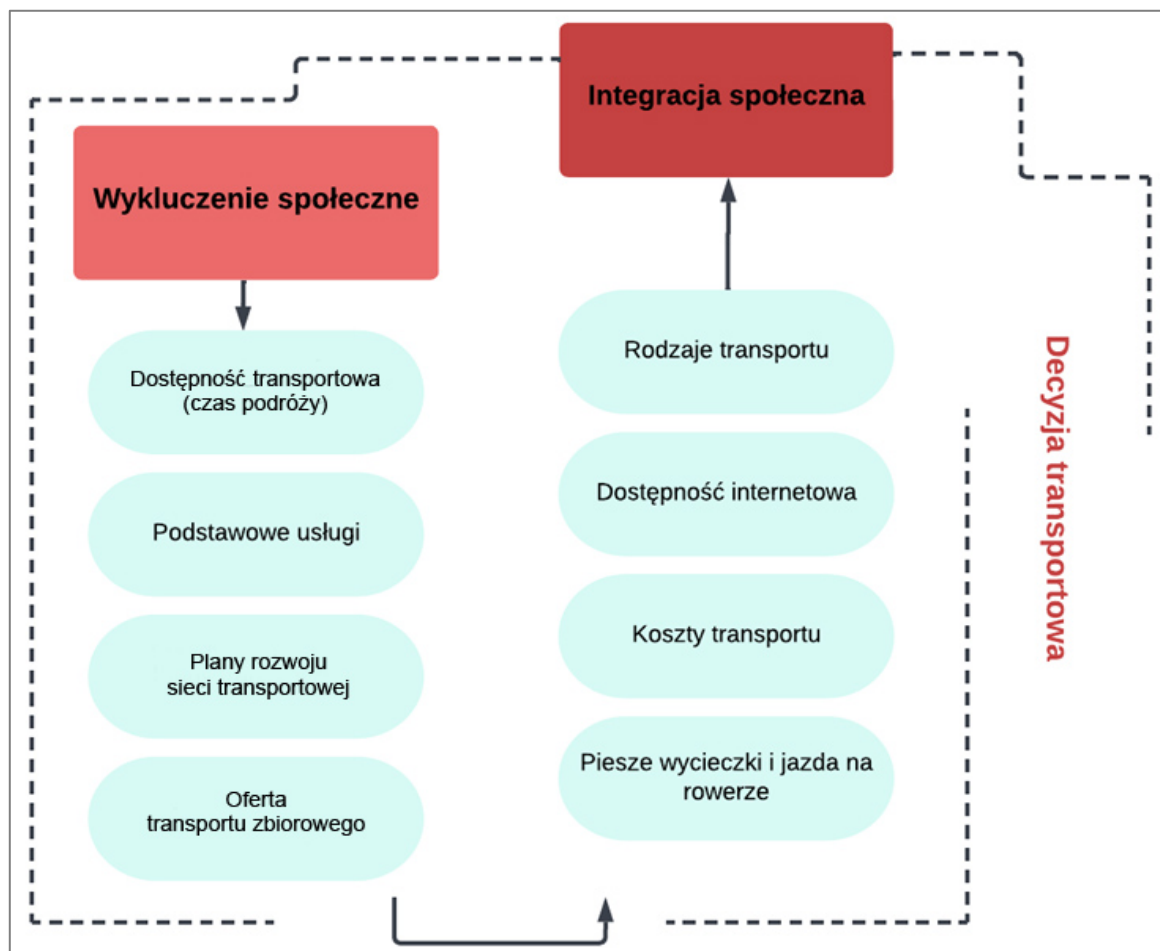
- ekonomiczne (przychód na jednostkę),
- społeczne (zdrowie i niepełnosprawności, edukacja, umiejętności oraz wykształcenie),
- kulturowe,
- symboliczne,
- polityczne,
- przestrzenne (ograniczenia mieszkaniowe oraz usługowe).



Rys. 1.1 Obszary wykluczenia społecznego wynikające z wykluczenia transportowego
Źródło: opracowanie własne

Wykluczenie transportowe to problem, który w głównej mierze dotyka miejsca o mniejszej dostępności transportowej, słabszej infrastrukturze lub o mało rozwiniętej sieci transportowej. Zjawisko to najczęściej dotyka mniejszych gmin oraz miejscowości. Brak rozwoju usług transportu zbiorowego, który w obszarach pozamiejskich znajduje się aktualnie w krytycznej sytuacji, wynikającej z ograniczonych możliwości finansowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za transport lub też braku świadomości o potrzebie świadczenia tego rodzaju usług, skłania, a często zmusza mieszkańców do korzystania z prywatnego transportu samochodowego, którego koszty eksploatacyjne są bardzo wysokie. Z uwagi na ponoszone w ten sposób koszty ekonomiczne i czasowe (wynikające np. z zatorów drogowych lub niewystarczającej gęstości sieci drogowej) obszary objęte w rzeczywistości wykluczeniem transportowym stają się obszarami wykluczenia społecznego. Objawia się to m.in. wyborem szkoły usytuowanej bliżej do miejsca zamieszkania niż kierowaniem się innymi aspektami, takimi jak wyniki szkoły. To samo dotyczy wyboru miejsca pracy, osoby, które nie mają zapewnionego dojazdu do pracy i nie posiadają własnego środka transportu zmuszone są wybrać posadę nie ze względu na jej rodzaj ani zarobki, lecz ze względu na jej lokalizację. Dostępność środków komunikacji publicznej wiąże się z położeniem geograficznym lokalizacji i jej dostępem do transportu publicznego. Dostępność ta została przez, Joel Ribeiro, Tânia Fontes, Carlos Soares, José Luís Borges jako wskaźnik służący do określenia wykluczenia społecznego uwzględniając maksymalny dystans, który osoba musi przejść, aby dostać się do najbliższego miejsca transportu publicznego [7].

Wykluczenie społeczne związane z transportem może wystąpić w sytuacji, gdy ludzie nie mogą częściowo lub w pełni uczestniczyć w codziennych aktywnościach ich społeczności ze względu na ich niewystarczającą mobilność w otoczeniu, które zbudowano w oparciu na założeniu wysokiej mobilności (rys. 1.2) [7]. Zatem słaba oferta publicznego transportu zbiorowego oraz brak dostępu do usług transportowych są ściśle powiązane z wykluczeniem społecznym, które w znacznym stopniu jest tego efektem.

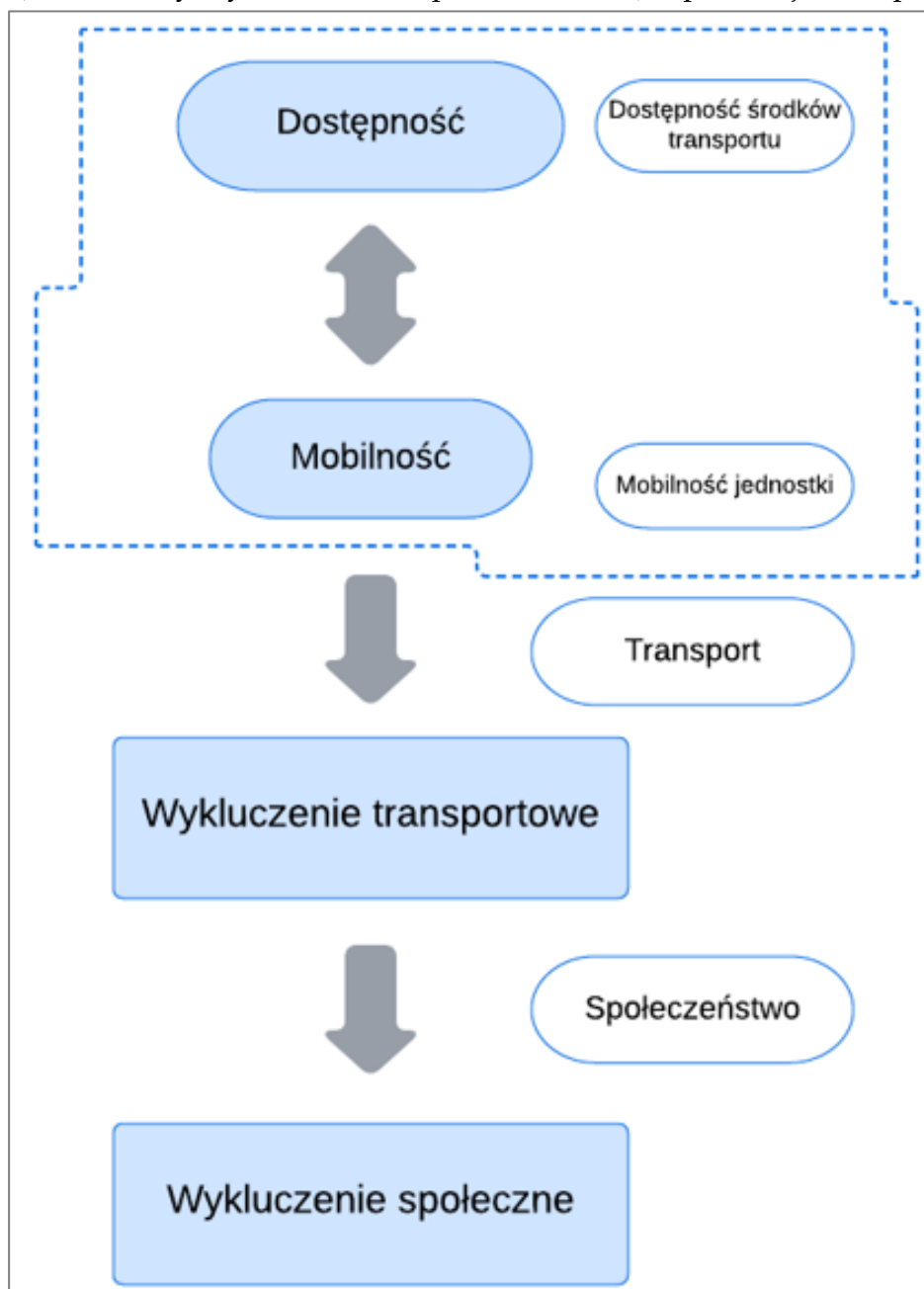


Rys. 1.2 Przejście od wykluczenia społecznego do integracji społecznej w zakresie decyzji transportowej.

Źródło: opracowane na podstawie [8].

Osobami najbardziej narażonymi na wykluczenie transportowe oraz związane z nim wykluczenie społeczne są osoby starsze, młodzież niepracująca, osoby z niskimi zarobkami oraz osoby zmagające się z barierami kulturowymi lub językowymi. Ponadto są to często osoby odznaczające się z niskim przychodem (średni przychód przypadający na gospodarstwo domowe poniżej średniej w kraju), brakiem lub niskimi oszczędnościami, nieaktywnością zawodową (osoby bezrobotne, osoby pełnowymiarowo pobierające edukację, zajmujące się dziećmi, emeryci), osoby

nieaktywne politycznie (nieangażujące się w życie polityczne oraz niebiorące udziału w wyborach) oraz osoby wykluczone ze społeczeństwa (nieposiadające wsparcia) [9].



Rys. 1.3 Zależność pomiędzy dostępnością, mobilnością oraz wykluczeniem transportowym i wykluczeniem społecznym.

Źródło: opracowanie własne.

Według Mernagh i Commins czynniki powodujące wykluczenie społeczne w kontekście wykluczenia transportowego można podzielić na cztery główne systemy:

- system demokratyczny i legalny, promujący integrację miejską,
- rynek pracy, promujący integrację ekonomiczną,
- system opieki społecznej, promujący tak zwaną integrację społeczną,

- system rodzinny oraz społeczności, promujący interakcje interpersonalne [10].

W przypadku, gdy któryś z powyższych systemów promujących integrację zawiedzie dochodzi wówczas do wykluczenia społecznego. W raporcie przygotowanym przez The Social Exclusion Unit wyróżniono 5 głównych barier uniemożliwiających przemieszczanie się jednostek zamieszkających zarówno na terenach miejskich oraz wiejskich, które prowadzą do powstania wykluczenia transportowego:

- ogólna dostępność połączeń transportowych oraz fizyczny dostęp do środków transportu dla osób z niepełnosprawnościami - bariera ta wynika dwóch składowych: braku lub zbyt małej liczby podstawowych połączeń transportowych realizujących potrzeby wymagane przez grupy jednostek zamieszkujących dany wykluczony transportowo rejon, oraz nieprzystosowania pojazdów i infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- koszt transportu – zbyt wysokie ceny biletów transportu zbiorowego powodują, że koszt transportu często stanowi znaczną część wydatków gospodarstw domowych o najniższych dochodach,
- usługi oraz aktywności, które są zlokalizowane lub odbywają się w trudno dostępnych miejscach - znaczna część powstających inwestycji, takich jak nowe osiedla mieszkaniowe, szpitale oraz centra biznesowe lokalizowane są na obszarach trudno dostępnych dla osób nie posiadających własnego samochodu,
- poczucie bezpieczeństwa – niechęć do korzystania z publicznych środków transportu z powodu strachu przed niebezpieczeństwem ze strony innych użytkowników transportu oraz w obawie przed wypadkami drogowymi,
- horyzonty podróży- część społeczeństwa nie jest zainteresowana korzystaniem ze środków transportu publicznego w dłuższych dystansach lub ze względu na dłuższy czas przejazdu niż transportem indywidualnym, nie mają też wystarczającej wiedzy oraz zaufania do dostępnych usług transportowych [11].

Należy zauważyć, że z silnym wykluczeniem społecznym mają do czynienia osoby które doświadczają wykluczenia transportowego na kilku płaszczyznach, więc im bardziej te czynniki odnoszą się do jednostki lub grupy, tym większego stopnia wykluczenia społecznego mogą oni doświadczyć.

Reasumując, w odniesieniu do związku między transportem a wykluczeniem społecznym stosuje się szereg pojęć. Często używane terminy to niekorzystna sytuacja w transporcie, ubóstwo transportowe, wykluczenie społeczne związane z transportem, mała dostępność i ubóstwo dostępności. Pojęcie niekorzystnej sytuacji odnosi się do warunków, które mogą spowodować, że jednostka lub wybrana grupa mieszkańców pewnego rejonu w porównaniu z innymi ludźmi ma ograniczone możliwości. Jeśli chodzi o ubóstwo transportowe jest to określenie opisywane jako trudności z podróżowaniem w razie potrzeby. Inni autorzy poszerzają rozumienie niekorzystnej sytuacji transportowej o ograniczenie dostępu do możliwości rozwoju z powodu trudności transportowych, czyli zmniejszenia potencjalnej mobilności. Natomiast idea potencjalnej mobilności odnosi się do zdolności osoby do poruszania się w przestrzeni. Podobnie do koncepcji niekorzystnej sytuacji transportowej, ubóstwo transportowe jest używane w odniesieniu do braku dostępu środków związanych z transportem, co utrudnia potencjalną mobilność jednostki. Oznacza to, że osoba doświadczająca ubóstwa transportowego nie ma dostępu do kluczowych możliwości takich jak na przykład edukacja, zatrudnienie, opieka zdrowotna, ponieważ nie ma dostępu do korzystnych środków transportu. Taką sytuację mogą powodować różne czynniki w tym finansowe, indywidualne zdolności umysłowe danej osoby lub ograniczenia fizyczne wynikające z niepełnosprawności, a nawet w niektórych przypadkach obawy o osobiste bezpieczeństwo.

1.1.4 Stosowane definicje wykluczenia transportowego

Pojęcie wykluczenia transportowego w zależności od punktu widzenia jest różnie definiowane.

Wykluczenie transportowe może być definiowane jako czynnik powodujący długotrwałe konsekwencje niedostępności połączeń transportowych w znaczeniu pozbawienia możliwości korzystania z kluczowych obiektów mających wpływ na jakość życia, tzn. takie jego aspekty jak zatrudnienie, edukację, zdrowie oraz relacje społeczne [12].

Wykluczenie transportowe to złożone zróżnicowane procesy, gdzie jednostka lub grupa jednostek, które są częścią społeczeństwa nie mają możliwości pełnej partycypacji w codziennych czynnościach, do których przysługuje im prawo. To ograniczenie wynika z braku środków transportu zapewniających dostęp do wspomnianych czynności, co w rezultacie skutkuje bardzo ograniczonym dostępem do różnych form zajęć w społeczeństwie, w zależności od odległości pomiędzy lokalizacją a destynacją, oraz niewystarczającą mobilnością jednostki. W przypadku

wykluczenia transportowego problem nie polega na braku możliwości, lecz na braku dostępności do nich [4].

Stopniowa redukcja liczby połączeń (tras), mniejsza częstotliwość usług transportowych, spadek liczby węzłów przesiadkowych, niewystarczające nakłady dotyczące floty autobusowej oraz infrastruktury drogowej, a także spadek jakości usług transportowych (co przyczynia się do zniechęcania potencjalnych podróżnych do skorzystania ze świadczonych usług transportowych) składają się na cały proces definiowany jako wykluczenie transportowe [13].

Na podstawie definicji dostępności transportowej opracowanej przez Y. Rofé, K. Martens, B.E. Eran i N. Mednik można określić, że wykluczenie transportowe to sytuacja, kiedy jednostki pozbawione są dostępu do koniecznych lub pożądaných aktywności przy użyciu różnych środków transportu. Definiowane jest ono również uwzględniając łatwość dostępu do potencjalnych destynacji podróży [14].

Obszary, na terenie których można stwierdzić wykluczenie transportowe zazwyczaj charakteryzują się słabą dostępnością przy podróżach pieszych oraz bardzo małą dostępnością środków transportu publicznego lub jej całkowitym brakiem. W rezultacie odległości podróży w takich obszarach są dłuższe niż na obszarach miejskich [15].

1.1.5 Klasyfikacja wykluczenia od transportu zbiorowego

W celu sklasyfikowania wykluczenia transportowego należy przeanalizować skalę tego problemu w danym obszarze, czyli ustalić jak daleko sięga, co powoduje i z czego wyłącza daną grupę społeczeństwa. Uzyskany podział powinien być uniwersalny i odnosić się do każdego przypadku, co pozwoli w późniejszym czasie uzyskanie ogólnego poglądu na analizowane obszary. W raporcie „Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion” przedstawiona jest technika mapowania dostępności transportowej. Metoda ta sugeruje podział obszarów względem dostępności oparty na jednostkach zamieszkujących dany teren oraz czasie potrzebnym na dostanie się do wyznaczonego punktu. Zgodnie z opracowaniem wykluczenie transportowe, można podzielić na trzy obszary: mały, średni i duży [16].

Mały obszar

W przypadku obszaru małego fakt wykluczenia transportowego nie występuje lub jest na tyle znikomy, że nie stanowi ono problemu. Bazując na wyżej wymienionym opracowaniu mały obszar można przydzielić do zbioru w którym ograniczenia czasowe dostania się do planowanego punktu podróży znajdują się w

przedziale od 0 do 30 minut. Oznacza to, że drogi, kolej, chodniki i ścieżki rowerowe są doprowadzone do każdego ważnego punktu w tym obszarze, oraz nic nie wskazuje na problemy związane z skorzystaniem z tych środków transportu. Wykluczenie transportowe jest bardzo małe, życie mieszkańców tego obszaru nie jest w żaden sposób ograniczone i sporadycznie wymaga większego wysiłku. W opisywanej kategorii obszar jest doskonale skomunikowany, nieograniczony i wolny [16].

Średni obszar

Średni obszar wykluczenia transportowego obejmuje rejony będące na pograniczu punktów zebranych w obszarze małym. Dotyczy to osób, które podczas planowania podróży do typowych celów muszą dosłownie dostosować się do panujących warunków. Na terenach wchodzących w średni obszar plan wyjazdu opiera się na jednym środku transportu, który odjeżdża zwykle z przystanku raz z rana i wraca raz wieczorem. Ludzie są ograniczeni ścisłymi ramami czasowymi, które są uzależnione od sytuacji na drodze, a te przedziały czasowe mieszczą się w granicach od 30 minut do 90 minut czasu podróży. Użytkownicy chcące skorzystać z środka transportu muszą być przygotowani do tego, że zaplanowany przejazd może się nie odbyć z powodu problemów technicznych. Natomiast, jeśli już dochodzi do możliwości odbycia tej podróży problematyczne jest to, iż jeden wyjazd do pracy, szkoły czy lekarza staje się wyprawą zajmującą cały dzień. Czas jako niemożliwy do odzyskania koszt podróży stanowi ważny wyznacznik jakości transportu. Mieszkańcy pogranicza stref mikro i makro ze względu na uzależnienie od niekorzystnych rozkładów jazdy doświadczają wykluczenia społecznego z powodu ograniczonego czasu funkcjonowania w społeczeństwie [16].

Duży obszar

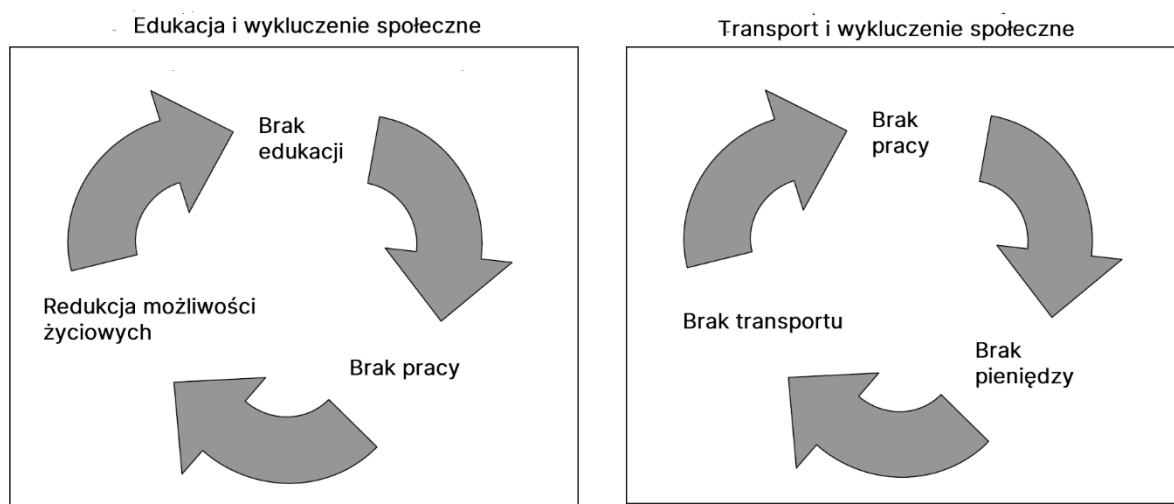
Na poziomie dużym wykluczenia transportowe prowadzi do wyłączenia danej części społeczeństwa w określonym obszarze z dostępu do dóbr ekonomicznych, kulturowych, społecznych oraz wielu innych. Ten problem wynika z lokalizacji miejsc zamieszkania w miejscach, gdzie transport zbiorowy nie został doprowadzony ze względu na wysokie koszty czy niekorzystne położenie geograficzne powodujące mały potencjał dochodowy. W tym przypadku czas dostania się do celu podróży wynosi ponad 90 minut. Na obszarze obciążonym dużym poziomem wykluczenia transportowego osoby starsze, młodzież niepracująca bądź osoby ograniczone chorobami są w najtrudniejszej sytuacji, ponieważ same nie mają możliwości poprawy swojej sytuacji. Dodatkowo wśród mieszkańców opisywanego obszaru można wyróżnić pojedyncze jednostki, które mogą sobie pozwolić na taki wydatek jak

odbycie kursu na prawo jazdy oraz zakup i utrzymanie samochodu. Należy wspomnieć, że opisywany obszar wykluczenia transportowego dotyczy części społeczeństwa, która jest poszkodowana w wielu kwestiach. Są to osoby, które nie mają możliwości zarobku i nauki, gdyż zdobycie pracy jest zwykle możliwe w bardziej rozbudowanych miejscowościach do których dostęp jest znacznie ograniczony [16].

1.2 Identyfikacja czynników decydujących o społecznych konsekwencjach wykluczenia od transportu zbiorowego i jego obszarów

1.2.1 Proces wykluczania od transportu zbiorowego

Proces powstawania wykluczenia społecznego na przykładzie młodych ludzi na obszarach wiejskich przedstawiła Storey w postaci prostego modelu (rys. 1.4). Na wykluczenie społeczne wpływa istotnie wykształcenie młodych ludzi, brak odpowiedniego wykształcenia, ogranicza możliwości znalezienia pracy, brak pracy powoduje brak dochodów co przyczynia się do redukcji możliwości życiowych i pogorszenia jakości życia. Także transport przyczynia się do powstawania wykluczenia społecznego, gdyż brak możliwości dojazdu do wybranego obszaru ogranicza możliwości zdobycia zarówno odpowiedniego wykształcenia, jak również brak odpowiedniej pracy. Brak pracy powoduje brak dochodów co przyczynia się do braku możliwości opłacenia transportu (zakupu własnego środka transportu lub skorzystania z transportu zbiorowego) [17].



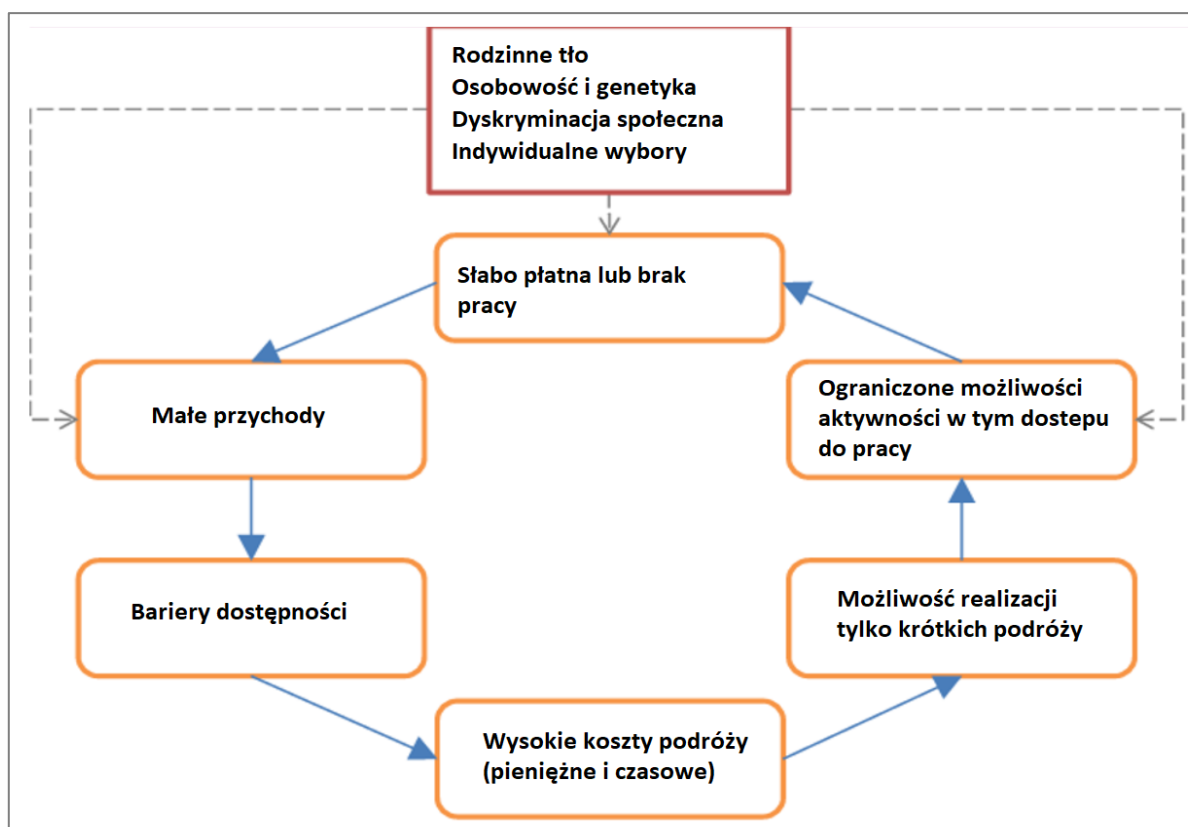
Rys. 1.4 Ogólny model wpływu dostępu do edukacji i dostępu do transportu na pogorszenie jakości życia i wykluczenie społeczne.

Źródło: [17].

W Wielkiej Brytanii zdefiniowano podstawowe obszary normalnej aktywności społecznej [1], do których jednostki i grupy społeczne powinny mieć dostęp, są to:

- aktywność konsumpcyjna – zdolność do konsumpcji przynajmniej do pewnego poziomu dóbr i usług uważanych za normalne dla społeczeństwa,
- aktywność oszczędnościowa – możliwość gromadzenia uprawnień oszczędnościowych i emerytalnych i/lub posiadania majątku, zarówno w celu realizacji indywidualnych i społecznych aspiracji (np. posiadanie mieszkania), jak i zapewnienia bezpieczeństwa na okresy poza rynkiem pracy.
- działalność produkcyjna – zdolność do podejmowania działalności o wartości ekonomicznej i/lub społecznej (m.in. praca zarobkowa, edukacja, szkolenia, przejście na emeryturę lub opieka nad rodziną), która pomaga jednostce zdobyć lub utrzymać szacunek do siebie za angażowanie się w działalność cenioną przez innych i czyni bezpośrednio lub pośrednio wkład w społeczeństwo,
- działalność polityczna – zdolność do zaangażowania się w pewne wspólne wysiłki na rzecz poprawy lub ochrony najbliższego lub szerszego środowiska społecznego i fizycznego (w tym głosowanie, członkostwo w partiach politycznych i/lub grupach prowadzących kampanie),
- aktywność społeczna – zdolność do angażowania się w znaczące interakcje społeczne z rodziną lub przyjaciółmi oraz identyfikowania się z grupą kulturową lub społecznością (izolacja społeczna i odmowa praw kulturowych są uważane za istotne czynniki wykluczenia społecznego).

Na rys. 1.5 przedstawiono schemat zależności pomiędzy niskim dochodami, kosztami transportu i możliwością dostępu do pracy [18].



Rys. 1.5 Schemat zależności pomiędzy niskim dochodami, kosztami transportu i możliwością dostępu do pracy.

Źródło: [18].

Czynniki, które wpływają na zdolność jednostki – a tym samym i grupy – do uczestnictwa w tych wymiarach determinowane są przez szeroki zakres zmiennych, które autorzy klasyfikują w następujący sposób:

- własne cechy jednostki (np. kwalifikacje zdrowotne lub edukacyjne),
- wydarzenia w życiu jednostki (np. rozpad związku lub utrata pracy),
- charakterystyka obszaru, w którym mieszka (np. środowisko fizyczne, połączenia transportowe),
- społeczne, obywatelskie i polityczne instytucje społeczeństwa (np. dyskryminacja rasowa, państwo opiekuńcze).

Niestety niektóre grupy społeczne i osoby nie mają szans na osiągnięcie podstawowych standardów społecznych, ze względu na wykluczenie społeczne.

1.2.2 Relacja między transportem i ubóstwem

Związki pomiędzy transportem a ubóstwem były tematem wielu badań, których wynika, że relacje pomiędzy transportem i ubóstwem można opisać korzystając z trzech koncepcji teoretycznych: koncepcja niedopasowania i uwięzienia przestrzennego, teoria wykluczenia społecznego oraz koncepcja sprawiedliwości społecznej [19].

Koncepcja niedopasowania i uwięzienia przestrzennego stanowiła spojrzenie z perspektywy geograficznej i była rozwijana głównie w Ameryce Północnej pod koniec lat 70. XX wieku. Dotyczy głównie barier przestrzennych, jakie napotykają biedniejsi ludzie w dostępie do pracy w kontekście przedmieścia i dużej zależności od samochodu. Ludzie, których stać na większe wydatki na transport, przenoszą się na obszary podmiejskie; w ślad za nimi podąża handel detaliczny i inne usługi, zabierając ze sobą miejsca pracy. Tańsze mieszkania są zwykle zlokalizowane na obszarach o słabej łączności transportowej i słabym świadczeniu usług, w związku z czym osobom o niższych dochodach i nieposiadającym samochodu dostęp do pracy staje się coraz trudniejszy. Istotną relacją jest proces generowania barier w dostępie do dochodów wynikający z trójstronnej dynamicznej relacji pomiędzy pracą, mieszkaniem i siecią transportową. W tym kontekście zatrudnienie zapewnia dochód rozporządzalny na potrzeby mobilności, co pozwala na utrzymanie pracy. Niedopasowanie przestrzenne dotyczy głównie wzorców lokalizacji osób ubogich w odniesieniu do głównych koncentracji działalności, dostępu do alternatywnych rozwiązań transportowych i przystępności cenowej podróży. Nowsze badania wywodzące się z teorii niedopasowania przestrzennego również zajmują się skutkami niedopasowania umiejętności wynikającymi z niskiego poziomu edukacji i powstawania pułapek przestrzennych. To drugie dotyczy matek z małymi dziećmi, które mają obowiązki domowe i napięty harmonogram i często wykonują pracę, która nie uzasadnia długich dojazdów. Ograniczona mobilność fizyczna (transport) może mieć większe znaczenie przy określaniu pomyślnego przejścia do pracy niż edukacja lub szkolenie. W tym kontekście oceny z perspektywy niedopasowania przestrzennego często prowadzą do rozwiązań ukierunkowanych na podaż w celu ograniczenia ubóstwa transportowego w biednych populacjach, skupiających się bardziej na środowisku niż na jednostce [19] [20].

Wykluczenie społeczne jest procesem, w ramach którego niektóre jednostki i grupy są ograniczane w swoim uczestnictwie w aktywnościach i czynnościach powszechnych w społeczeństwie. Szersze informacje i analizy przedstawiono w wielu publikacjach [4], [11], [21], [22], [23], [24], [25], [26], [27].

Badania dotyczące wykluczenia społecznego skupiały się bardziej na konsekwencjach ubóstwa transportowego niż na procesach do niej prowadzących. Teoria wykluczenia społecznego jest to głównie teoria nauk społecznych, która opiera się na terminie opracowanym po raz pierwszy przez Francuzów na początku lat 70. XX wieku, który odnosi się do utraty możliwości łączenia się z usługami i udogodnieniami niezbędnymi do pełnego uczestnictwa w społeczeństwie [27]. Badania nad transportem opierają się na tej ogólnej koncepcji definiującej wykluczenie

społeczne związane z transportem jako „proces, w wyniku którego ludzie uniemożliwiają uczestnictwo w życiu gospodarczym, politycznym i społecznym społeczności ze względu na zmniejszoną dostępność możliwości, usług i sieci społecznych, spowodowane w całości lub w części niedostateczną mobilnością w społeczeństwie i środowisku zbudowanym wokół założenia wysokiej mobilności” [27]. Zdolności poznawcze, techniczne, społeczne i ekonomiczne determinują także indywidualną mobilność, stanowiąc różne rodzaje „kapitału mobilności”, które ograniczają dostępne możliwości zaspokajania codziennych i długoterminowych potrzeb.

Wykluczenie społeczne dotyczy zatem przede wszystkim skutków barier w dostępie, które mogą wyrażać się w kategoriach odległości, jak sugeruje teoria niedopasowania przestrzennego, ale może również wziąć pod uwagę inne rodzaje wad. Zidentyfikowano sześć kategorii, które mogą powodować wykluczenie społeczne poza położeniem geograficznym: niepełnosprawności fizyczne, bariery w dostępie do danej usługi, przystępność cenowa, ograniczenia czasowe, strach przed przestępczością i ograniczenia regulacyjne. Wybór kategorii lub podejścia przestrzennego do badania problemu wykluczenia społecznego wpływa na sposób alokacji zasobów [27]. Zły transport przyczynia się do wykluczenia społecznego, ograniczając dostęp do działań zwiększających szanse życiowe ludzi, takich jak praca, nauka, opieka zdrowotna, zakupy żywności i inne kluczowe zajęcia. Delbosc i Currie odkryli, że brak transportu może prowadzić do szkodliwej izolacji, która negatywnie wpływa na dobrostan narażonych na wykluczenie populacji [28]. Wyniki analiz wykluczenia społecznego zwykle umożliwiają zaproponowanie bardziej kompleksowej odpowiedzi niż wyniki analiz czysto przestrzennych, wpływając na podejście do planowania, szczególnie w przestrzeni miejskiej [29].

Teorie sprawiedliwości społecznej badają niedogodności związane z transportem i ich związek z ubóstwem z perspektywy nierówności. Podejście to odnosi się głównie do podstawowej idei równości dostępu i dlatego sugeruje, że polityki i działania powinny koncentrować się na oferowaniu największych korzyści najmniej uprzywilejowanym członkom społeczeństwa [19]. Odchodząc od analizy bieżących procesów i niektórych konsekwencji wad transportu, sprawiedliwość społeczna wiąże się bliżej z zarządzaniem polityką transportową i kierującymi nią ideałami politycznymi. W konsekwencji analizy sprawiedliwości społecznej stają się bardziej dyskursywne i prowadzą do rozwiązań związanych z celami i priorytetami polityk publicznych. Nie jest łatwo przełożyć te doktryny na politykę i obiektywne środki dla osób na to zasługujących lub potrzebujących. Dominujący sposób podejmowania decyzji w planowaniu transportu (oparty na podejściu racjonalnym, ilościowym i

maksymalizującym użyteczność) może stanowić przeszkodę dla sprawiedliwości społecznej w transporcie. W tym kontekście obecne systemy modelowania i oceny zwykle wzmacniają status quo. Podejścia oparte na sprawiedliwości społecznej można jednak również zastosować do analizy niektórych skutków transportu. Idee sprawiedliwości społecznej zastosowane do analizy efektów zewnętrznych transportu umożliwiają identyfikację efektów dystrybucyjnych usług transportowych i infrastruktury, a także świadomą krytykę polityk transportowych na obszarach wrażliwych [15]. Chociaż podejście to ma głównie charakter jakościowy, można je zastosować do wskaźników ilościowych do analizy nierówności związanych z transportem [29]. Kontrastuje to ze standardowym podejściem do oceny zapewniania transportu i infrastruktury, opierającym się głównie na konserwatywnych miarach, takich jak analiza kosztów i korzyści. Analiza ta opiera się na sumowaniu kosztów i korzyści projektu, dlatego nie może w pełni uchwycić społecznych aspektów inwestycji w infrastrukturę transportową [30].

1.2.3 Relacje pomiędzy wykluczeniem społecznym i wykluczeniem transportowym.

Teorie wykluczenia społecznego związanego z transportem opisują, w jaki sposób ludzie mogą odczuwać negatywne skutki funkcjonowania na danym obszarze (np. bezrobocie, zły stan zdrowia, mniej kontaktów społecznych i brak uczestnictwa w innych zajęciach) w wyniku ograniczonego dostępu do usług transportowych [27], [29], [31]

Najczęściej wskazuje się na siedem kategorii źródeł wykluczenia związanych z transportem [27]:

- wykluczenie fizyczne – bariery utrudniające dostępność usług; takie bariery dotyczą wiele grup osób, takich jak dzieci, osoby starsze, osoby z zakupami lub wózkiem, osoby niepełnosprawne ruchowo lub niedowidzące, osoby z wadą słuchu lub z nieznaną lokalnego języka,
- wykluczenie geograficzne – peryferyjne, słabe zaplecze transportowe i wynikająca z niego niedostępność może powodować wykluczenie nie tylko na obszarach wiejskich, ale także na obrzeżach miast lub w mniejszych miejscowościach,
- wykluczenie z obiektów – odległość obiektów (handlowych, zdrowotnych, rekreacyjnych, edukacyjnych) od mieszkań, utrudniająca dostęp, zwłaszcza bez samochodu; problem ten pogłębia rosnąca popularność

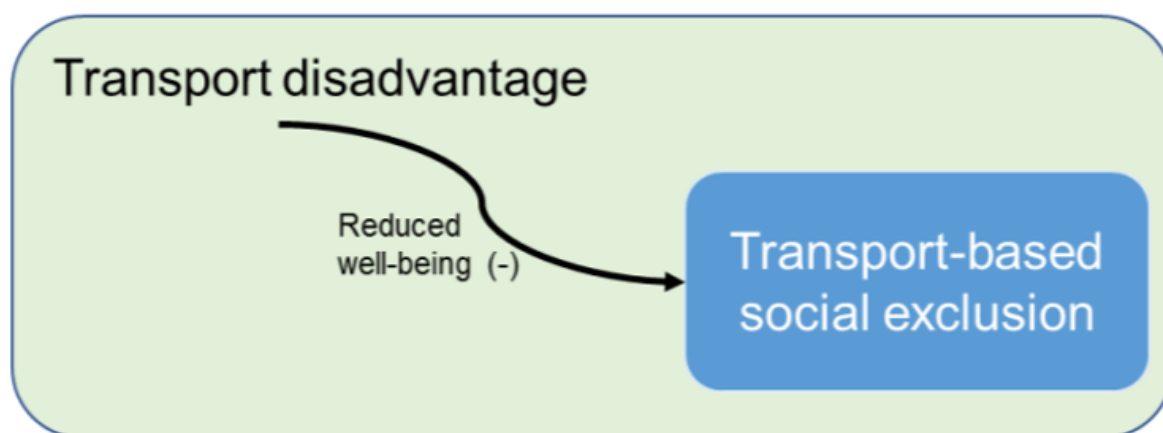
obiektów poza centrowych i „ucieczka” obiektów (poczty, banki, sklepy i supermarkety) z obszarów problemowych (mieszkaniowych),

- wykluczenie ekonomiczne – wysokie koszty monetarne i czasowe podróży mogą uniemożliwić lub ograniczyć dostęp do pracy, a tym samym ograniczenie dochodów,
- wykluczenie ze względu na czas – trudności związane z organizacją opieki nad dziećmi i innymi zobowiązaniami opiekuńczymi przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniego czasu na podróż ze względu na ograniczenia sieci transportowej,
- wykluczenie oparte na strachu – niepokój, strach, a nawet terror wpływają na sposób korzystania z przestrzeni publicznej i transportu publicznego, zwłaszcza przez kobiety, dzieci i osoby starsze,
- wykluczenie przestrzenne – strategie bezpieczeństwa i zarządzania przestrzenią mogą zniechęcać osoby wykluczone społecznie do korzystania z przestrzeni transportu publicznego.

Wykluczenie transportowe należy zatem nie tylko rozpatrywać jako bezpośredni wpływ na wykluczenie społeczne, ale rozpatrywać w szerszym kontekście jako wpływ niekorzystnych warunków transportowych na zmianę jakości życia mieszkańców i wykluczenie społeczne. Do opisu tego procesu przyjmuje się następujący model zależności:

Niekorzystne warunki transportowe – jakość życia – wykluczenie społeczne

Według tego modelu niekorzystne warunki transportowe mogą wpływać na obniżenie jakości życia, a to może powodować wykluczenie społeczne związane z transportem (rys. 1.6).

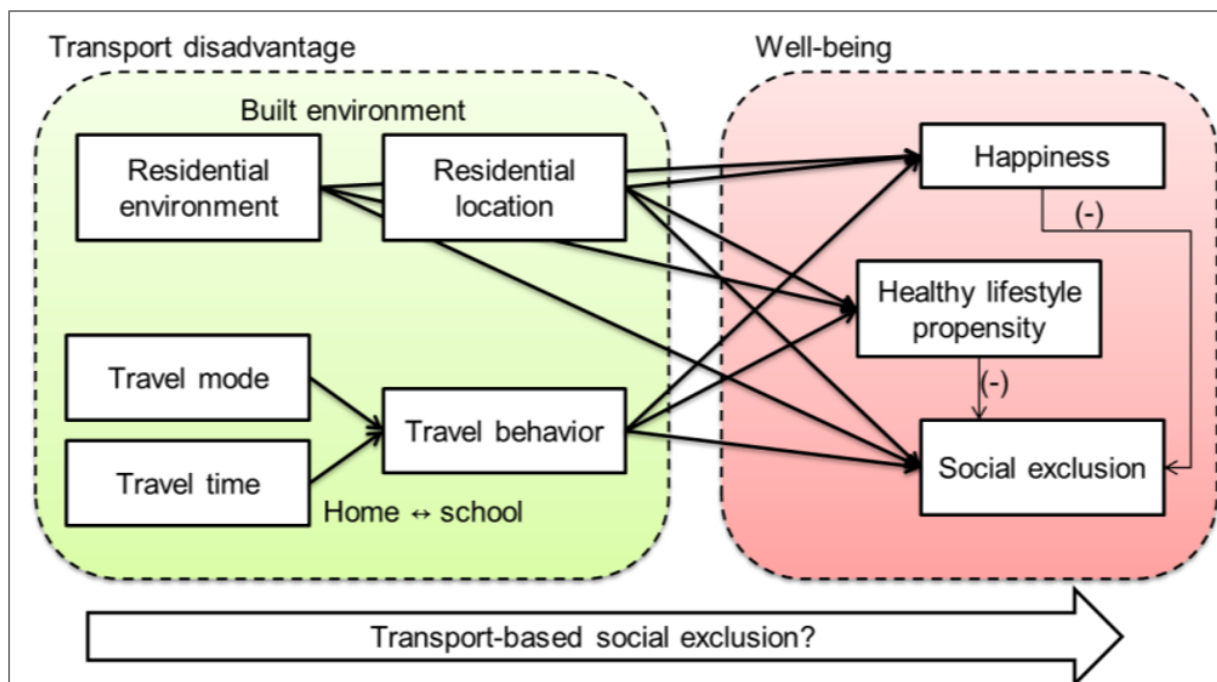


Rys. 1.6 Ogólny model wpływu niekorzystnych warunków transportowych na pogorszenie jakości życia i wykluczenie społeczne.

Źródło: [32].

Niekorzystne warunki transportowe (transport disadvantage – TD) – obejmują zwykle słabą infrastrukturę transportu publicznego, konieczność pokonywania dalszych odległości w celu dotarcia do miejsc zatrudnienia, usług i rozrywki oraz wszelkie sytuacje i trudności w dostępie lub korzystaniu z usług transportowych lub podróżowaniu w celu zaspokojenia codziennych potrzeb. Jednak niekorzystne warunki transportu zmieniają się w zależności od jednostki, środowiska społecznego i kontekstu geograficznego. Powszechnie przyjmuje się, że w przypadku marginalizowanych grup mieszkańców społeczne trudności transportowe są zwykle związane z możliwością dostępu do transportu i kosztami podróży, podczas gdy w przypadku uprzywilejowanych grup społeczne trudności transportowe są zwykle związane z zagęszczeniem ruchu i dostępnością czasu. Więcej informacji i wyników badań przedstawiono w pracach [4], [10], [14], [20]–[23], [26], [31], [32], [33]–[39],.

Jakość życia (well being - WB) - dobre samopoczucie (dobrostan) może być synonimem szczęścia człowieka lub może oznaczać, że coś jest w dobrym stanie. Dobrostan jest zwykle skorelowany z tym, jak dobrze układa się życie danej osoby z jej punktu widzenia. Dlatego dobrostan jest pojęciem subiektywnym, powiązany z odniesieniem każdej osoby do tego, „co jest dla niej dobre”. Dobre samopoczucie bardzo często kojarzy się ze słowami takimi jak „szczęście”, „jakość życia” i „zdolność do życia”, gdy są używane w szerokim znaczeniu. Ponadto trwała satysfakcja z życia jako całości nazywana jest „zadowoleniem z życia” i często jest również powszechnie określana jako „szczęście”. Ogólnie rzecz biorąc, zamiennie używa się różnych terminów związanych z jakością życia [15]. Skupiając się na jednostkach w ich życiu, psychologia od samego początku zajmowała się obserwowaniem i opracowywaniem pomiarów dobrostanu jednostek. Rozwój badań w ostatnich dziesięcioleciach wzmocnił znaczenie zrozumienia zachowań jednostek, nie tylko ich wyborów, ale także tego, jak można je włączyć do narzędzi modelowania, które są wykorzystywane do zobrazowania obecnych potrzeb i przyszłych wezwań na poziomach społeczeństwa, takich jak gospodarka, polityka transportowa i społeczna. Model wpływu niekorzystnych warunków transportowych na dobrostan uczniów przemieszczających się na relacji dom – szkoła w Japonii przedstawiono na rys. 1.7.



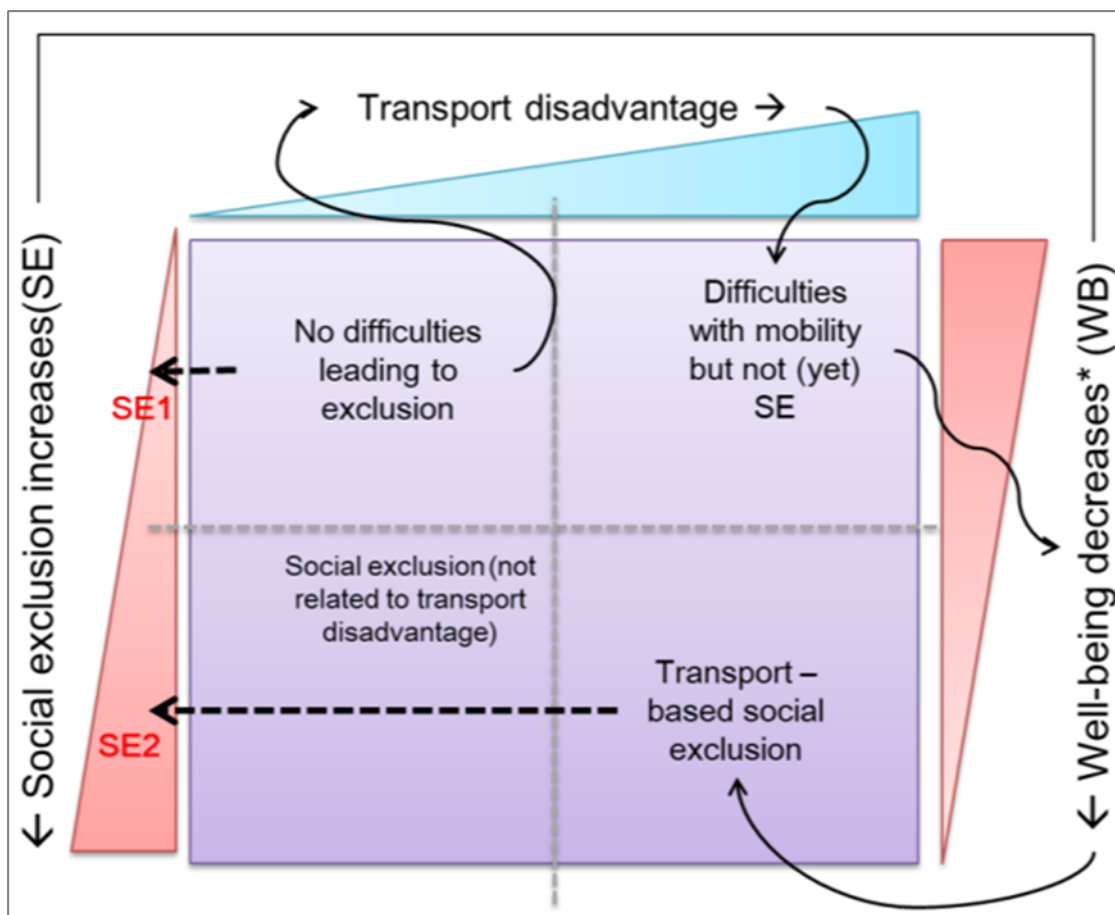
Rys. 1.7 Model wpływu niekorzystnych warunków transportowych na dobrostan uczniów przemieszczających się na relacji dom – szkoła w Japonii.

Źródło: [32].

Wykluczenie społeczne (social exclusion – SE) - to proces, w którym jednostki lub osoby doświadczają trudności w dostępie do różnych praw, możliwości i zasobów, które są zwykle dostępne dla członków innej grupy. Może to być także postrzegana sytuacja, którą można uznać za niepożądaną, zwłaszcza w porównaniu z członkami społeczności lub innymi grupami uprzywilejowanymi. Więcej informacji zawierają prace [7], [11], [22], [23], [24], [26], [27], [29], [41], [42]

Wykluczenie społeczne od transportu (transport - based social exclusion – TBSE) - jest procesem, w którym ludzie nie mogą uczestniczyć w życiu gospodarczym, politycznym i społecznym z powodu ograniczonej dostępności do możliwości, usług i sieci społecznych. Odnosi się głównie do każdej sytuacji, w której doświadczanie jakiegokolwiek rodzaju niekorzystnej sytuacji związanej z transportem pociąga za sobą negatywny wpływ na dobrostan jednostki lub gdy jakkolwiek niekorzystne warunki transportowe wpływają negatywnie na czyjeś samopoczucie lub jakość życia.

Ogólny model procesu wpływu niekorzystnych warunków transportowych na pogorszenie jakości życia i wykluczenie społeczne pochodzące od transportu przedstawiono na rys. 1.8 [32].

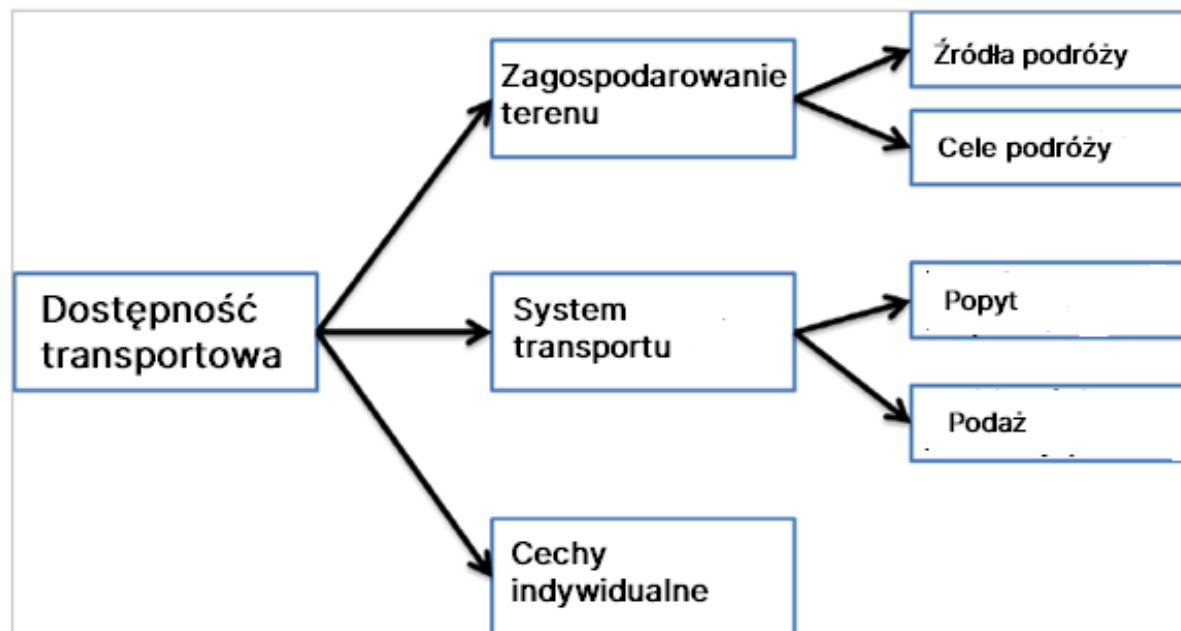


Rys. 1.8 Ogólny model procesu wpływu niekorzystnych warunków transportowych na pogorszenie jakości życia i wykluczenie społeczne.
Źródło: [32].

Często pojęcie niekorzystnej sytuacji transportowej może być ściśle powiązane z sytuacją słabej dostępności transportowej. Wyróżnia się wówczas trzy istotne czynniki wpływające na dostępność transportową (rys. 1.9) [43]:

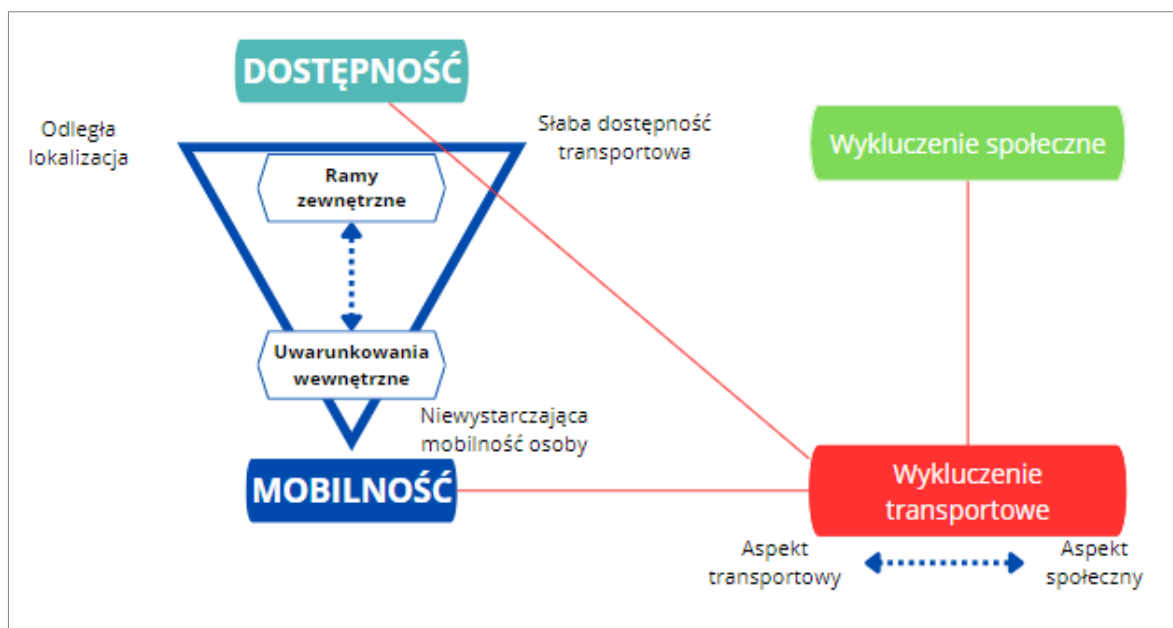
- 1) Teren (grunt) i jego zagospodarowanie, które odnosi się do zdolności określonego terytorium do świadczenia i prowadzenia działalności gospodarczej i obejmuje ilość, jakość, dystrybucję działalności produkcyjnej w miejscu docelowym oraz popyt na towary i usługi generowane w centrach mieszkalnych jako źródło pochodzenia - lokalizacje.
- 2) System transportu, który można rozumieć w kategoriach nieprzydatności dla użytkownika podczas przemieszczania się między parą źródło-miejsce docelowe i analizowania podaży (infrastruktura i usługi) i popytu, w tym czasu, kosztów i innych zmiennych związanych z nakładem pracy, takich jak niezawodność, bezpieczeństwo, wygoda itp.
- 3) Cechy indywidualne osób - odnoszą się do osób i ich zestawu potrzeb, umiejętności i zdolności, które pozwalają im na dostęp do obszarów, w których

chcą wykonywać pożądane czynności. Poszczególne atrybuty, takie jak dochód, poziom wykształcenia, posiadanie samochodu, konfigurują dostępny budżet pieniężny, budżet czasu, a także ich wzajemne powiązania i wyżej wymienione wymagania.



Rys. 1.9. Ogólny model wpływu podstawowych czynników na dostępność transportową.
Źródło: [32].

Z przedstawionych analiz wynika, że transport jest jednym z czynników (mechanizmów) wpływających lub przyczyniających się do wykluczenia społecznego. Wykluczenie społeczne osoby lub grupy osób ze względu na słabą dostępność transportową, odległość danej lokalizacji od miejsca docelowego (dostępność) oraz niewystarczającą mobilność to wykluczenie społeczne, którego podstawowym czynnikiem jest transport lub po prostu wykluczenie transportowe (rys. 1.9) [32]. Jest to skomplikowany, selektywnie działający proces różnicowania, który uwzględnia zarówno aspekt społeczny, jak i transportowy, przy czym społeczne punkty widzenia odnoszą się przede wszystkim do samego faktu wykluczenia społecznego i jego wpływu na życie każdej jednostki. Aspekty transportowe odzwierciedlają uwarunkowania transportowe procesu, szczególnie w formie dostępności (ramy zewnętrzne) i mobilności (warunki wewnętrzne). Jest to subiektywnie odczuwane uczucie, gdy jednostka nie ma możliwości zaspokojenia swoich potrzeb transportowych. Może się zdarzyć, że w obrębie jednej miejscowości lub nawet jednego gospodarstwa domowego wykluczenie transportowe może znacząco różnić się w przypadku każdej osoby. Niedostępność transportu i niska mobilność stwarzają pewne bariery dla niektórych osób prowadząc do ich wykluczenia społecznego.

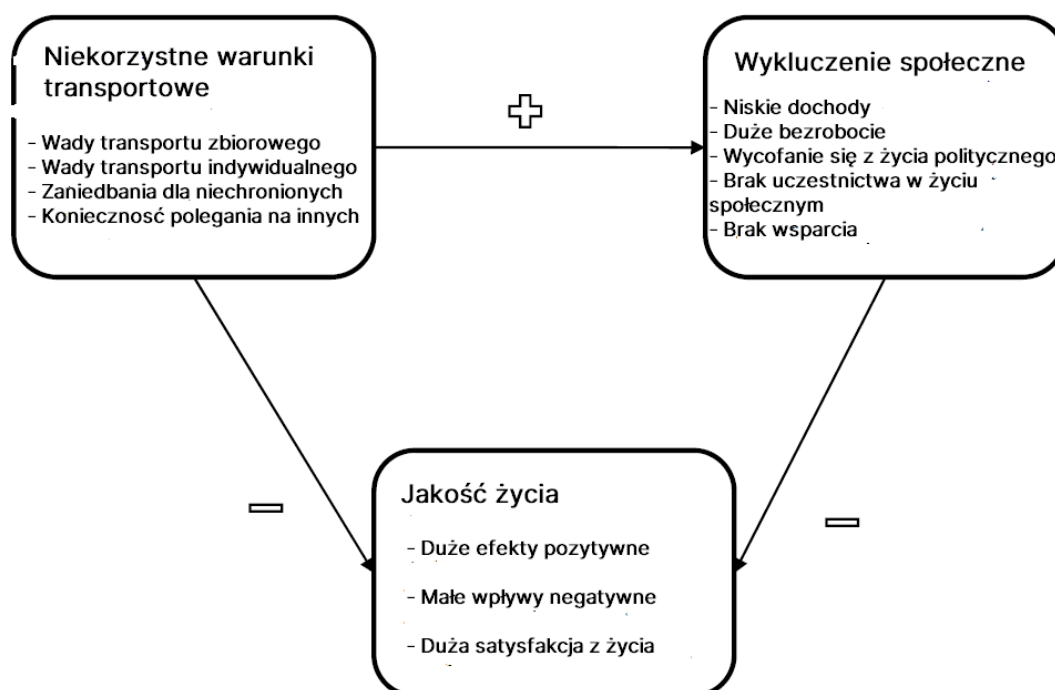


Rys. 1.10 Model wpływu aspektów transportowych na wykluczenie transportowe i społeczne

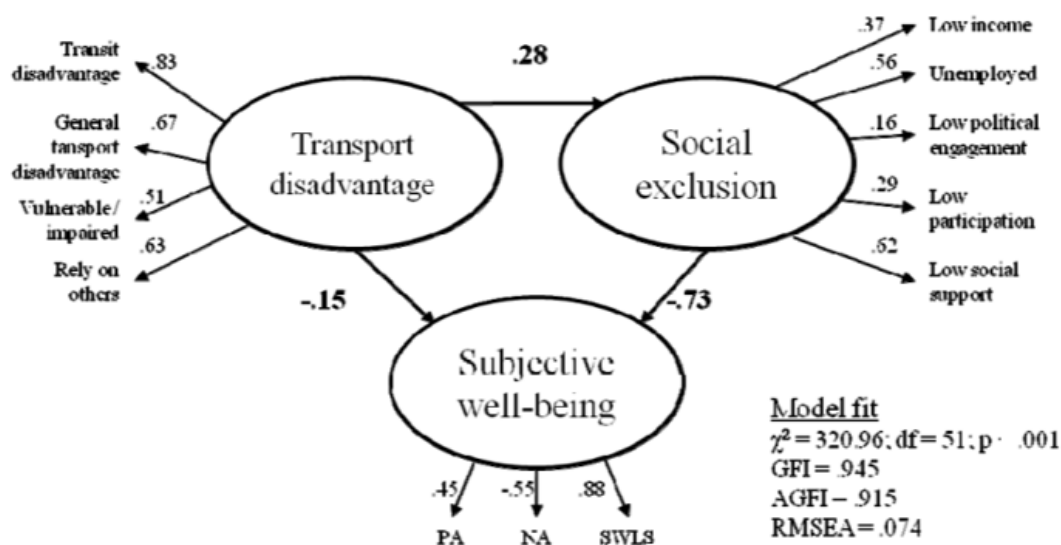
Źródło: opracowanie własne.

Na podstawie wyników badań przedstawionych na rys. 1.10, przeprowadzonych w 2010 r. [28], wynika, że czynniki związane z niekorzystnymi warunkami transportowymi bezpośrednio wpływają w ok. 15% na pogorszenie warunków życia (dobrostanu) osób wykluczonych, natomiast w ok 30% wpływ ten jest pośredni poprzez zwiększenie wykluczenia społecznego.

a)



b)



Rys. 1.11 Model zależności TD -SE – WB: a) model ogólny, b) wyniki badań.

Źródło: a) [32], b) [28].

Koncentrując się na kwestiach dostępności jako mierze niekorzystnych warunków transportowych identyfikuje się cztery główne grupy czynników [28], które opisują niekorzystne warunki transportowe:

- słabo funkcjonujący system transportu zbiorowego: mała dostępność i możliwość korzystania z autobusów, pociągów i tramwajów,
- nieodpowiedni system transportu: brak możliwości podróżowania na życzenie, trudności w dostępie do środka transportu, słabe (zawodne) umiejętności poruszania, długie podróże do wybranych miejsc i brak możliwości znalezienia czasu na podróż,
- mała dostępność do urządzeń transportowych dla osób ze szczególnymi potrzebami: mała możliwość fizycznego dotarcia wsiadanie/wysiadanie z autobusów/pociągów/tramwajów, zapotrzebowanie na pomoc w samodzielnym poruszaniu się, problemy z wyborem trasy do celu podróży, umiejętność zrozumienia, dokąd się udać, niskie poczucie bezpieczeństwa przed kradzieżą/atakiem podczas samotnej podróży,
- konieczność polegania przez osoby ze szczególnymi potrzebami na pomocy innych w czasie podróży (pomoc w podróży lub pomoc w pokryciu kosztów podróży).

W Wielkiej Brytanii określa się znaczenie dostępności opisując podstawowe wymagania mieszkańców, które można opisać następująco [11]:

Ludzie mogą uzyskać dostęp do kluczowych usług po rozsądnych kosztach, w rozsądnym czasie i z rozsądną łatwością; mają wiedzę na temat dostępnego transportu, ufają jego niezawodności i czują się bezpieczni.

To są minimalne i rozsądne wymagania, które użytkownicy każdego systemu transportowego powinni być w stanie spełnić w każdych okolicznościach. Teraz, w zależności od położenia geograficznego, kontekstu społecznego i indywidualnych preferencji, oczekuje się, że idealne ustawienia czasu, kosztów, niezawodności i bezpieczeństwa będą różne w różnych krajach, miastach, grupach i pojedynczych osobach. Przykładem są standardy utworzone w Republice Południowej Afryki, w celu złagodzenia (wykluczenia) [44]:

- średni czas dojazdu do pracy powinien wynosić mniej niż 1 godzinę,
- transport publiczny powinien być przystępny cenowo, stanowiąc mniej niż 10% dochodu rozporządzalnego danej osoby,
- na obszarach miejskich dostęp do transportu publicznego powinien być możliwy w promieniu 1 km – lub ekwiwalentu 15 minut dojazdu pieszo,
- dostęp do regularnej komunikacji miejskiej powinien znajdować się w odległości 2 km lub 30 minut dojazdu pieszo,
- stosunek wykorzystania transportu publicznego do prywatnego samochodu powinien wynosić 80:20.

W wielu przypadkach argumentowano, że niezależnie od poziomu dochodów czy posiadania samochodu, standard kosztowy mierzony wielkością budżetu przeznaczonego na podróże powinien być stabilny oscylując między 7% a 9% indywidualnego dochodu [30].

Podsumowując wyniki przeprowadzonej analizy, proponuje się przyjąć do dalszych analiz następujące grupy czynników wykluczenia społecznego:

- 1) Niskie dochody.
- 2) Szczególne potrzeby osób o niskich dochodach i wykluczonych społecznie, do tych grup należy duża część osób starszych wiekiem, część osób ze szczególnymi potrzebami.
- 3) Izolacja geograficzna związana z zamieszkaniem osób o niskich dochodach i wykluczonych społecznie na obrzeżach miast, obszarach wiejskich i w

konsekwencji powodująca małą dostępnością do mieszkań, miejsc pracy i podstawowych usług.

- 4) System transportu niedostosowany do potrzeb osób niskich dochodach i wykluczonych społecznie.

Ponadto w pracach [11], [15], [27], [32], [34], [35], [36], [37], [38], [39], [45], [46], [44], [45] przedstawiono wiele analiz i badań dotyczących tego zagadnienia.

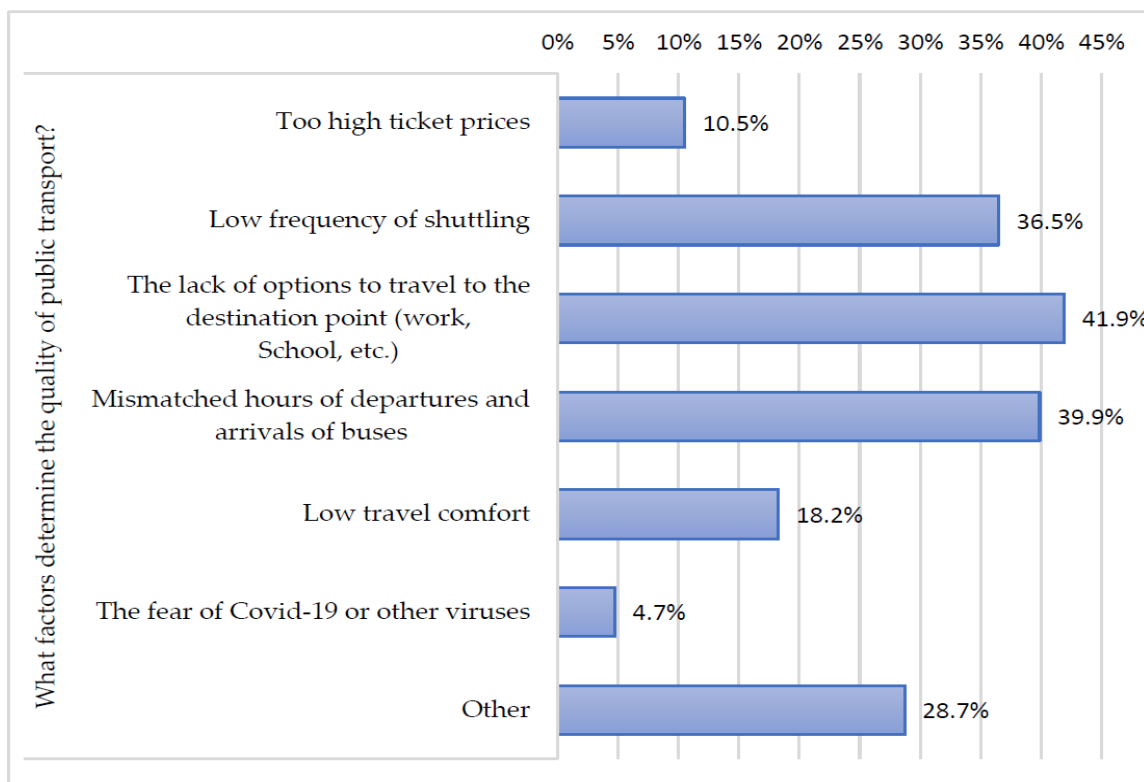
1.2.4 Konsekwencje

Charakterystyka konsekwencji wykluczenia społecznego od transportu. Złe warunki transportowe lub ograniczony dostęp do usług i zajęć ma wpływ na wykluczenie społeczne, co wiąże się z konsekwencjami dla osób fizycznych, społeczności, przedsiębiorstw i państwa [47]:

- osoby – mogą zostać odcięte od pracy, edukacji i szkoleń oraz innych kluczowych działań wpływających na jakość życia. w skrajnych okolicznościach ludzie mogą zostać odizolowani lub nawet nie wychodzić z domu.
- społeczności – złe warunki dla pieszych i połączenia transportowe mogą powodować izolację obszarów i szkodzić spójności społeczności. wysokie natężenie ruchu drogowego i słaba dostępność mogą ograniczyć inwestycje w miastach, a także sprawić, że lokalne środowisko stanie się mniej przyjazne.
- firmy – mogą ucierpieć z powodu utraty klientów i trudności w zatrudnieniu pracowników.
- państwo, region – ważne cele rządowe dotyczące dobrostanu pracy, osiągnięć edukacyjnych i uczestnictwa, nierówności w zakresie zdrowia oraz korzystania z kluczowych usług społecznych i kulturalnych przez grupy docelowe mogą zostać podważone. zły transport jako bariera w pracy może przyczynić się do wyższych wypłat świadczeń i obniżonych składek podatkowych. zasoby są marnowane w wyniku opuszczania wizyt lekarskich, opóźnień w wypisie pacjentów ze szpitala i przerywania nauki. wpływ transportu na zanieczyszczenie środowiska i śmierć pieszych pociąga za sobą znaczne koszty bezpośrednie i długoterminowe.

To powoduje, że problemy z transportem i dostępnością usług mogą powodować lub pogłębiać wykluczenie społeczne poprzez ograniczanie udziału społeczności i osób w kluczowych działaniach oraz, że negatywne skutki ruchu drogowego w nieproporcjonalny sposób dotyczą biedniejsze społeczności.

Na rys. 1.12 przedstawiono wynik badań czynników wpływających na jakość transportu zbiorowego w powiecie Biała Podlaska [48]. Istotne znaczenie mają w tym przypadku takie czynniki jak: możliwość dojazdu do wybranego celu podróży (praca, szkoła itp.), częstotliwość kursowania pojazdów, dopasowane czasy przyjazdu i odjazdu, wysokie koszty podróży i komfort podróży.



Rys. 1.12 Wykres z wynikami badań czynników wpływających na jakość transportu zbiorowego w powiecie Biała Podlaska.

Źródło: [48].

1.2.5 Charakterystyka osób narażonych na wykluczenie społeczne

Osobę wykluczoną społecznie według miary australijskiej [49] można opisać następująco:

- dochody gospodarstwa domowego – poniżej progu 500 aud brutto tygodniowo (ceny z 2008 roku w momencie przeprowadzania badania), co stanowiło wówczas najwyższy poziom świadczeń socjalnych,
- status zatrudnienia – niepracujący, nie kształcący się, nie opiekujący się rodziną ani nie podejmujący działalności wolontariackiej,
- działalność polityczna – w ciągu ostatnich 12 miesięcy nie współpracował/nie brał udziału w rządowej partii politycznej, kampanii lub grupie działania na rzecz poprawy warunków

społecznych/środowiskowych ani w Komitecie/grupie społeczności lokalnej,

- uczestnictwo – w ciągu ostatniego miesiąca nie uczestniczył w żadnym z poniższych wydarzeń: w bibliotece, w wydarzeniu sportowym lub ćwiczeniowym (uczestnik lub widz), w zajęciach hobbystycznych, rekreacyjnych lub w grupie zainteresowań, ani w wydarzeniu artystycznym lub kulturalnym,
- wsparcie społeczne – brak możliwości uzyskania pomocy, jeśli jej potrzebujesz, od najbliższej lub dalszej rodziny, przyjaciół lub sąsiadów.

Za osobę wykluczoną społecznie według miary kanadyjskiej [20] uznaje się osobę, która odpowiadając na sześć zagadnień uzyska nie więcej niż 10 pkt. na 30 możliwych. Ocenie podlegają:

- potrzeba mobilności – mierzona liczbą niezbędnych wyjazdów poza dom (praca, szkoła, placówka opieki medycznej itp.),
- dostępność zagospodarowania przestrzennego, średnia odległość do popularnych miejsc docelowych (sklep spożywczy, inne sklepy detaliczne, poczta, szkoła, park) w promieniu 0,5 km od domów),
- zdolność fizyczna i komunikacyjna: możliwość przemieszczania się różnymi środkami transportu na standardowe odległości oraz mówienia i czytania w lokalnym języku, posiadania telefonu stacjonarnego i korzystania z Internetu w miejscu zamieszkania,
- dostęp do samochodu samochodowy: posiadanie samochodu, zdolność danej osoby do korzystania z samochodu, dostęp do utwardzonej drogi,
- opcje mobilności – możliwość z korzystania z innych środków transportu niż samochód,
- możliwości finansowe - możliwość zapłaty za usługi transportowe.

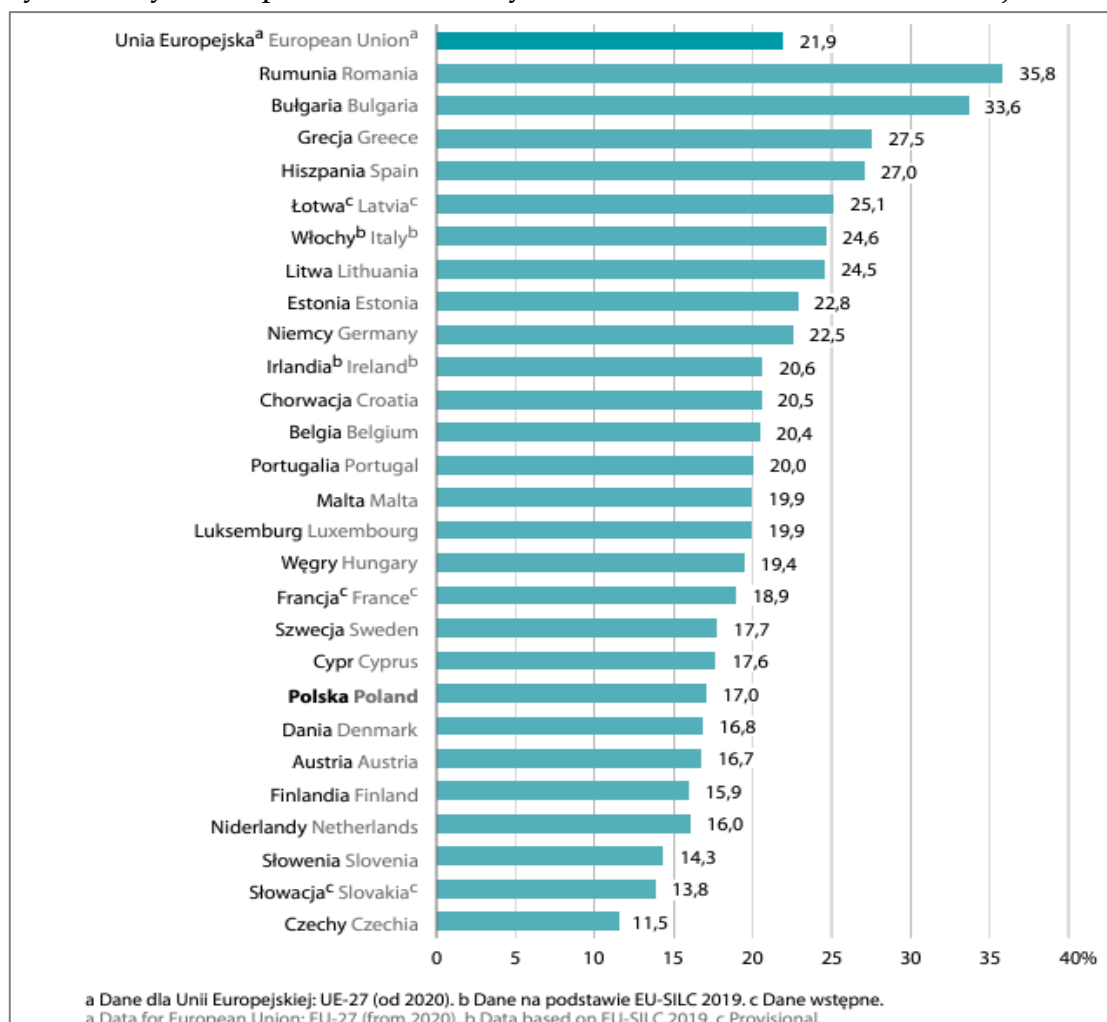
W UE stosowany jest wskaźnik zagrożenia ubóstwem lub wykluczeniem społecznym, w skrócie AROPE30, odpowiada sumie osób, które są zagrożone relatywnym ubóstwem dochodowym lub nie stać ich na zaspokojenie przynajmniej części potrzeb uznanych w warunkach europejskich za podstawowe, lub żyją w gospodarstwie domowym o bardzo niskiej intensywności pracy. Osoby uwzględniane są tylko raz, nawet jeśli znajdują się w więcej niż jednej z tych sytuacji [50]:

- wskaźnik pogłębionej deprivacji materialnej i społecznej (SMSD) – odsetek osób, które ze względów finansowych nie mogły zaspokoić co najmniej 7 z 13 potrzeb materialnych i społecznych (6 potrzeb dotyczących

poszczególnych osób i 7 ustalanych na poziomie gospodarstwa domowego),

- wskaźnik zagrożenia ubóstwem po uwzględnieniu w dochodach transferów społecznych (ARPR) – odsetek osób z rocznym ekwiwalentnym dochodem do dyspozycji poniżej granicy ubóstwa, która wynosi 60% krajowej mediany rocznych ekwiwalentnych dochodów do dyspozycji uwzględniających transfery społeczne,
- odsetek osób w wieku 0–64 lat będących członkami gospodarstw domowych, w których osoby dorosłe w wieku 18–64 lata przepracowały w roku odniesienia dla dochodów mniej niż 20% ich potencjalnego pełnego czasu pracy.

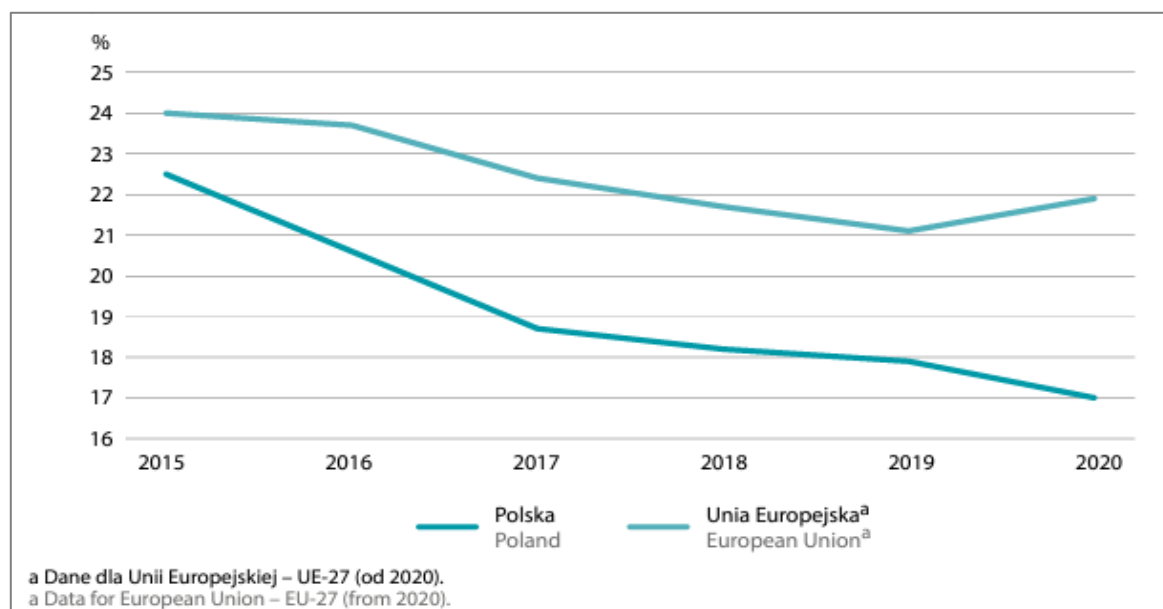
Na rysunku rys. 1.13 przedstawiono wykres wskaźnika AROPE30 dla krajów UE.



Rys. 1.13 Zmodyfikowany wskaźnik zagrożenia ubóstwem lub wykluczeniem społecznym w krajach Unii Europejskiej na podstawie badania EU-SILC 2020 (% osób w gospodarstwach domowych).

Źródło: [50].

Natomiast na Rys. 1.14 przedstawiono wykres wskaźnika AROPE30 dla Polski i dla UE w latach 2015 – 2020. Z tych wykresów wynika, że poziom wykluczenia społecznego w Polsce jest znacznie poniżej średniej w UE. Ponadto poziom tego wykluczenia w Polsce spada systematycznie od 2015 roku.



Rys. 1.14 Zmodyfikowany wskaźnik zagrożenia ubóstwem lub wykluczeniem społecznym w krajach w Polsce i w Unii Europejskiej na podstawie badania EU-SILC 2020 (% osób w gospodarstwach domowych).

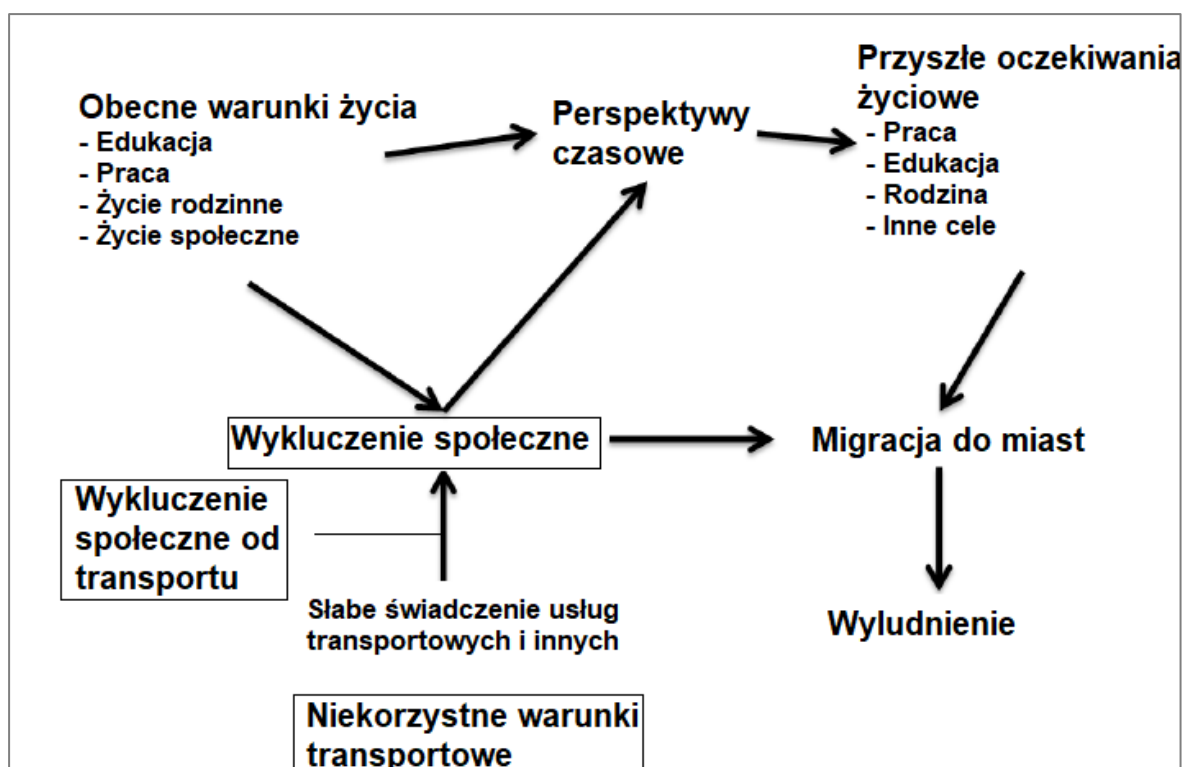
Źródło: [50].

Osobę doświadczającą wykluczenia społecznego można scharakteryzować (na podstawie badań angielskich), biorąc pod uwagę aspekty transportowe następująco:

- 1) Dostęp do środków transportu: ponad 30% gospodarstw domowych nie ma dostępu do samochodu, kobiety mają rzadszy dostęp do samochodu, a trzy czwarte kobiet powyżej 80 roku życia nie ma do niego dostępu.
- 2) Wykorzystanie środków transportu: ponieważ gospodarstwa domowe o niskich dochodach rzadziej posiadają samochody, w większym stopniu polegają one na innych środkach transportu, a w szczególności: autobusach, przemieszczaniu pieszym (najczęściej przez osoby o niskich dochodach), taksówkach i podwózkach od rodziny lub przyjaciół.
- 3) Pieszo najczęściej przemieszczają się osoby o niskich dochodach nie posiadające samochodu (58% podróży) w porównaniu do 17% podróży odbywanych w przypadku gospodarstw domowych o wysokich dochodach wyposażonych w samochód.
- 4) Ponad 90% podróży środkami transportu publicznego odbywa się autobusem, w tym przypadku osoby z gospodarstw domowych o niskich dochodach nieposiadających samochodu korzystają z autobusu podczas 20% swoich

podróży, w porównaniu z 2–4% w przypadku gospodarstw domowych wyposażonych w samochody.

- 5) Osoby z gospodarstw domowych o niskich dochodach podróżują rzadziej niż osoby z zamożnych gospodarstw domowych. Osoby o niskich dochodach nieposiadające samochodu odbywają średnio tylko 1,9 podróży na dzień, w porównaniu do 2,6 w przypadku właścicieli samochodów o niskich dochodach i 4,4 podróży na dobę w przypadku właścicieli samochodów o wysokich dochodach. Ponadto szacuje się, że osoby z niepełnosprawnościami podróżują o ponad 30% rzadziej niż ogół populacji.



Rys. 1.15 Migracja do miast i wyludnienie obszarów wiejskich jako konsekwencja wykluczenia społecznego od transportu.

Źródło: [32].

Wykluczenie związane z transportem, szczególnie dotyczy osób mieszkających na obszarach wiejskich, można w skrócie opisać przyjmując założenie, że dana osoba nie ma odpowiedniego dostępu do żadnego środka transportu, aby dotrzeć do miejsca, w którym odbywają się ważne zajęcia społeczne, w których chciałaby uczestniczyć. Jedną z kluczowych podstaw wykluczenia transportowego to brak możliwości dostępu do samochodu osobowego.

Specyficzną grupą osób strukturalnie zależnych są „ograniczeni właściciele samochodów”, czyli głównie mieszkańcy gospodarstw domowych o niskim statusie

na obszarach wiejskich, nieposiadających odpowiedniego transportu publicznego. W standardowych warunkach gospodarstwa te nie utrzymywałyby samochodu, ale muszą to robić ze względu na brak możliwości korzystania z transportu publicznego, a to dla nich stanowi ogromne obciążenie finansowe. Wykluczeniem transportowym dotknięte są te grupy społeczne, które z różnych powodów ograniczyły mobilność. Grupy te można klasyfikować na wiele sposobów (np. biorąc pod uwagę wiek, płeć, status dochodowy).

Z przeprowadzonego przeglądu literatury wynikają następujące grupy czynników wpływających na wykluczenie społeczne uwarunkowane transportem:

- 1) Położenie: występują znaczne różnice w poziomie wykluczenia na obszarach miejskich [9], [32], [46] i wiejskich [51], [52], [53], [54], [55]. Grupy celowe, w których najczęściej wyróżnia się:
 - dzieci i młodzież [17], [28], [56], [26].
 - osoby starsze [57], [58], [52], [59], [60],
 - osoby niepełnosprawne [61], [62], [63], [29], [27], [60],
 - kobiety [64],
 - osoby o niskich dochodach i bezrobotni [65],
 - ludność żyjąca na obszarach wiejskich i potrzebująca wsparcia, [26], [17], [66],
 - migranci i mniejszości etniczne [67].

W przypadku kobiet ich potrzeby podróżne są znacznie bardziej złożone w porównaniu z potrzebami mężczyzn, ponieważ ich czynności związane z gospodarstwem domowym i opieką nad dziećmi wymagają znacznie większej liczby podróży, jednakże podróże te są znacznie krótsze niż podróż głowy rodziny do pracy. W przypadku kobiet najważniejsza jest liczba samochodów w gospodarstwie domowym: jeśli są dwa, to są w korzystniejszej sytuacji, bo bez problemów mogą korzystać z samochodu; jeśli jednak w rodzinie jest tylko jeden, najprawdopodobniej będzie on używany przez głowę rodziny do codziennych dojazdów do pracy. Zatem jeśli chodzi o transport, sytuacja kobiet w rodzinach posiadających jeden samochód nie jest dużo lepsza (niż w przypadku rodzin, w których w ogóle nie ma samochodu), więc one również mogą zostać dotknięte wykluczeniem transportowym [68].

Dla osób starszych najważniejszy jest dostęp do sklepów, obiektów socjalno-zdrowotnych i rekreacyjnych, dlatego też odsetek wyjazdów wcześniej rannych lub nocnych i weekendowych (z wyjątkiem niedzielnych wizyt rodzinnych i wyjazdów religijnych) jest wśród nich niski, dlatego też istnienie tych dostępów nie jest tak ważne, jak w przypadku młodzieży.

Osoby, które nie mają łatwego dostępu do transportu, mają ograniczony dostęp do zatrudnienia, edukacji, zdrowia, usług, możliwości i sieci społecznych. W związku z tym następuje ograniczenie pracy i wypoczynku, co staje się czynnikiem wyzwalającym długoterminowe negatywne skutki społeczne, w tym: bezrobocie strukturalne i migracje, ubóstwo, marnowanie szans, osłabienie lub zerwanie więzi społecznych, upadek społeczno-gospodarczy, rosnący poziom motoryzacji, negatywny wpływ na środowisko, peryferyjność [69].

Konsekwencje wykluczenia społecznego związanego z transportem odczuwają liczne grupy społeczne, w szczególności:

- osoby niepełnosprawne,
- osoby starsze,
- dzieci i młodzież,
- ubodzy,
- opiekunowie osób starszych i niepełnosprawnych.

Niepełnosprawność często wiąże się z brakiem lub ograniczoną możliwością prowadzenia samochodu, co jest równoznaczne ze zwiększoną zależnością od rodziny, znajomych lub usług socjalnych. Brak lub ograniczona dostępność transportu może zatem skutkować brakiem szans na zatrudnienie, ponadto w przypadku niepełnosprawności ruchowej wykluczenie transportowe może mieć negatywne skutki psychologiczne związane z poczuciem bycia uwięzionym w domu.

Osoby starsze ze względu na zaawansowany wiek w ograniczonym zakresie mogą korzystać z samochodu, a dla tych, które nie mają wsparcia ze strony rodziny, dostęp do transportu publicznego jest jedynym sposobem na zaspokojenie podstawowych potrzeb. Wiele z nich uzależnionych jest od częstych wizyt u lekarzy specjalistów, dostępu do sklepów, w tym aptek i usług, co wraz ze spadkiem sprawności fizycznej stwarza barierą w codziennym życiu.

Dzieci i młodzież dojeżdżająca na co dzień do szkoły ma ograniczone możliwości edukacyjne ze względu na rozkłady jazdy autobusów, które nie zawsze dają jej szansę na uczestnictwo w zajęciach po regularnych zajęciach. Nastolatki są zdani na rzadkie połączenia autobusowe lub rodzinę, która musi je dowozić i odbierać ze szkoły lub zajęć pozalekcyjnych. Dodatkowym problemem, z jakim borykają się młodzi ludzie, jest znacznie niższy dostęp do relacji społecznych z rówieśnikami, co może dotyczyć nastolatków pochodzących ze słabiej rozwiniętych sieci społecznych lub pochodzących z obszarów wiejskich [17], [26], [28], [56], [58].

Wiele osób o niskich dochodach nie stać na prywatny środek transportu oraz mają ograniczony dostęp do zatrudnienia, edukacji i usług, co jest jedną z przyczyn wypychania ich w bezrobocie strukturalne i depryzację społeczną. Wśród nich jest

grupa biednych pracujących, zatrudnionych w firmach, co wymaga dojazdów prywatnym samochodem na duże odległości. Często koszty utrzymania indywidualnego środka transportu są wysokie, że pochłaniają znaczną część wynagrodzenia [65].

Opiekunowie. Słabo rozwinięty system usług społecznych w Polsce zmusza potomków osób starszych i niepełnosprawnych do poświęcenia swojego życia w celu pomocy niesamodzielnym członkom rodziny. Większość opiekunów to nieopłacani członkowie rodzin, którzy borykają się z regularnymi wizytami w domach osób starszych lub niepełnosprawnych. Z powodu braku wsparcia ze strony rządu zazwyczaj nie stać ich na zakup i utrzymanie samochodu. Z drugiej strony obowiązki uniemożliwiają podjęcie kolejnej pracy, co popycha ich w jeszcze większe wykluczenie transportowe [70].

Dostęp do samochodu. Dla wielu grup społecznych borykających się z niskimi dochodami jedyną możliwością zakupu samochodu jest zakup używanego, który często wymaga regularnych przeglądów i napraw. Eksploatacja starego samochodu wiąże się z dużą ilością dodatkowej pracy i umiejętności związanych z mechaniką samochodową, niezbędnych do zachowania mobilności. Ponadto istnieje duże prawdopodobieństwo, że samochód ulegnie krytycznej awarii i nie będzie nadawał się do użytku lub będzie wymagał wymiany kosztownych elementów. To generuje koszty, które mogą być trudne do pokrycia [69].

Osobę doświadczającą wykluczenia społecznego seniorów w środowisku wiejskim biorąc pod uwagę aspekty transportowe, według badań polskich [59] można scharakteryzować następująco:

- 1) Seniorzy mieszkają na wsiach, które charakteryzują się:
 - w prawie 15% miejscowości, nie ma sklepu z podstawowymi produktami,
 - w ponad 20% z tych miejscowości nie ma kościoła,
 - w 50% miejscowości nie ma miejsc integracji, tj. kluby lub domy kultury,
 - w ponad 70% nie ma ośrodka zdrowia.
- 2) Seniorzy wykluczeni od transportu zbiorowego mogą mieć coraz większe trudności w zaspokajaniu podstawowych potrzeb w związku z coraz większym oddalaniem się ważnych dla nich miejsc:
 - 44% seniorów mieszka na wsiach, na których zlikwidowano połączenia komunikacji miejskiej,
 - blisko 70% seniorów boryka się z problemami związanymi z dostępem do transportu publicznego, umożliwiającego wyjazd i powrót do miejsca zamieszkania.

- prawie połowa ankietowanych (47,3%) do najbliższego przystanku autobusowego musi pokonać odległość ponad kilometra, w tym 27,5% osób starszych, które do przystanku autobusowego muszą przejść od 1 do 3 km i ponad 20% seniorów, które muszą przejść od 3 do 10 km i więcej.
- 3) Seniorzy w dużym stopniu zaliczani są do osób nieposiadających prawa jazdy, osób niepełnosprawnych lub osób, których nie stać na samochód, a w ten sposób są narażeni na ryzyko wykluczenia z transportowego i uzależnienia od osób zmotoryzowanych. Osoby starsze następująco korzystają z transportu:
- znacznej części zapewnianego przez sąsiadów lub członków rodziny (44%),
 - około jedna trzecia z nich korzysta z własnego samochodu (34,1%),
 - 11% z taksówki, a także z rowerów, hulajnóg i poruszania się pieszo.

1.2.6 Identyfikacja obszarów z wykluczeniem transportowym i społecznym

Charakterystyka ogólna

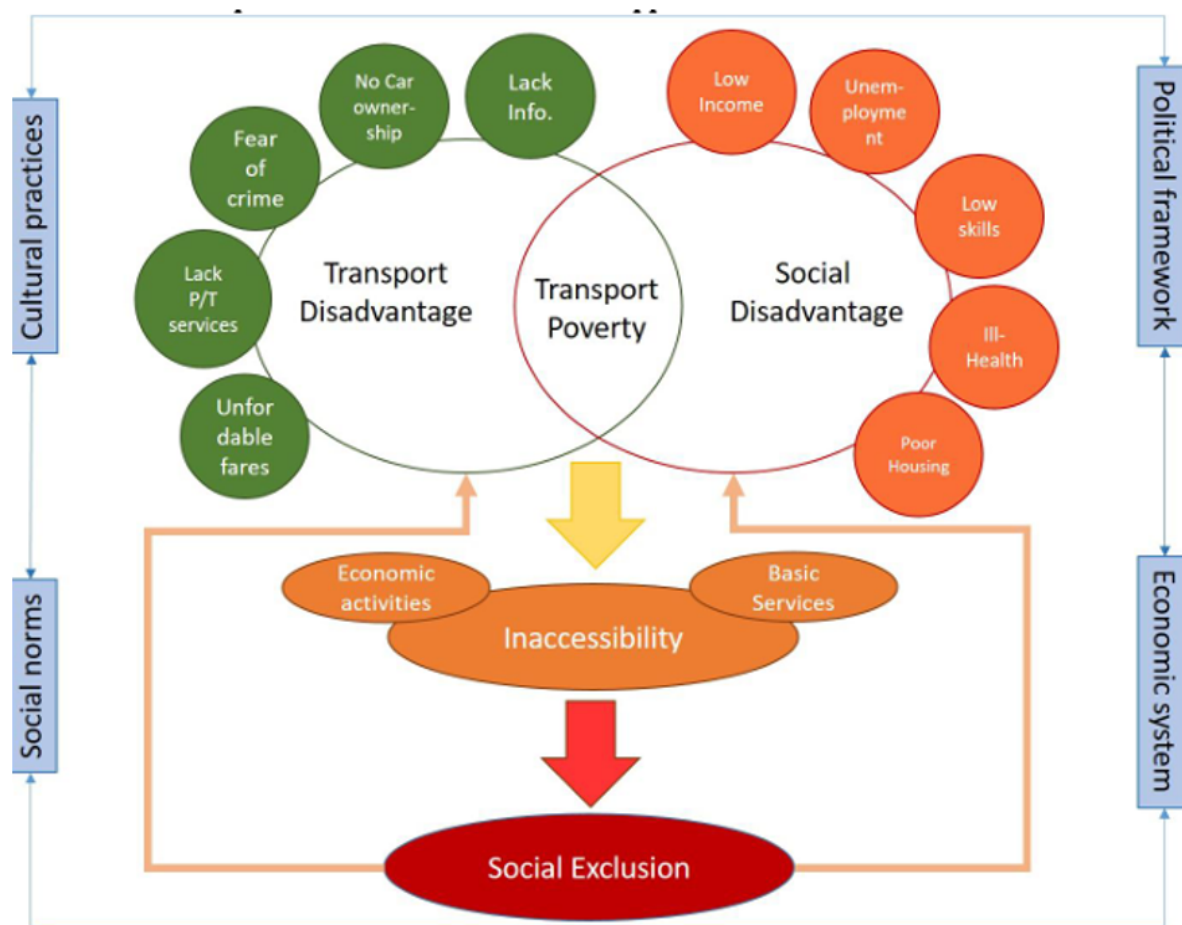
Niekorzystne warunki transportu, charakteryzujące się: brakiem samochodu, słabą obsługą lub brakiem dostępu do transportu zbiorowego, wysokich kosztów podróży, brakiem informacji, brakiem bezpieczeństwa ogólnego i osobistego, przy braku lub ograniczonej dostępności do dóbr i usług mogą przyczyniać się do potęgowania niekorzystnych warunków społecznych: braku pracy, niskich dochodów, słabych warunków mieszkaniowych, ograniczonej dostępności do służby zdrowia lub izolację społeczną, a w końcowym efekcie może doprowadzić do wykluczenia społecznego [29]. Dlatego dobra polityka transportowa i rozwinięte systemy transportowe mogą przyczyniać się do tworzenia lub łagodzenia wykluczenia społecznego wynikającego z niedoskonałości transportowych [32].

Można znaleźć wiele podejść do wyboru obszarów o największych konsekwencjach wykluczenia transportowego. Na uwagę zasługuje kilka koncepcji identyfikacji obszarów problemowych z wykorzystaniem metody szacowania:

- poziomu ubóstwa transportowego [37],
- poziomu wykluczenia społecznego ze względu na niekorzystne warunki transportu zbiorowego [39],
- poziomu ryzyka wykluczenia społecznego zależnego od transportu [38],
- wielkość luki przestrzennej pomiędzy społecznym zapotrzebowaniem na transport i podażą usług transportowych [28], [71],
- poziom dostępności transportu zbiorowego [70], [54],
- poziom dostępności transportu autobusowego w gminach [70].

Ocena poziomu ubóstwa transportowego.

Ubóstwo transportowe występuje wówczas, gdy niekorzystne uwarunkowania transportowe i niekorzystne uwarunkowania społeczne nakładają się na siebie tworząc wspólny obszar na rys. 1.16 który kumuluje wpływ warunków społeczno-ekonomicznych na codzienną mobilność i dostęp ludzi do transportu. Jeżeli występują trudności z transportem, oznacza to, że nie ma możliwości poruszania się, aby uzyskać dostęp do pracy, edukacji, opieki zdrowotnej i sieci społecznościowych [40].



Rys. 1.16 Zależność pomiędzy niekorzystnymi warunkami transportu, niekorzystnymi warunkami społecznymi oraz wykluczeniem społecznym.

Źródło: [29].

Termin ubóstwo transportowe dotyczy także przystępności cenowej posiadania samochodu i rosnących kosztów transportu publicznego. Chociaż jest to bardziej złożona kwestia niż tylko przystępność cenowa transportu samochodowego. Brak dostępu do samochodu, słaba dostępność transportu publicznego i rosnące opłaty za transport publiczny są również postrzegane jako główne obawy dotyczące ubóstwa w transporcie. Pomimo braku jasnej definicji, podjęto kilka prób opracowania wskaźników ubóstwa transportowego porównując np. do definicji ubóstwa

energetycznego, opracowano wskaźnik ubóstwa transportowego sugerujący, że gospodarstwa domowe wydające średnio ponad 10% swoich dochodów na transport można uznać za dotknięte ubóstwem transportowym, mimo że średnie wydatki na transport są wyższe.

Ubóstwo w transporcie prowadzi do braku dostępu do towarów, usług, zatrudnienia, kapitału społeczno-kulturowego, tworzenia sieci kontaktów społecznych i podejmowania decyzji. Brak dostępu do podstawowych usług w tym podejściu powoduje wykluczenie społeczne. Należy podkreślić, że wszystkie te elementy mają swoje źródło w szeregu czynników zależnych od charakterystyki przestrzeni, na którą składają się ramy polityczne, system gospodarczy, praktyki kulturowe i normy społeczne. Zaproponowano następującą definicję ubóstwa transportowego [29]:

Ubóstwo transportowe występuje wówczas, gdy osoba (gospodarstwo domowe) jest uboga w środki transportu, a w celu zaspokojenia swoich codziennych, podstawowych potrzeb związanych z aktywnością, ma zastosowanie co najmniej jeden z poniższych warunków.

- 1) Nie jest dostępna żadna opcja transportu dostosowana do kondycji fizycznej i możliwości danej osoby.
- 2) Istniejące możliwości transportu nie docierają do miejsc docelowych, gdzie dana osoba może zaspokoić swoje codzienne potrzeby związane z aktywnością, aby utrzymać odpowiednią jakość życia.
- 3) Niezbędna tygodniowa kwota wydana na transport pozostawia gospodarstwo domowe z dochodem rezydualnym poniżej oficjalnej granicy ubóstwa.
- 4) Osoba musi odbyć nadmierną liczbę podróży w czasie, prowadzącą do ubóstwa czasu lub izolacji społecznej.
- 5) Panujące warunki podróżowania są niebezpieczne lub niezdrowe dla danej osoby.

Problemy związane z ubóstwem transportowym przedstawiono szerzej w pracach: [7], [34], [45], [72], [73]

Dla Anglii opracowano miarę ubóstwa transportowego w oparciu o trzy wskaźniki [19]:

- czas potrzebny na dostęp do podstawowych usług;
- odległość do najbliższego przystanku autobusowego lub stacji kolejowej;
- dochód rodziny.

Analizowany obszar jest klasyfikowany jako obszar o niskim, średnim lub wysokim ryzyku ubóstwa transportowego, w oparciu o odsetek gospodarstw domowych na obszarze, które spełniają każde z trzech kryteriów. Wskaźnik

dochodów opiera się na odsetku gospodarstw domowych, które musiałyby wydać ponad 10% swoich dochodów na prowadzenie samochodu, niezależnie od tego, czy faktycznie posiadały samochód, czy nie. Wskaźnik odległości do transportu publicznego wykorzystuje odsetek gospodarstw domowych, które musiałyby przejechać ponad 1 milę, aby dotrzeć do najbliższego przystanku autobusowego lub stacji kolejowej. Miara dostępu do usług kluczowych to odsetek gospodarstw domowych, które musiałyby podróżować dłużej niż godzinę, aby dotrzeć do listy ośmiu „podstawowych” usług. Kluczową słabością tego miernika jest to, że jest to miara zagregowana. Nie identyfikuje gospodarstw domowych dotkniętych ubóstwem transportowym, zamiast tego identyfikuje obszary, w których potencjalnie występują problemy transportowe.

Zaproponowano także miara bogactwa transportowego która uwzględniała następujące parametry:

- dostępność samochodu,
- dostęp do transportu publicznego
- dostęp do kluczowych usług i obiektów.

Ta miara bogactwa transportowego pozwala na porównanie osób fizycznych i gospodarstw domowych, ale nie identyfikuje tych, którzy nie mają wystarczającego transportu, aby zaspokoić swoje potrzeby [19].

Rzadko stosuje się to podejście ze względu na trudności w zdefiniowaniu tego pojęcia [33]. Jednym z przykładów zastosowania koncepcji ubóstwa transportowego była analiza wpływu planowanej linii kolejowej do lotniska w Dolinie Meksyku na obsługę transportową gmin północnej strefy Obszaru Metropolitalnego miasta Meksyk.

Ogólny model szacowania wskaźnika ubóstwa transportowego PT określano według wzoru:

$$PT = TD + SD$$

gdzie:

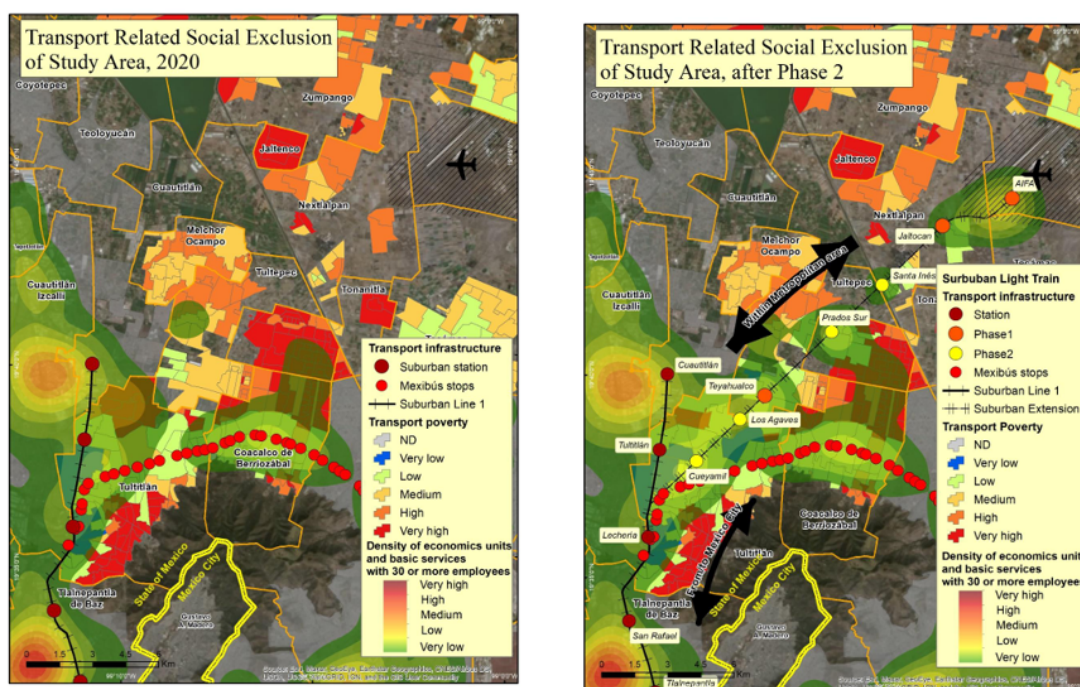
PT – wskaźnik ubóstwa transportowego,

TD – wskaźnik niekorzystnego czasu dostępu,

SD – wskaźnik niedogodności społecznych związanych z transportem.

W obliczaniu wskaźników TD i SD brano pod uwagę następujące aspekty: zrównoważona mobilność, planowanie przestrzenne, prawo do mieszkania w mieście, prawo do mobilności, niekorzystne warunki transportowe, niekorzystną sytuację społeczną, ubóstwo transportowe, dostępność i wykluczenie społeczne. Im wyższa wartość wskaźnika PT, tym większy zbiór problemów transportowych i społecznych

Wyniki analiz jakościowych i ilościowych obejmujących zmiany ubóstwa transportowego oraz zmiany społeczne (miejsca pracy) przed (rok 2020) i po (etap 2) wybudowaniu analizowanej linii kolejowej do lotniska, przedstawiono na rys. 1.17.



Źródło: [37].

Niestety nawet po wdrożeniu nowej linii kolejowej część obszarów (położonych poza wpływem planowanej linii kolejowej) będzie miała poziom ubóstwa transportowego na poziomie zbliżonym do obecnego.

Ocena poziomu wykluczenia społeczne związane z transportem publicznym (PTSE)

46

wykorzystująca to podejście zastosowano w ocenie systemu transportu publicznego SITEUR na obszarze metropolitalnym Guadalajara w Meksyku [39].

Ogólny model szacowania wskaźnika wykluczenia społecznego związane z transportem publicznym PTSE określano według wzoru:

$$PTSE = IATD + ITSD$$

gdzie:

PTSE – wskaźnik wykluczenia społecznego związanego z transportem,

IATD – wskaźnik niekorzystnego czasu dostępu,

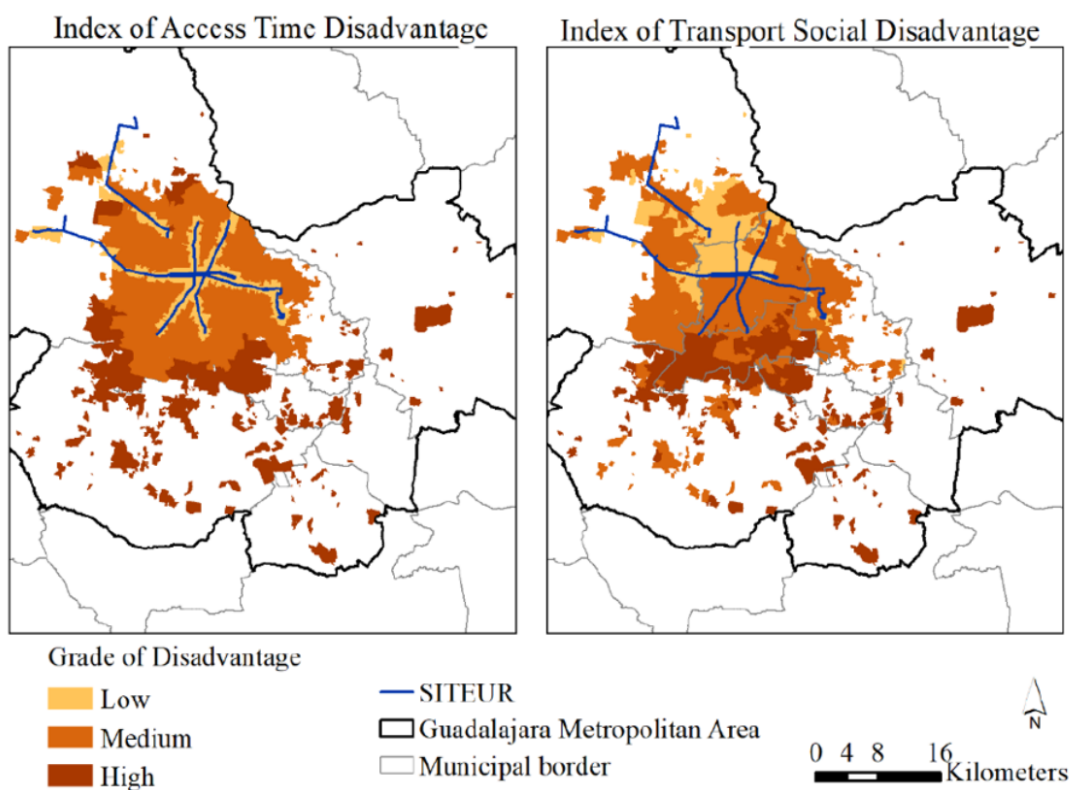
ITSD – wskaźnik niedogodności społecznych związanych z transportem publicznym.

Wskaźnik PTSE uwzględnia wpływy dwóch wskaźników: niekorzystnego czasu dostępu (IATD) i niedogodności społecznych związanych z transportem (ITSD). Wskaźnik IATD charakteryzuje dostępność czasową poszczególnych rejonów do przystanków transportu zbiorowego. Natomiast wskaźnik ITSD reprezentuje wpływ 12 niekorzystnych czynników społecznych (np. rodzaj grupy społecznej, posiadanie samochodu, bezrobocie, niepełnosprawność, analfabetyzm i inne).

Zastosowana metoda pozwala na ocenę wykluczenia społecznego związanego z transportem publicznym i umożliwia identyfikację obszarów dotkniętych niedoborem transportu publicznego, a także ludność charakteryzującą się niekorzystną sytuacją społeczną w transporcie, co razem daje wyraźny wskaźnik sytuacji wykluczenia społecznego związanego z systemem transportu publicznego.

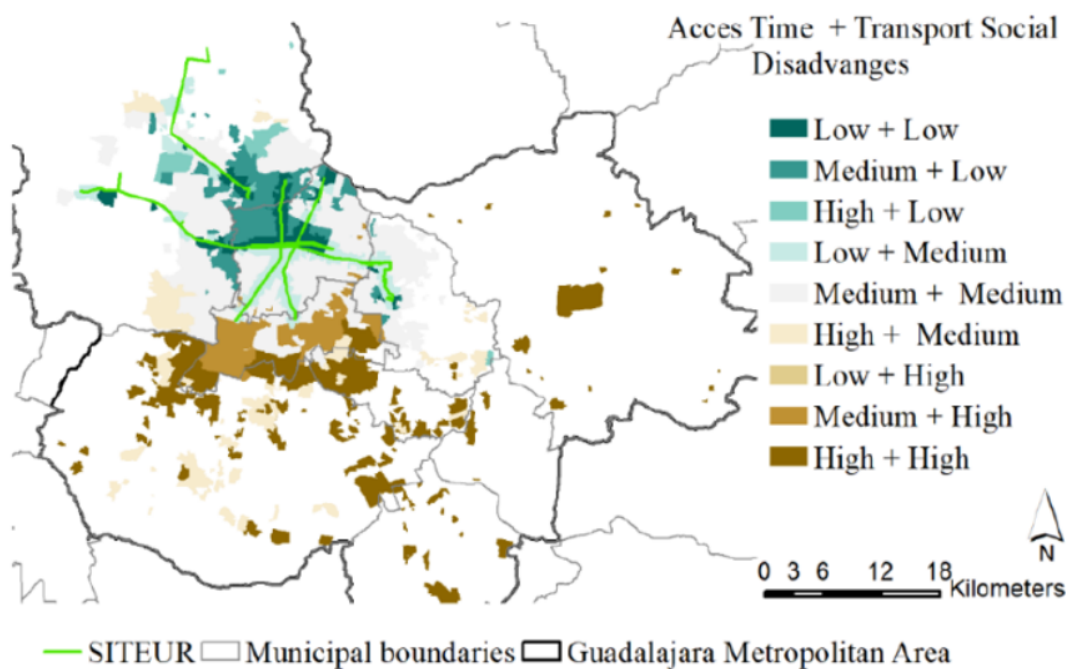
Na rys. 1.18 przedstawiono mapy rejonów administracyjnych analizowanego obszaru metropolitalnego Guadalajara z klasyfikacją poziomu niekorzystnego czasu dostępu IATD oraz klasyfikacją poziomu niedogodności społecznych związanych z transportem publicznym ITSD.

Na rys. 1.19 przedstawiono mapę rejonów administracyjnych analizowanego obszaru metropolitalnego Guadalajara z klasyfikacją poziomu wykluczenia społecznego związanego z transportem PTSE.



Rys. 1.18 Mapy rejonów administracyjnych obszaru metropolitalnego Guadalajara z klasyfikacją poziomu niekorzystnego czasu dostępu IATD oraz poziomu niedogodności społecznych związanych z transportem publicznym ITDS.

Źródło: [37].



Rys. 1.19 Mapa rejonów administracyjnych obszaru metropolitalnego Guadalajara z klasyfikacją poziomu wykluczenia społecznego od transportu zbiorowego.

Źródło: [37].

Przeprowadzone analizy wykazały, że system SITEUR poprawia czas dostępu do transportu publicznego w obszarach centralnych metropolii, ale jest niewystarczający, aby obsłużyć południowy wschód analizowanego obszaru metropolitalnego, na którym występują duże niekorzystne warunki społeczne związane z transportem. Wymaga to między innymi zaplanowania rozwoju sieci wydajnego transportu zbiorowego w tych obszarach.

Ocena poziomu ryzyka wykluczenia społecznego związanego z transportem TRSE

Ryzyko wykluczenia społecznego związanego z transportem TRSE oznacza niemożność dostępu do możliwości, kluczowych usług i życia społecznego w takim stopniu, w jakim jest to potrzebne, a także stawianie czoła poważnym przeszkodom w życiu codziennym ze względu na szersze skutki konieczności podróżowania w celu uzyskania dostępu do kluczowych miejsc docelowych. Te szersze skutki obejmują koszty i czas związany z korzystaniem z systemu transportowego oraz wpływ stresu i niepokoju związany z korzystaniem z systemu transportowego. Łącznie skutki te mogą przyczynić się do powstania błędnego koła ubóstwa, izolacji i słabego dostępu do podstawowych usług.

Wykluczenie społeczne związane z transportem jest spowodowane połączeniem rozproszenia, zawodności i wysokich kosztów w systemie transportu publicznego; złe warunki dla przemieszczania pieszo lub do jazdy na rowerze i poruszania się na kółkach w środowiskach zdominowanych przez samochody, oraz wynikający z tego wysoki poziom zależności od samochodu. Prowadzi to do słabego dostępu do kluczowych miejsc docelowych dla osób uzależnionych głównie od transportu publicznego i aktywnego podróżowania, a także do przymusowego posiadania samochodu, w ramach którego gospodarstwa domowe są zmuszone do posiadania samochodu pomimo kosztów dostępu do samochodu, które powodują dla nich znaczne trudności. Szczególnie dotyczy to obszarów wiejskich [45], [51], [52], [53], [74].

Analizę i ocenę **ryzyka wykluczenia społecznego związanego z transportem TRSE** przeprowadzono dla obszaru Północnej Anglii [38]. Wyniki tej analizy wskazują, że 3,3 miliona zamieszkałych tam ludzi żyje na obszarach o wysokim ryzyku TRSE. Są to obszary, na których występuje słaby dostęp transportu publicznego do kluczowych miejsc docelowych, wysoki poziom uzależnienia od samochodu i znaczna podatność na wykluczenie społeczne. Obszary te są szeroko rozpowszechnione na północy, ale są szczególnie skoncentrowane na obszarach produkcyjnych i po eksploatacji górniczej, na obrzeżach obszarów wiejskich i miejskich, w mniejszych miastach i miasteczkach oraz w społecznościach

przybrzeżnych. Osoby na północy są średnio bardziej narażone na TRSE niż mieszkańcy pozostałej części Anglii, przy czym 21% osób na północy mieszka na obszarach wysokiego ryzyka w porównaniu z 16% osób na południu i w centrum kraju.

Ryzyko wykluczenia społecznego związanego z transportem TRSE określono według poniższego modelu. Ogólny model szacowania wskaźnika ryzyka wykluczenia społecznego związane z transportem TRSE określano według wzoru:

$$TRSE = A \cdot V$$

gdzie:

TRSE – wskaźnik ryzyka wykluczenia społecznego związanego z transportem,

A – wskaźnik dostępności czasowej podobszaru do wybranych celów podróży,

V – wskaźnik odporności podobszaru na zagrożenia społeczne.

Do szacowania wskaźnika dostępności wykorzystano statystyki czasu podróży w dostępie do następujących czterech typów miejsc docelowych:

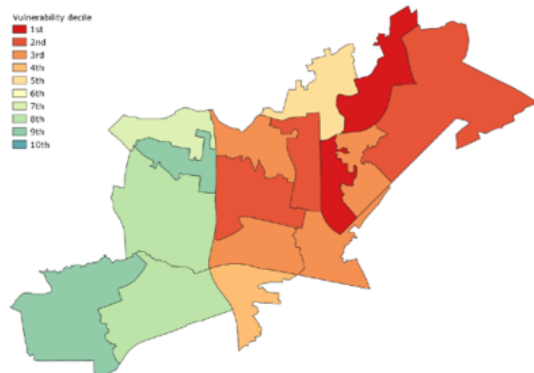
- zatrudnienia: centra zatrudnienia zatrudniające ponad 5000 pracowników,
- edukacji: szkoły podstawowe, gimnazja i uczelnie policealne,
- opieka zdrowotna: szpitale i gabinety lekarskie,
- usługi podstawowe: wykorzystanie centrów miast jako pośrednika w dostępie do podstawowych usług, w tym banku, poczty, apteki i urzędu pracy.

Wskaźnik podatności na zagrożenia populacji na wykluczenie społeczne oszacowano wykorzystując wskaźniki deprywacji w następujących obszarach: dochody, zatrudnienie, edukacja, zdrowie, przestępczość, różne bariery i środowisko naturalne.

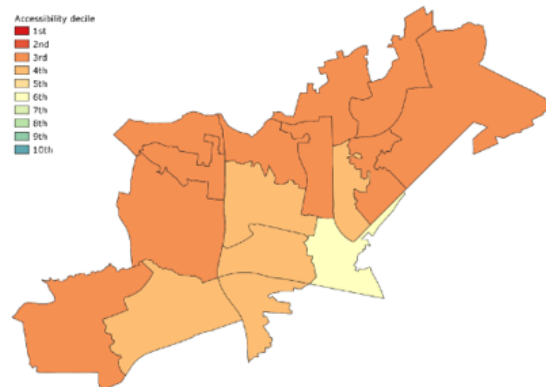
Na rys. 1.20 przedstawiono mapy obrazujące poziom dostępności do transportu, poziom odporności na zagrożenia oraz klasę ryzyka wykluczenia społecznego związanego z transportem TRSE [38].

Wyniki tych analiz wykazały, że na poziom TRSE mają nieproporcjonalny wpływ osoby niepełnosprawne i cierpiące na długotrwałe choroby, osoby mające obowiązki opiekuńcze oraz osoby o niskich dochodach i niepewne zatrudnienie. U podstaw tego leży dostępność fizyczna i ograniczenia kosztowe, decyzje dotyczące planowania transportu i wyznaczania tras, w których priorytetowo traktowane są korytarze dojazdowe, a także zwiększone narażenie na rozproszenie i zawodność. Różnice w poziomie TRSE są również widoczne ze względu na wiek, płeć, pochodzenie etniczne i seksualność, przy czym TRSE odzwierciedla i wzmacnia szersze wzorce nierówności społecznych i ekonomicznych w analizowanym obszarze.

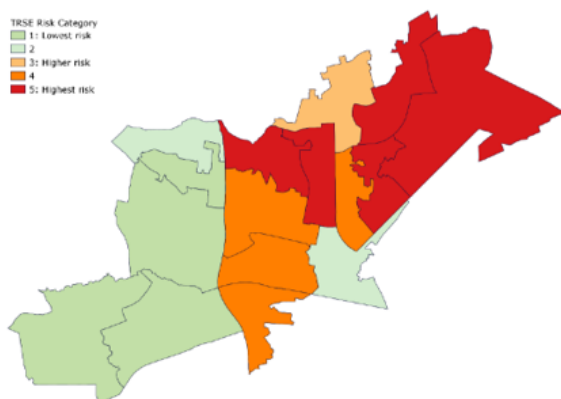
Map 2.1 – Example area: Vulnerability decile



Map 2.2 – Example area: Accessibility decile



Map 2.3 – Example area: TRSE Risk Category



Rys. 1.20 Mapy: a) poziomu dostępności do transportu, b) poziomu odporności na zagrożenia, c) klasy ryzyka wykluczenia społecznego związanego z transportem TRSE
Źródło: [38].

Wskaźnik TRSE wykorzystano także do oceny ryzyka wykluczania od transportu obszarów peryferyjnych w gminie Lesko w Polsce i powiatu Snina na Słowacji. Wykluczenie transportowe mierzono w wymiarze przestrzennym, w odniesieniu do pojedynczego miasta. Założono, że mieszkaniec dowolnego miasta (małego lub dużego, mniej lub bardziej oddalonego od centrum) powinien mieć takie same szanse na korzystanie z transportu publicznego. W przypadku braku jakiegokolwiek połączenia z miastem przyjmowano wykluczenie na poziomie 100%.

Wskaźnik wykluczenia TRSE szacowano dla mieszkańców poszczególnych miejscowości w zależności od możliwości dojazdu do miasta w poszczególnych dniach tygodnia oraz w zależności od kategorii dróg i liczby mieszkańców w danej wiosce według wzorów:

$$TRSE = \left(\frac{R}{M} - 1 \right) \cdot 100 (\%)$$

$$R = \begin{cases} R_{Sn}, & R_{Sn} \leq M \\ M, & M < R_{Sn} \end{cases}$$

gdzie:

TRSE – wskaźnik wykluczenia społecznego związany z transportem;

R – liczba dni podróży;

R_{Sn} – liczba dnia podróży (obliczana osobno dla każdej kategorii Sn);

Sn – oznaczenie określonej kategorii dni w roku (od S1 do S7);

M – parametr określający dzienną liczbę przejazdów, poniżej której występuje zjawisko wykluczenia transportowego.

Średni wskaźnik wykluczenia transportowego:

- a) mieszkańca gminy Lesko wynosi – 43% dla (natomiast –70%, gdy uwzględnia się wyłącznie obszary wiejskie)
- b) mieszkańca powiatu Snina wynosi –14% (natomiast –30% dla obszarów wiejskich).

Średni wskaźnik wykluczenia transportowego w zależności od kategorii dnia:

- a) mieszkańca gminy Lesko wynosi – 43 – 100%,
- b) mieszkańca powiatu Snina wynosi – 50 – 76%.

Średni wskaźnik wykluczenia transportowego w zależności od populacji:

- a) mieszkańca gminy Lesko wynosi – 28 – 100%,
- b) mieszkańca powiatu Snina wynosi –11% - 20%.

Wskaźnik wykluczenia silniej skorelowany jest z kategorią dróg w analizowanym regionie niż z wielkością populacji mieszkańców.

Autorzy [13] stwierdzili w podsumowaniu, że model transportu publicznego, którego zasady funkcjonowania zostały stworzone kilkadziesiąt lat temu na potrzeby gospodarki przemysłowej zdominowanej przez pracę zmianową, nie odpowiada współczesnym potrzebom i oczekiwaniom ludzi zamieszkujących peryferyjne obszary przygraniczne. Ze względu na ograniczenia finansowe zarówno model stosowany w Polsce (oparty na rozwiązaniach wolnorynkowych), jak i model przewidujący ingerencję administracyjną w sieć połączeń transportu publicznego (rozwiązanie zidentyfikowane na Słowacji) nie pozwalają na istotne zmniejszenie wykluczenia transportowego.

Ocena poziomu luki pomiędzy potrzebami transportowymi mieszkańców i podażą transportu zbiorowego.

W miastach australijskich Hobart, Adelajda, Sydney, Melbourne od wielu lat prowadzone są badania rozbieżności pomiędzy podażą transportu zbiorowego i potrzebami społecznymi [28], [56], [71], [75]. Celem tych badań było ustalenie podstaw do planowania mającego na celu podejmowanie działań zmierzających do wyeliminowania zidentyfikowanych luk, a także monitorowania wyników w zakresie eliminowania tych luk.

Ryzyko wykluczenia społecznego związanego z transportem TRSE określono według poniższego modelu. Ogólny model szacowania wskaźnika luki pomiędzy potrzebami transportowym mieszkańców i podażą transportu zbiorowego GAPT określano według wzorów: [28], [56].

$$N-GAP = CSNI/PTSI$$

gdzie:

N-GAP – luka pomiędzy potrzebami transportowymi mieszkańców i podażą transportu zbiorowego na analizowanym obszarze,

CSNI – wskaźnik ważony potrzeb transportowych mieszkańców na analizowanym obszarze,

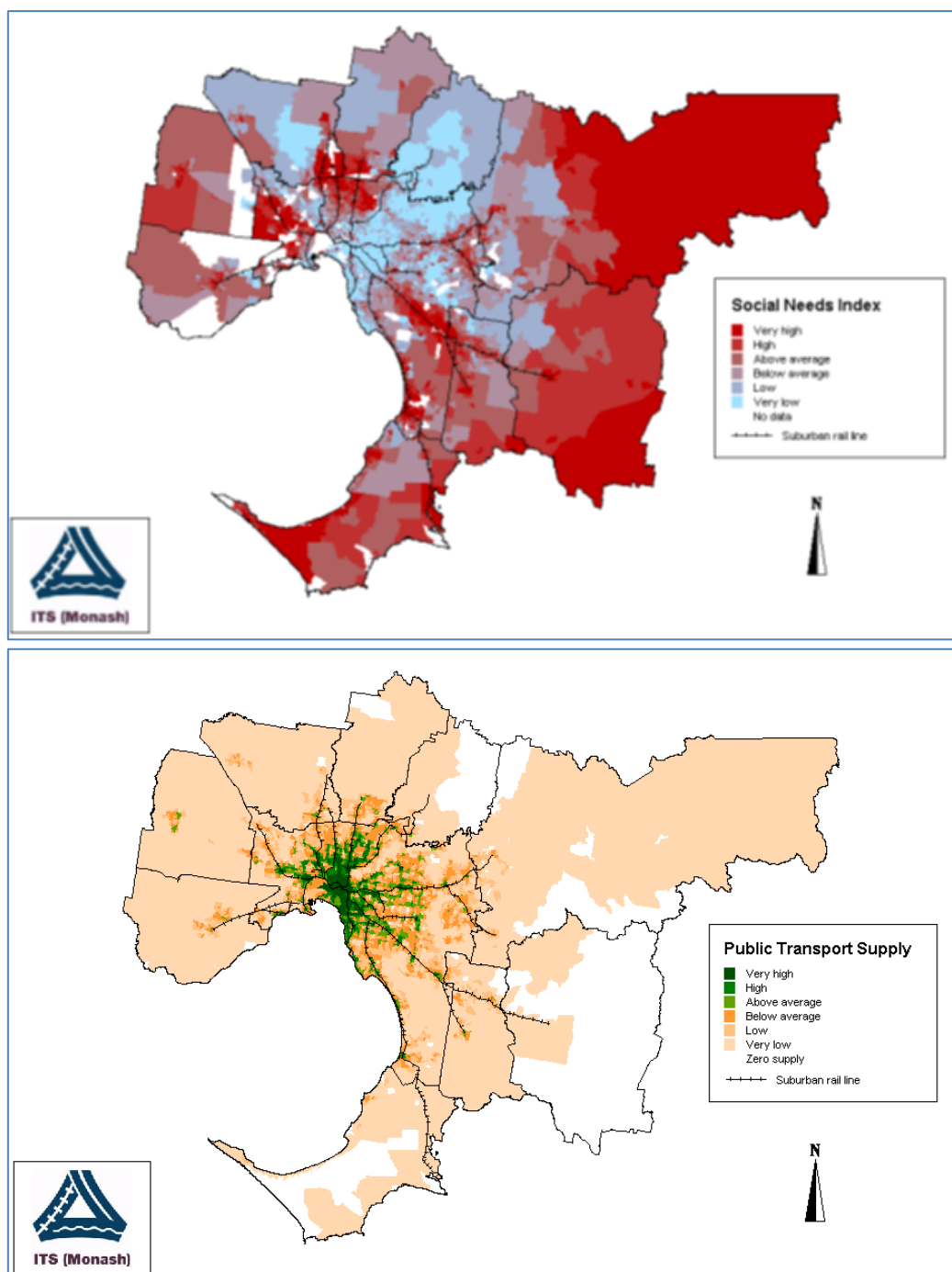
PTSI – wskaźnik podaży transportu zbiorowego na analizowanym obszarze.

Wskaźnik ważony potrzeb transportowych mieszkańców CSNI na analizowanym obszarze szacowano jako sumę ważoną uwzględniającą osiem czynników: dorośli bez samochodu, dostępność (odległość od centrum Melbourne), osoby w wieku powyżej 60 lat, osoby pobierające rentę inwalidzką, gospodarstwa domowe o niskich dochodach, dorośli nieobecni na rynku pracy (bezrobotni), uczniowie i studenci, dzieci (od 5 do 9 lat). Wagi przyjęto w zakresie od 9 – 19%. Wartość wskaźnika znormalizowano w zakresie od 0 – 100.

Wskaźnik podaży transportu zbiorowego PTSI na analizowanym obszarze szacowano jako łączną miarę częstotliwości usług (przejazdy pojazdów transportu zbiorowego przez przystanek w tygodniu) i odległości dostępu do przystanku.

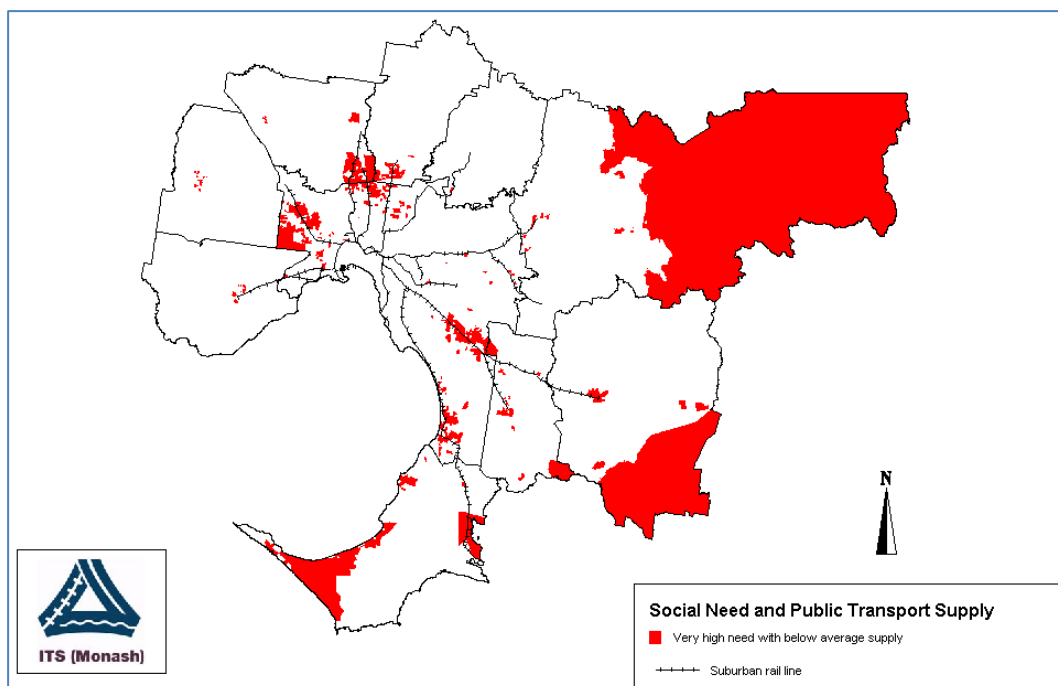
Na rys. 1.21 przedstawiono mapy rejonów administracyjnych obszaru metropolitalnego Melbourne z klasyfikacją poziomu potrzeb transportowych mieszkańców CSNI oraz klasyfikacją poziomu podaży transportu zbiorowego PTSI. Natomiast na rys. 1.22 przedstawiono mapę rejonów administracyjnych obszaru metropolitalnego Melbourne z klasyfikacją poziomu luk pomiędzy potrzebami transportowymi mieszkańców i podażą transportu zbiorowego [71]. Przedstawione

na rys. 1.22 obszary reprezentują „bardzo wysoki” poziom potrzeb transportowych mieszkańców CSNI, przy „bardzo niskim” poziomie podaży transportu zbiorowego PTSI.



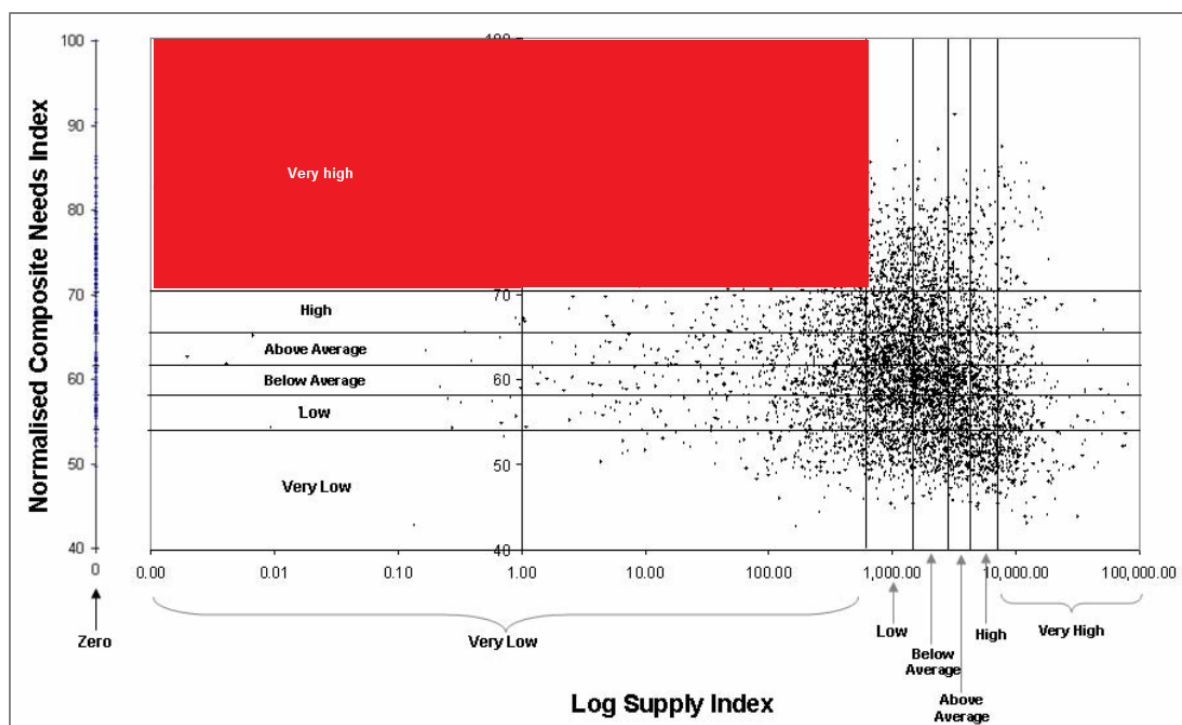
Rys. 1.21 Mapy rejonów administracyjnych obszaru metropolitalnego Melbourne z klasyfikacją poziomu potrzeb transportowych mieszkańców CSNI oraz klasyfikacją poziomu podaży transportu zbiorowego PTSI

Źródło: [71].



Rys. 1.22 Mapa rejonów administracyjnych obszaru metropolitalnego Melbourne z klasyfikacją poziomu luk pomiędzy potrzebami transportowymi mieszkańców i podażą transportu zbiorowego

Źródło: [71].



Rys. 1.23 Klasyfikacja poziomów potrzeb transportowych mieszkańców CSNI (Normalised Composite Needs Index) oraz klasyfikacją poziomu podaży transportu zbiorowego PTSI (Log Supply Index) dla rejonów administracyjnych obszaru metropolitalnego Melbourne.

Źródło: [71].

Wyniki badania wykazują, że w analizowanych australijskich miastach występują obszary o widocznej dużej rozbieżności pomiędzy podażą transportu publicznego a potrzebami społecznymi. Te obszary występują głównie na przedmieściach o mało intensywniej zabudowie, gdzie transport zbiorowy obsługiwany jest głównie przez transport autobusowy o niskiej jakości usług. Jednakże trwają tam prace nad zmniejszeniem obszaru wykluczenia transportowego mieszkańców zidentyfikowanych obszarów problemowych.

Ocena poziomu dostępności transportu zbiorowego.

Jak wykazano wcześniej poziom dostępności transportu zbiorowego dla mieszkańców, w szczególności obszarów wiejskich jest istotnym czynnikiem wpływającym na poziom życia mieszkańców i na szanse rozwojowe obszarów wiejskich. W badaniach prowadzonych na obszarze 6 województw w Polsce [74] oceniono poziom dostępności mieszkańców poszczególnych miejscowości do stolic powiatów w analizowanych województwach: łódzkim, kujawsko-pomorskim, małopolskim, pomorskim, warmińsko-mazurskim i zachodniopomorskim. Do oceny dostępności przyjęto dwie miary: czas dojazdu z danej miejscowości do siedziby s oraz liczbę połączeń w transporcie publicznym pomiędzy miejscowością i powiatem. Na koniec opracowano syntetyczny wskaźnik oceny dostępności transportu zbiorowego, na tej podstawie przyjęto sześć klas dostępności do transportu zbiorowego.

Ogólny model dostępności transportu zbiorowego dla miejscowości i mieszkańców DTP uwzględniający wskaźnik dostępności czasowej do siedziby powiatu WTP i wskaźnik liczby kursów transportu zbiorowego LKTP określano według wzorów: [74]

$$DTP = WTP/LKTP$$

gdzie:

DTP – syntetyczny wskaźnik dostępności transportu zbiorowego na analizowanym obszarze 6 województw,

WTP – wskaźnik dostępności czasowej z miejscowości do siedziby powiatu,

LKTP – wskaźnik liczby kursów transportu zbiorowego z miejscowości do siedziby powiatu.

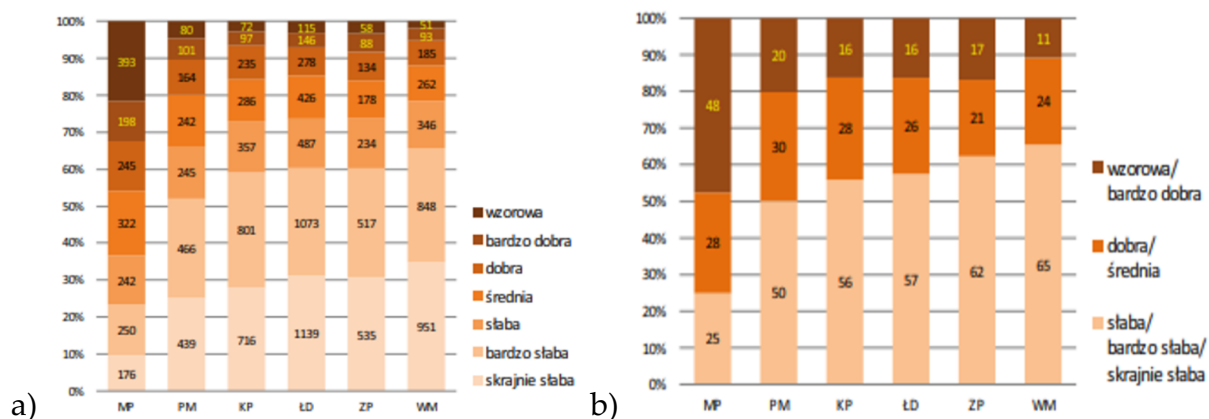
W tab. 1.1 zestawiono przyjętą klasyfikację poziomów dostępności transportowej biorąc pod uwagę liczbę miejscowości oraz liczbę mieszkańców w analizowanych miejscowościach objętych analizą, a na rys. 1.24 przedstawiono klasyfikację dostępności transportowej w poszczególnych województwach.

Tab. 1.1 Klasyfikacja poziomów dostępności transportowej miejscowości i mieszkańców w analizowanych województwach łącznie [74].

Liczba kursów w dni robocze	Odległość do miasta w minutach									
	< 20		21-40		41-60		>60		Razem	
	liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%
poniżej 3	261	1,2	690	3,4	567	2,6	2 928	12,5	4 446	19,7
3 do 5	384	2,1	787	4,0	478	2,5	461	1,5	2 110	10,1
6 do 10	526	3,5	842	6,1	519	2,9	627	2,3	2 514	14,8
11 do 20	595	5,9	823	8,2	424	3,1	593	2,3	2 435	19,5
21 do 35	434	5,2	453	5,3	238	1,8	261	1,1	1 386	13,4
36 do 50	183	2,5	171	2,9	76	0,6	129	0,6	559	6,6
powyżej 50	332	8,4	254	5,6	118	1,3	117	0,7	821	16,0
Razem	2 715	28,8	4 020	35,5	2 420	14,8	5 116	21,0	14 271	100,0

Znaczenie kolorów: ciemnozielony – dostępność skrajnie słaba, zielony – dostępność bardzo słaba, kremowy – dostępność słaba, jasnożółty – dostępność średnia, ciemnożółty – dostępność dobra, pomarańczowy – dostępność bardzo dobra, czerwony – dostępność wzorowa.

W badanych województwach istnieją prawie 14,3 tys. wsi, w których mieszka prawie 5,4 mln mieszkańców. Z tego 8,3% (1181 wsi) nie miało jakiegokolwiek połączenia do miasta powiatowego (nawet z przesiadką lub akceptowalnym dojściem pieszym), a w tych miejscowościach zamieszkiwało 215 tys. mieszkańców tj. 4% mieszkańców wsi tych 6 województw.



Rys. 1.24 Klasyfikacja poziomów dostępności transportowej w analizowanych województwach z uwzględnieniem: a) miejscowości, b) mieszkańców

Źródło: [74].

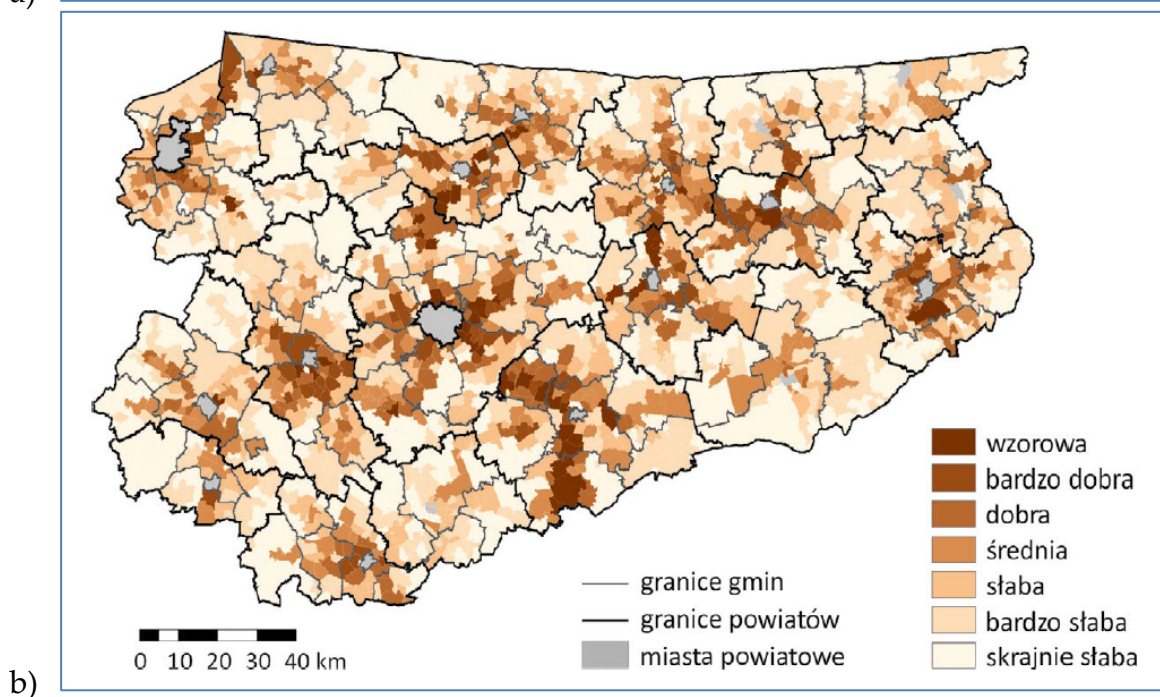
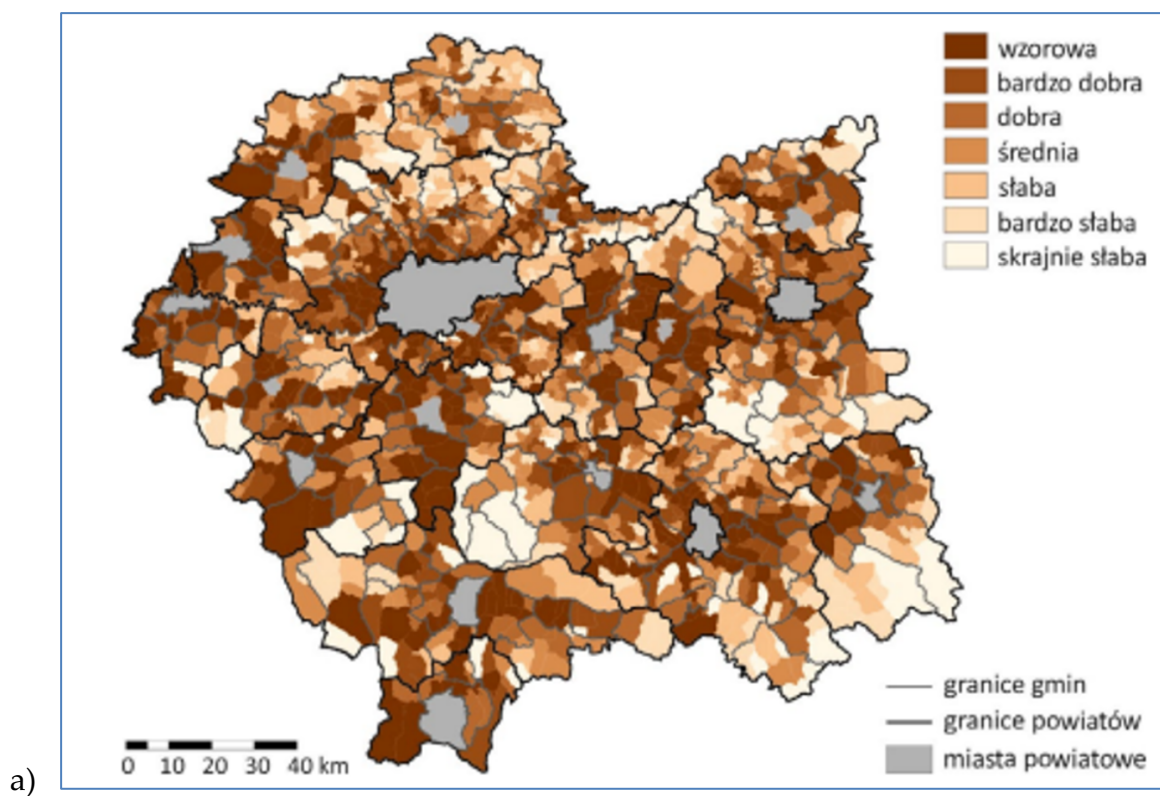
Przyjęta klasyfikacja umożliwia ocenę dostępności transportowej do własnego miasta powiatowego w skali województw, z której wynika, że:

- skrajnie słaba dostępność transportu zbiorowego – czyli w praktyce często brak przystanku autobusowego dotyczyła blisko 4 tys. wsi (27,7%), które

zamieszkiwało 870 tys. mieszkańców (16,6% ludności wiejskiej) w tych województwach,

- wzorcowa i bardzo dobra dostępność transportu zbiorowego dotyczyła 1,5 tys. (10,5%) miejscowości, które zamieszkiwało 1,4 mln (25,7%) mieszkańców,
- najlepsza struktura dostępności transportu zbiorowego występowała w województwie małopolskim (22% miejscowości i 25% mieszkańców o słabej i bardzo słabej dostępności, a 32% miejscowości i 48% mieszkańców o wzorcowej i bardzo dobrej dostępności) –rys. 1.24.a,
- najgorsza struktura dostępności transportu zbiorowego występowała w województwach północnych, na przykład w województwie warmińsko - mazurskim (66% miejscowości i 35% mieszkańców o słabej i bardzo słabej dostępności, a tylko 10% miejscowości i 11% mieszkańców o wzorcowej i bardzo dobrej dostępności) – rys. 1.24.b,
- najlepszą dostępnością cechowały się duże wsie i miejscowości położone w pobliżu większych ośrodków miejskich oraz wzdłuż głównych szlaków transportowych,
- najgorsza dostępność dotyczy małych wsi położonych na peryferiach powiatów i z dala od istotnych szlaków transportowych.

Przydatność tej metody do oceny wykluczenia transportowego jest ograniczona ze względu na brak informacji o potrzebach transportowych mieszkańców wsi i stopniu realizacji tych potrzeb przez transport, co stanowi istotny element oceny wykluczenia transportowego w innych krajach (co przedstawiono we wcześniejszych przykładach z Meksyku, Anglii i Australii).



Rys. 1.25 Mapy przedstawiające klasyfikację poziomów dostępności transportowej z miejscowości do powiatów w województwie: a) małopolskim, b) warmińsko – mazurskim.

Źródło: [74].

Ocena poziomu dostępności transportu autobusowego w gminach.

W 2018 roku przeprowadzono badania dostępności transportu autobusowego 2321 gminach (w miejscowościach w których znajduje się siedziba gminy) w Polsce [70], [76].

Ogólny model dostępności transportu autobusowego dla gmin A określano według wzorów:[70]

$$A_a = f(M, c_a)$$

$$A_a = f(M, c_a)$$

$$WA_{s/a} = A_s / A_a$$

gdzie:

A_i – wskaźnik dostępności transportu autobusowego w gminach na obszarze kraju,
 $WA_{s/a}$ – syntetyczny wskaźnik względnej dostępności transportu autobusowego względem transportu samochodowego,

M – wielkość atrakcji w rejonie transportowym (gminie),

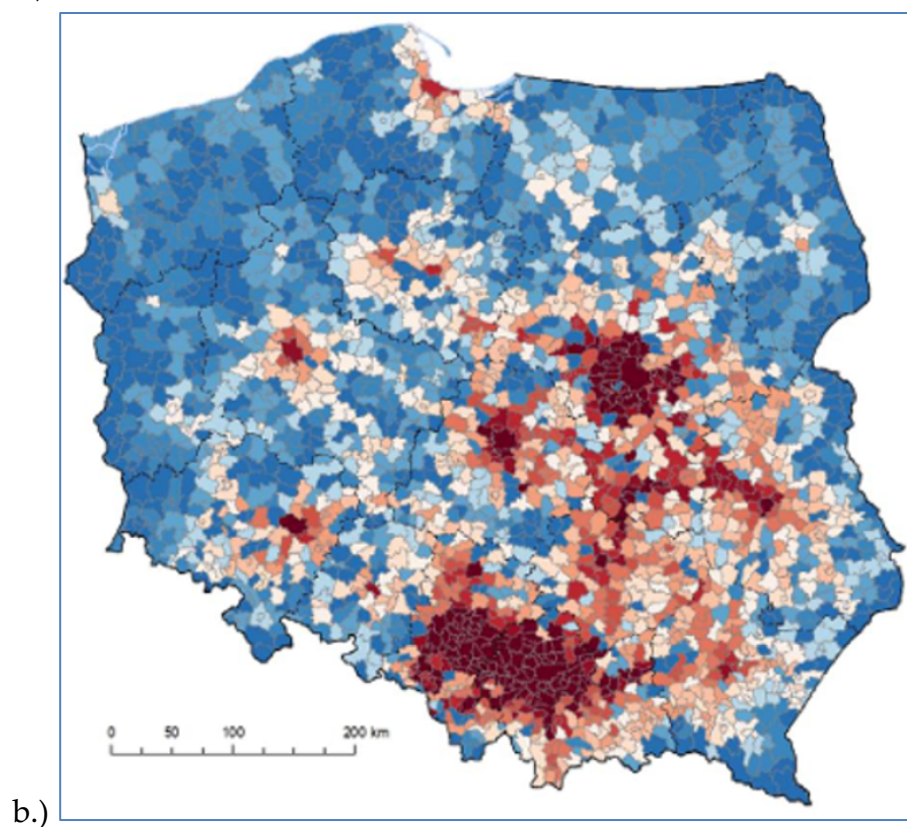
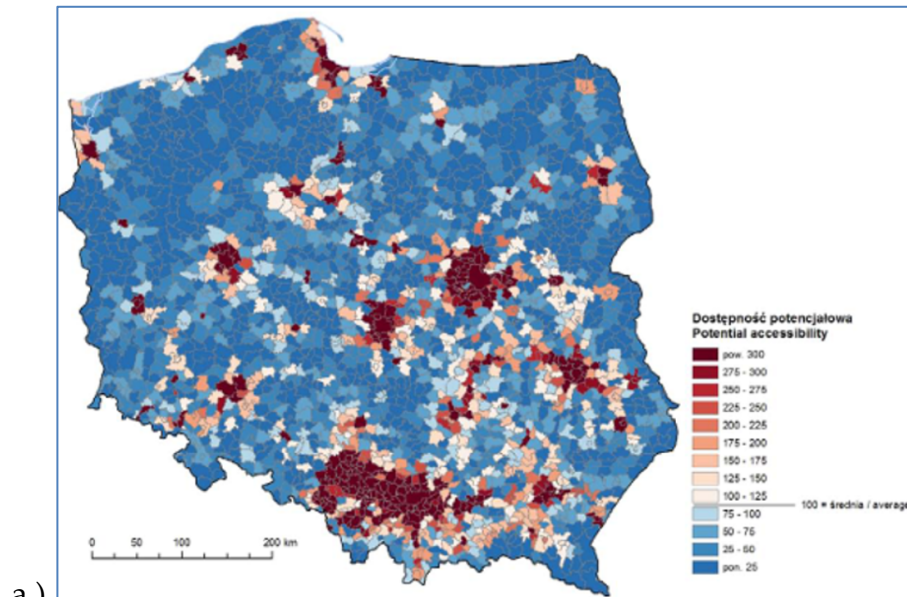
c_a, c_s – wskaźnik czasu podróży odpowiednio autobusem lub samochodem.

Na rys. 1.26 przedstawiono mapy gmin w Polsce z klasyfikacją względnej dostępności (liczonej do średnie krótkie i długie). Natomiast na rysunku rys. 1.27 przedstawiono mapy gmin w Polsce z klasyfikacją względnej dostępności transportem autobusowym w stosunku do transportu samochodowego [70].

Przyjęta metoda umożliwia ocenę dostępności transportem autobusowym w gminach. Z przedstawionej analizy wynika, że:

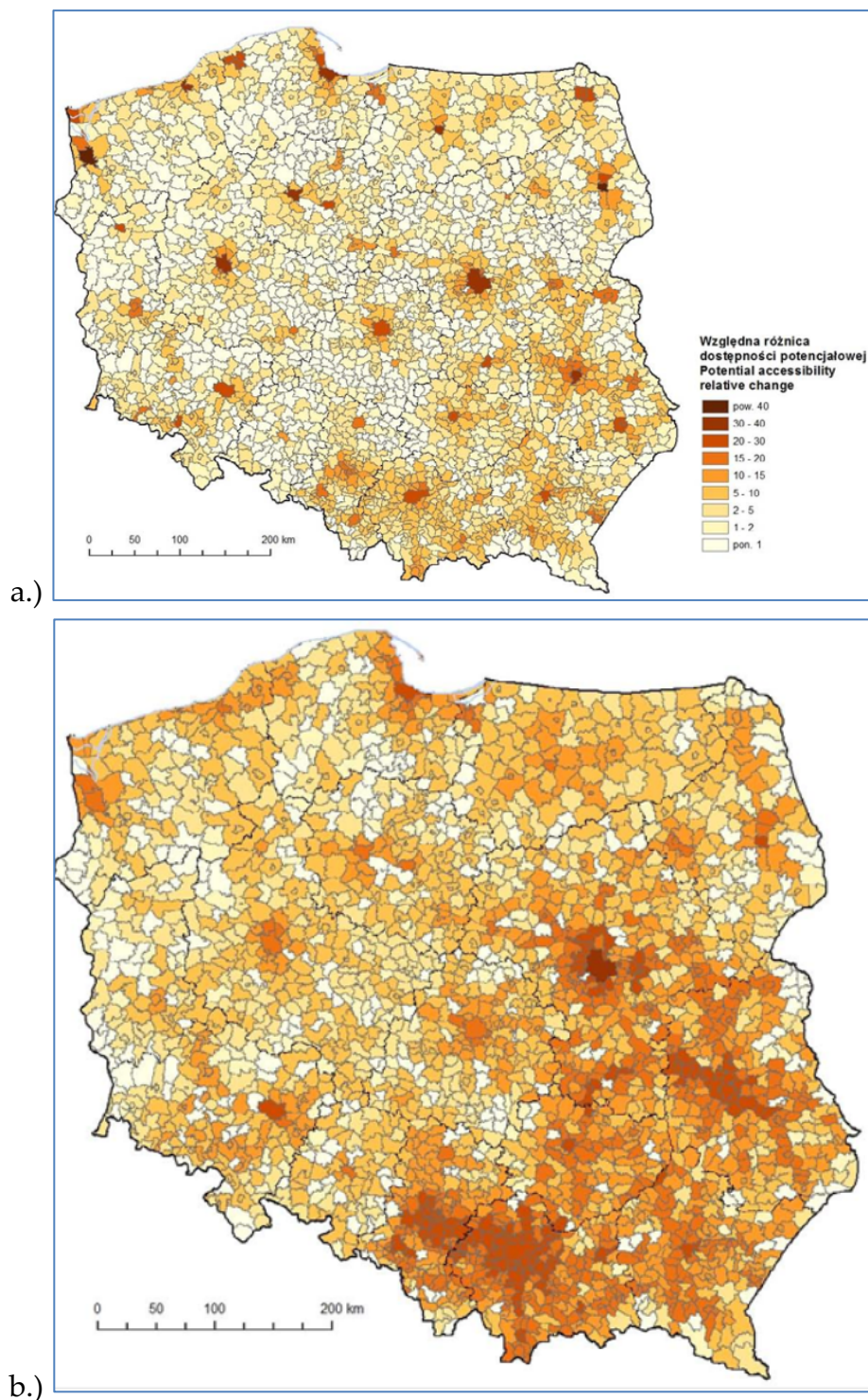
- dostępność realizowana w podróżach transportem autobusowym jest wyższa w aglomeracjach, stolicach województw oraz w innych większych miastach,
- w krótkich podróżach realizowanych transportem autobusowym najgorzej dostępnymi obszarami kraju są obszary o niskiej gęstości zaludnienia tj. gminy położone w pasie zachodnim i północno wschodnim oraz Podlasie i Bieszczady,
- w długich podróżach realizowanych transportem autobusowym najniższa dostępność występuje w gminach położonych w pasie zachodnim, północnym i północno – wschodnim,
- zróżnicowanie dostępności realizowanej transportem samochodowym i autobusowym jest bardzo duże, mniej widoczne w podróżach długich

(średnia dostępność transportem autobusowym mniejsza ok. 12 razy niż transportem samochodowym), natomiast bardzo widoczne jest w podróżach krótkich (średnia dostępność transportem autobusowym mniejsza 25 razy niż transportem samochodowym).



Rys. 1.26 Mapy przedstawiające klasyfikację poziomów dostępności transportem autobusowym gmin w Polsce: a) podróże krótkie, b) podróże długie

Źródło: [70]



Rys. 1.27 Mapy przedstawiające klasyfikację poziomów względnej dostępności transportem autobusowym w stosunku do transportu zbiorowego gmin w Polsce: a) podróże krótkie, b) podróże długie.

Źródło: [70].

Posługiwanie się tylko wskaźnikami dostępności transportu autobusowego do oceny wykluczenia transportowego w gminie jest ograniczone ze względu na brak składowej informacji o potrzebach transportowych mieszkańców analizowanych i stopniu realizacji tych potrzeb przez transport, co stanowi istotny element oceny

wykluczenia transportowego w innych krajach (co przedstawiono we wcześniejszych przykładach z Meksyku, Anglii i Australii).

1.3 Bariery dostępności transportowej

1.3.1 Bariery transportowe dla mieszkańców obszarów o niskich dochodach

Mieszkańcy obszarów o niskich dochodach (dzielnic ubóstwa) przede wszystkim napotykają na bariery transportowe utrudniające ich życie. Problemy transportowe, przed którymi stoją ubogie gospodarstwa domowe, nie wynikają tylko z ograniczonego dostępu do infrastruktury transportowej, ale wpływają na dostęp do mieszkań, zatrudnienia i usług. Z tego powodu przegląd obejmuje dyskusję na temat interakcji ubóstwa z tymi obszarami w sposób, który często wzmacnia bariery transportowe dla gospodarstw domowych o niskich dochodach. Rozpoznano zbiór czynników przyczyniających się do powstawania barier transportowych w obszarach mieszkańców o niskich dochodach [77].

Czynniki transportowe:

- 1) Kluczowe bariery transportowe, na jakie napotykają gospodarstwa domowe o niskich dochodach, obejmują:
 - ograniczenia w świadczeniu usług transportowych,
 - ograniczenia zasobów w korzystaniu z transportu,
 - czasy podróży i ich interakcja z obowiązkami opiekuńczymi.
- 2) Mieszkańcy dzielnic o niskich dochodach w dużym stopniu polegają na usługach autobusowych i często borykają się z problemami dotyczącymi częstotliwości, harmonogramu, niezawodności usług autobusowych, a także zakresu obsługiwanych miejsc.
- 3) Ograniczone zasoby finansowe dostępne dla takich mieszkańców ograniczają lokalizację, w której mogą realnie znaleźć płatne zatrudnienie; dotyczy to szczególnie osób, które najprawdopodobniej będą wykonywać nisko płatną pracę.
- 4) Kwestie związane z transportem w różnym stopniu dotyczą różnych grup, a doświadczenia wskazują, że wiek, pochodzenie etniczne, a w szczególności płeć, mogą zaostrzać bariery w dostępie do transportu i korzystaniu z niego.
- 5) Istotnym czynnikiem wpływającym na powstawanie niekorzystnych warunków transportowych są bariery w dostępności transportowej, do których należą bariery: fizyczne, organizacyjne, informacyjne, poznawcze i prawne. Szczególną uwagę należy zwrócić na bariery organizacyjne takie jak:
 - brak wyraźnej odpowiedzialności za brak identyfikacji problemów z dostępnością transportową,

- niewystarczająca koordynacja, na przykład między głównym systemem transportu, a transportem pacjentów, uczniów i usług społecznych lub z planowaniem przestrzennym i partnerstwami na rzecz redukcji przestępczości i zmniejszenia obaw przed przestępczością, a także nieodpowiedni transport.
- 6) Zbiór barier dostępności transportowej jest dość rozbudowany, zaproponowano zatem zestaw przykładowych barier dostępności transportowej: dostępność fizyczna, dostępność transportowa, terminowość i niezawodność, koszty, promowanie i świadome korzystanie z programów umożliwiających dostępność, informacja, przestępczość i strach przed przestępczością, bezpieczeństwo w transporcie, lokalizacja i harmonogram usług [11].

Rynek mieszkań i pracy [60]:

- 1) Istotną barierą jest „niedopasowanie przestrzenne” pomiędzy lokalizacją mieszkań, a głównymi miejscami pracy. Dotyczy to zwłaszcza grup o niższych dochodach, ponieważ zawody wymagające niskich kwalifikacji są w coraz większym stopniu rozproszone w lokalizacjach poza miastem.
- 2) Jednocześnie poziom wynagrodzeń oferowany na tego typu stanowiskach może być niewystarczający, aby pokryć koszty dojazdów. Problem ten stał się bardziej dotkliwy w ostatnich latach, ponieważ opłaty za transport publiczny stale utrzymują się wysokim poziomie.
- 3) Mobilność wirtualna (praca zdalna) może zapewnić gospodarstwom domowym sposób na zwiększenie możliwości zatrudnienia, ale brak przystępnych cenowo mieszkań ogranicza możliwości dla rodzin o niskich dochodach.
- 4) Długie listy oczekujących na mieszkania socjalne i ograniczony wybór zasobów utrudniają zorganizowanie przeniesienia nawet w obrębie tego samego obszaru, nie mówiąc już o przeprowadzce do innej części kraju z większymi możliwościami zatrudnienia.
- 5) Przeprowadzka nie zawsze jest najlepszą opcją, ponieważ wiele dzielnic o niskich dochodach oferuje również wysoki stopień stabilności społeczności, z niezbędnymi sieciami wsparcia, które nie tylko pomagają ludziom przetrwać, ale mogą również ułatwiać ludziom podjęcie pracy.

Bariery mentalne (percepcyjne):

- 1) Wiele badań nad horyzontami przestrzennymi i przywiązaniem do miejsca podkreślało, że mentalność ludzi o niskich dochodach sprowadza się do

pobytu w znanym obszarze, na obszarze znanej sobie dzielnicy. Może to uniemożliwić im rozważenie zatrudnienia w miejscach znajdujących się poza tymi obszarami, nawet jeśli są one dostępne i niedrogie.

- 2) Ograniczona skłonność do podróżowania kształtowana jest przez wiele czynników, w tym nieznajomość nowych środków transportu, nowych tras, brak pewności siebie i obawy o bezpieczeństwo dalekiej podróży i pobytu w nieznanym sobie miejscach.
- 3) Niemniej jednak niektórzy członkowie gospodarstw domowych o niskich dochodach bez problemu mogą podróżować dalej, częściowo ze względu na przeszłe doświadczenia, ale także ze względu na ambicje zawodowe.

1.3.2 Bariery dla osób ze szczególnymi potrzebami

Bazując na medycznym i społecznym modelu wyróżnić można pięć rodzajów barier utrudniających przemieszczanie się OzSP na obszarze ZWP: bariery fizyczne, bariery organizacyjne, bariery informacyjne, bariery poznawcze, bariery prawne [63], [78].

- 1) **Bariery fizyczne** obejmują przeszkody i ograniczenia występujące na elementach ZWP. Wśród przeszkód i ograniczeń fizycznych wyróżnić można: różnice poziomów trudne do pokonania przez OsZP, nieodpowiednie oznakowanie, zły stan nawierzchni, wąskie lub ciężkie drzwi, strome lub wąskie schody i pochylnie, niewystarczające oświetlenie, brak urządzeń do wypoczynku, brak kontrastu barwnego, mylący układ terminala itp.
- 2) **Bariery organizacyjne** spowodowane niewłaściwymi postawami personelu wobec OzSP, a także nieelastycznymi zasadami, praktykami i procedurami.
- 3) **Bariery informacyjne** obejmują przeszkody i ograniczenia w dostępie do informacji zamieszczanej na rozkładach jazdy, procedur zakupu biletów, informacji dotyczącej bezpieczeństwa itp., które powinny być spójne, zrozumiałe i dostępne uwzględniające możliwości percepcyjne oraz umiejętności w komunikowaniu się poszczególnych osób.
- 4) **Bariery poznawcze (społeczne)** są barierami tworzonymi przez postawy ludzi i obejmują dyskryminację, niskie oczekiwania i uprzedzenia. Poczucie braku opieki ze strony bliskich, wolontariuszy i zobowiązanych instytucji podczas przemieszczania się jest kluczową motywacją do rezygnacji z podróży.
- 5) **Bariery prawne** obejmują przeszkody i ograniczenia systemowe stwarzane przez: polityki, procedury i systemy prawne. Zapisy ustawowe i

rozporządzenia mogą tworzyć bariery dla pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się w środowisku transportu (np. oszczędności powodujące zmniejszenie personelu, brak lub jedynie wprowadzanie minimalnych standardów dostępności zamiast wprowadzania rozwiązań opartych na zasadach projektowania uniwersalnego).

1.3.3 Bariery dla osób doświadczających lub zagrożonych wykluczeniem społecznym

Osoby doświadczające lub zagrożone wykluczeniem społecznym napotykają wiele rodzajów barier w dostępie do kluczowych usług [73]:

- dostępność transportu,
- bezpieczeństwo i ochrona podczas podróży,
- koszt transportu,
- słaba informacja i ograniczone horyzonty podróżowania poszczególnych osób,
- lokalizacja usług.

Dostępność transportu dotyczy dostępności linii transportu zbiorowego oraz fizycznych możliwości do korzystania ze środków transportu. Szczególnie dotkliwe problemy napotykają osoby zamieszkujące obszary wiejskie, którzy nie posiadają samochodu. Odległości do kluczowych usług są często większe, a transport publiczny jest często rzadki lub niewystarczający. Chociaż wiele osób może dojść do przystanku autobusowego pieszo, linie autobusowe nie zawsze prowadzą tam, gdzie ludzie tego potrzebują. Dostęp do tych miejsc może oznaczać długą, okreśłą podróż obejmującą dwie lub więcej przesiadek. Wiele wsi pozbawionych jest linii autobusowych obsługujących ich obszar albo obsługa jest bardzo rzadka. Na obszarach miejskich, pomimo gęstej sieci transportu publicznego, autobusy skupiają się raczej na trasach promieniowych dojeżdżających do centrów miast, a nie na peryferie, a przejazdy wczesnym rankiem, wieczorem i w weekendy są słabo obsługiwane. Niektóre grupy ludności, w tym dzieci i młodzież, osoby starsze i osoby niepełnosprawne, borykają się ze szczególnymi problemami podczas podróży [12].

Ponad 10% dorosłych cierpi na niepełnosprawność fizyczną lub długotrwałe problemy zdrowotne, które powodują, że niechętnie chodzą pieszo lub korzystają z transportu publicznego. Zjawisko to występuje częściej wraz z wiekiem.

W tab. 1.2 przedstawiono kluczowe bariery dostępu do transportu zbiorowego grup najbardziej narażonych wykluczaniem społecznym [67]. Bariery te są szczególnie istotne dla niektórych grup użytkowników, gdyż słaba jakość usług transportu publicznego może pogłębić trudną sytuację, z którą już borykają się grupy szczególnie

wrażliwe (np. osoby ubogie, bezrobotni, osoby starsze, niepełnosprawne), zwiększając ryzyko wykluczenia społecznego. Grupy znajdujące się w niekorzystnej sytuacji społecznej mają jednak różne zachowania i potrzeby w zakresie mobilności oraz borykają się z różnymi barierami transportowymi.

Tab. 1.2 Kluczowe bariery dostępu do transportu zbiorowego grup ryzyka wykluczenia społecznego [67].

Grupa ryzyka wykluczenia społecznego	Kluczowe bariery dostępu do transportu zbiorowego				
	Dostępność (przestrzenna i czasowa)	Dostęp fizyczny	Informacja	Koszty	Bezpieczeństwo
Dzieci i młodzież					
Osoby starsze					
Osoby niepełnosprawne					
Kobiety					
Osoby o niskich dochodach i bezrobotni					
Ludność żyjąca na obszarach wiejskich					
Migranci i mniejszości etniczne					

Bezpieczeństwo ogólne i bezpieczeństwo osobiste (przestępczość i strach przed przestępczością) jest istotną barierą przed korzystaniem z publicznych środków transportu. Strach przed przestępczością podczas podróży jest ważny, ponieważ może zniechęcić ludzi do chodzenia lub korzystania z usług transportu publicznego. Środowisko, w którym ludzie chodzą do transportu publicznego lub na niego czekają, wpływa na ich decyzje dotyczące podróży w większym stopniu niż otoczenie pojazdu. Mieszkańcy obszarów najbardziej korzystających z transportu publicznego około pięć razy częściej niż mieszkańcy obszarów najuboższych twierdzą, że niepokoją ich poziom przestępczości na ich obszarze i bezpieczeństwo na przystankach transportu zbiorowego. Ok. 20% osób w Wielkiej Brytanii twierdzi, że musiałoby się poprawić bezpieczeństwo osobiste, aby mogli częściej korzystać ze środków transportu zbiorowego.

Koszty transportu stanowią istotną barierę w podróżowaniu. Chociaż dąży się aby koszty podróży w gospodarstwie domowym nie przekraczały 10% przychodów gospodarstwa to koszty transportu samochodowego stanowią prawie jedną czwartą tygodniowych wydatków gospodarstw domowych o najniższych dochodach posiadających samochód, w porównaniu z 15% w przypadku wszystkich gospodarstw domowych w Wielkiej Brytanii., zatem chociaż biedniejsi ludzie wydają mniej pieniędzy na podróże niż reszta populacji, często stanowi to znacznie większą

część ich dochodów. Także osoby z niepełnosprawnościami ponoszą koszty przystosowania samochodu do ich potrzeb. Koszty korzystania z pojazdów transportu zbiorowego systematycznie wzrastają.

Ograniczone horyzonty podróżnicze. Osoby o niskich dochodach mogą niechętnie podróżować na duże odległości lub przez długi czas. Jest to szczególnie problem dla osób poszukujących pracy, które mogą nie chcieć szukać lub rozważać ofert pracy poza wąskim obszarem geograficznym, nawet jeśli możliwości wydają się dostępne. Horyzonty podróży poszczególnych osób mogą być ograniczone ze względu na:

- zaufanie – brak im pewności, że autobus dowiezie ich na miejsce na czas,
- wiedza – słaba wiedza o tym, jak dotrzeć do wybranych miejsc korzystając z sieci transportowej,
- zażyłość – tendencja do poszukiwania pracy lub podróżowania do znanych miejsc,
- częste zmiany tras i rozkładów jazdy autobusów oraz nieaktualne informacje mogą pogorszyć wszystkie powyższe.

Lokalizacja usług. Problemy związane ze złym lub niedostępnym transportem pogłębiają coraz bardziej rozproszone wzorce rozwoju kluczowych usług i możliwych miejsc zatrudnienia.

- 1) Upadek tradycyjnych rynków pracy, takich jak przemysł produkcyjny, górnictwo i rolnictwo, na wielu ubogich obszarach i w społecznościach wiejskich spowodował zmniejszenie możliwości zatrudnienia; rozwój technologiczny i inny przyczynił się również do zmiany ustalonych od dawna geografii zakładów pracy, w wyniku czego pojawiły się możliwości zatrudnienia w nowych i często rozproszonych lokalizacjach.
- 2) Wiele osiedli socjalnych i tanich mieszkań zlokalizowanych jest na obrzeżach miast, w obszarach oddalonych od usług śródmiejskich i słabo skomunikowanych z transportem publicznym.
- 3) W ubogich dzielnicach i na obszarach wiejskich może brakować odpowiednich lokalnych obiektów, takich jak sklepy, ośrodki zdrowia, szkoły i żłobki.
- 4) Pozostałe inwestycje zlokalizowane są w miejscach, do których nie jest łatwo dotrzeć pieszo, rowerem czy dojechać transportem miejskim (na przykład podmiejskie szpitale, uczelnie, centra handlowe i ośrodki sportowe).

W trakcie dalszych prac poszerzono liczbę barier dostępności transportowej wydzielając osiem grup:

- 1) Utrudniony dostęp fizyczny, obejmujący bariery utrudniające dostęp do pojazdów i infrastruktury transportowej (przystanków, peronów, urządzeń dla pieszych i rowerów).
- 2) Ograniczona dostępność transportowa obejmująca: małą gęstość sieci, brak priorytetów dla pojazdów transportu zbiorowego, ograniczony czas obsługi transportem zbiorowym, brak integracji środków transportu.
- 3) Niska punktualność i niezawodność środków transportu zbiorowego.
- 4) Wysokie koszty podróży i brak programów wspomagających podróże osób o niższych dochodach.
- 5) Słabo rozwinięty system informacji transportowej.
- 6) Niskie poczucie bezpieczeństwa osobistego, strach przed przestępczością, duże poczucie zagrożenia na drogach dla pieszych oraz na przystankach i w pojazdach transportu zbiorowego.
- 7) Duże zagrożenie – niski poziom bezpieczeństwa ruchu na ulicach, przejściach dla pieszych.
- 8) Mało dostępna lokalizacja lub niekorzystny harmonogram dostępu usług.

1.3.4 Polityka usuwania barier transportowych.

Usuwanie barier w dostępności transportowej wymaga prowadzenia działań na wielu płaszczyznach [73].

Polityka usuwania barier dostępu mieszkańców o niskich dochodach do obszarów, w których istnieją możliwości zatrudnienia obejmuje pięć podstawowych kierunków działań:

- 1) Programy związane z transportem, takie jak nowe połączenia transportu publicznego i programy wypożyczania pojazdów.
- 2) Interwencje związane z zatrudnieniem i poszukiwaniem pracy obejmujące połączenie wsparcia finansowego i spersonalizowanego doradztwa.
- 3) Planowanie przestrzenne i przeznaczenie gruntów na cele związane z zatrudnieniem, sąsiadujących z dzielnicami o niskich dochodach.
- 4) Ułatwianie mobilności mieszkaniowej poprzez wsparcie finansowe i praktyczne.
- 5) Pokonywanie barier percepcyjnych w korzystaniu z transportu.

Kluczowym wnioskiem jest to, że jest mało prawdopodobne, aby rozwój nowej infrastruktury transportowej i rozwój bardziej mieszanych sposobów użytkowania gruntów, same w sobie wystarczą, aby zapewnić możliwości zatrudnienia dużej

liczbie osób poszukujących pracy w dzielnicach o niskich dochodach. Podobnie ułatwianie mobilności mieszkaniowej może poprawić ogólną jakość życia mieszkańców, ale nie wydaje się prowadzić do lepszych wyników w zakresie zatrudnienia. Przeciwnie, każde z tych podejść należy uzupełnić ukierunkowanymi interwencjami, które pomogą ludziom pokonać bariery finansowe, informacyjne, percepcyjne i emocjonalne utrudniające wyjazdy do nieznanych dotąd miejsc lub przezwyciężyć napiętnowane postrzeganie swojego obszaru rodzinnego. Aby interwencje takie przyniosły znaczący skutek, muszą mieć także odpowiednią skalę i czas trwania.

1.4 Przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu

1.4.1 Charakterystyka ogólna działań

Przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu polega głównie na włączaniu społecznym osób wykluczonych. Włączanie społeczne według definicji UE [79] to proces, który zapewnia osobom zagrożonym ubóstwem i wykluczeniem społecznym możliwości i zasoby niezbędne do pełnego uczestnictwa w życiu gospodarczym, społecznym i kulturalnym oraz cieszenia się poziomem życia i dobrostanem uznawanym za normalne w społeczeństwie, w którym żyją. Zapewnia im większy udział w podejmowaniu decyzji mających wpływ na ich życie i dostęp do ich praw podstawowych.

1.4.2 Strategie działań na obszarach wiejskich w Nowej Zelandii

W Nowej Zelandii analizowano możliwości unikania lub łagodzenia skutków słabego dostępu do transportu na obszarach wiejskich [22]. Można je podzielić na dwie grupy (rys. 1.28):

- 1) strategie mające na celu poprawę niekorzystnej sytuacji transportowej i dostępu do usług, towarów, działań i możliwości, których ludzie potrzebują obejmujące:
 - usprawnienie przepływu osób,
 - przesuwanie lokalizacji towarów, usług, działań itp.,
 - zmiana harmonogramu lub zamiana towarów, usług i działań;
- 2) strategie mające na celu zmianę niekorzystnej sytuacji społecznej obejmuje:
 - zmniejszenie niekorzystnej sytuacji społeczno-ekonomicznej na poziomie jednostki, gospodarstwa domowego i społeczności,

- zmiana postrzegania ludzi i społeczności oraz oczekiwań dotyczących dostępności towarów, usług itp. we współczesnych obszarach wiejskich Nowej Zelandii.



Rys. 1.28 Strategie łagodzenia negatywnych skutków społecznych słabego dostępu do transportu w społecznościach wiejskich.

Źródło: [22].

A. Poprawa niekorzystnej sytuacji transportowej i dostępu do usług i innych aktywności

A.1 Usprawnienie ruchu pojazdów i przewozu osób

Poprawa przemieszczania się osób, aby zapewnić im dostęp do działań i możliwości, jest jedną z najważniejszych strategii pozwalających uniknąć lub złagodzić negatywne skutki społeczne słabego dostępu do transportu w społecznościach wiejskich. Dostępne są różne opcje, od poprawy lub przywrócenia mobilności osób po utworzenie nowych systemów transportu.

Z badań ogólnych wynika, że teoretycznie większy dostęp do transportu pasażerskiego na obszarach wiejskich Nowej Zelandii można osiągnąć poprzez:

- 1) wprowadzenie nowych rodzajów usług (jeśli infrastruktura jest dostępna) i istnieje potencjalny dostawca (np. połączenie telefoniczne),
- 2) ponowne wprowadzenie usług, które wcześniej przestały być świadczone, ale której skala jest bardziej odpowiednia (np. małe pojazdy osobowe),
- 3) poprawa harmonogram, elastyczność i/lub zasięg geograficzny istniejących usług poprzez przejście na transport bardziej dostosowany do zapotrzebowania,
- 4) zwiększenie komfortu i fizycznej przydatności istniejących usług, aby lepiej spełniać potrzeby użytkowników (np. bardziej dostępne pojazdy dla osób starszych i niepełnosprawnych),

- 5) połączenie finansowania z wielu źródeł, aby umożliwić dzielenie się i osiągnąć lepszą integrację istniejących usług transportu pasażerskiego (np. autobusy publiczne, autobusy szkolne, taksówki szpitalne, usługi w zakresie towarów/paczek, a nawet kurierzy),
- 6) obniżenie kosztów transportu pasażerskiego dla rodzin o niskich dochodach i starszych podróżnych, być może wykorzystując bony rabatowe opłacane z istniejących środków transportu regionalnego i/lub innych funduszy,
- 7) poprawa warunków działania lokalnych, komercyjnych dostawców transportu pasażerskiego (np. poprzez dotacje, inicjatywy w zakresie szkolenia kierowców i rozwój usług reagujących na popyt),
- 8) ulepszenie infrastruktury transportowej i usług pomocniczych poprzez:
 - zwiększanie świadomości i dostępności informacji o usługach transportowych,
 - szkolenie przewoźników i wolontariuszy w zakresie usług dostosowanych do zapotrzebowania, takich jak elastyczne trasy i rozkłady jazdy oraz dowóz do domu,
 - ulepszone udogodnienia dla użytkowników oczekujących na usługę publiczną (np. oświetlenie i wiaty przystankowe),
 - ulepszanie dróg dla pieszych, dróg dla rowerów oraz dróg i ulic,
 - poprawę dostępu do transportu prywatnego poprzez takie interwencje, jak:
 - dostarczanie bonów na benzynę osobom znajdującym się w niekorzystnej sytuacji,
 - obniżenie opłaty rejestracyjnej pojazdów lub opłaty za korzystanie z dróg dla mieszkańców odległych społeczności wiejskich,
 - kursy wsparcia i umiejętności dla starszych kierowców,
 - kursy nauki jazdy,
 - kursy utrzymania pojazdów
 - zwiększenie dostępu do hulajnóg.
- 9) umożliwienie wdrażania inicjatyw społeczności lokalnych dotyczących dostępu do transportu takich jak:
 - zorganizowane wspólne podróżowania,
 - wspólne korzystanie z pojazdów, z podziałem kosztów lub tanim wynajmem,
 - poprawa stanu pojazdów prywatnych, aby umożliwić im szersze działanie (np. szkolenia w zakresie konserwacji pojazdów typu „zrób to sam”),
 - pomoc w relokacji osób wykluczonych społecznie bliżej działań i usług,

- specjalistyczne szkolenia dla kierowców-wolontariuszy.

A.2 Zmiana lokalizacji usług i aktywności (planowanie dostępności)

W wielu społecznościach wiejskich liczba i zakres lokalnie dostępnych usług i obiektów spada od wielu lat. Dlatego istotnym podejściem do łagodzenia negatywnych skutków społecznych słabego dostępu do transportu jest udostępnienie na miejscu możliwości z korzystania z usług i działań osobom, które ich potrzebują. Istnieje kilka sposobów, dzięki którym instytucje mogą przybliżyć swoje działania społeczności.

- 1) Na obszarze lokalnym można zainstalować nowe lub zmodernizowane stałe usługi lub obiekty, takie jak:
 - utworzenie usług środowiskowych, takich jak przychodnie zdrowia,
 - modernizacja lokalnych sal i innych obiektów społeczności, aby zapewnić wygodniejsze przestrzenie do działań obejmujących mniejsze grupy i usługodawców odwiedzających,
 - promowanie warunków stymulujących inwestycje, np.:
 - wsparcie finansowanie przez rząd dla rozpoczynających działalność gospodarczą i usług na obszarach wiejskich,
 - stawki i inne rabaty na nowe lokale usługowe i remonty, zwłaszcza te prowadzone przez organizacje non-profit,
 - modernizację infrastruktury, np. telekomunikacyjnej,
 - promocje obszarowe na rzecz wzrostu turystyki.
- 2) Utworzenie usług mobilnych lub usług o ograniczonym zakresie umożliwiających odwiedzanie społeczności poprzez:
 - dostawców usług mobilnych, którzy w razie potrzeby odwiedzają poszczególne osoby w ich domach (np. pracownicy służby zdrowia i opieki społecznej wykonujący rozmowy domowe),
 - usługi dostawcze i na miejscu (np. sklepy objazdowe, straganiarze lub dostawa do domu),
 - dostawców, którzy regularnie przyjeżdżają do ustalonej lokalizacji w społeczności (np. mobilna biblioteka, dostawcy szkoleń oraz rządowe usługi wsparcia i doradztwa).
- 3) Umożliwienie obywatelom dostępu do szerokiego zakresu usług bez konieczności wychodzenia z domu na przykład poprzez:
 - strony internetowe władz centralnych i lokalnych,
 - zakupy online z dostawą pocztą, frachtem lub kurierem,
 - usługi pocztowe (np. głosowanie pocztowe w wyborach krajowych, zakupy wysyłkowe),

- ulepszone usługi telefoniczne (np. zamawianie przez telefon, bankowość telefoniczna, usługi numeru 0800, linia zdrowia i inne usługi związane z dobrym samopoczuciem),
- fora społecznościowe, sieci, blogi i konsultacje online (w tym połączenia głosowe i wideo przez Internet),
- praca w domu online lub w telecentrum,
- konferencyjne połączenia telefoniczne,
- e-mail jako alternatywa dla korzystania ze skrytki pocztowej,
- wysyłanie wiadomości tekstowych za pomocą telefonu komórkowego (np. powiadomienia SMS dotyczące obrony cywilnej).

A.3 Zmiana harmonogramu podróży lub zmiana rodzaju aktywności

W celu umożliwienia kontynuowania działalności mimo słabego dostępu do transportu można wprowadzić alternatywne działania takie jak:

- wprowadzenie alternatywnych zajęć,
- wydłużenie godzin świadczenia usług lub otwarcia obiektów publicznych, usługowych i handlowych,
- wprowadzenie działalności zastępczej,
- zmiana terminu spotkań lub ruchomego czasu pracy, aby dopasować go do alternatywnych opcji transportu,
- wprowadzenie pracy zdalnej.

B. Zmiana niekorzystnej sytuacji społecznej

B.1 Redukcja niekorzystnych czynników społecznych

W każdej społeczności istnieją jednostki i grupy, które są w bardziej niekorzystnej sytuacji lub są bardziej wykluczone niż inne. To właśnie oni najprawdopodobniej doświadczą słabego dostępu do transportu i jego skutków. Do takich osób należą najczęściej:

- osoby starsze, zwłaszcza żyjące samotnie,
- gospodarstwa domowe o niskich dochodach,
- mniejszości etniczne,
- bezrobotni,
- nastolatki,
- młode matki, zwłaszcza samotnie wychowujące dzieci,
- chorzy i niepełnosprawni,
- osoby z ograniczonym dostępem do SN.

Poprawa dobrostanu społeczno-ekonomicznego jednostki lub gospodarstwa domowego tych osób może złagodzić niektóre negatywne skutki słabego dostępu do transportu. Przykładowymi działaniami poprawiającymi ten stan ze strony instytucji są:

- zapewnienie ulepszonych lokalnych usług wsparcia dla osób znajdujących się w niekorzystnej sytuacji społecznej,
- poprawa dostępu do zatrudnienia poprzez zapewnienie transportu i rozwój lokalny,
- poprawa dostępu do możliwości edukacyjnych i szkoleniowych (np. staże, kursy wieczorowe, edukacja lokalna, kursy blokowe),
- ulepszanie mieszkalnictwa, np. poprzez promowanie lub dotowanie bardziej efektywnego ogrzewania domów i utrzymania mieszkań,
- zatrzymanie spadku liczby ludności (co pomoże utrzymać usługi i zatrudnienie).

Mieszkańcy mogą również być w stanie poprawić swój dobrobyt społeczno-ekonomiczny poprzez różnorodne działania jak na przykład:

- zwiększenie dochodów, np. poprzez drugą pracę lub domowe przedsiębiorstwo,
- zmniejszenie kosztów życia, np. poprzez produkcję żywności w domu i zakupy hurtowe,
- rozwój sieci społecznych poprzez lokalny wolontariat, tworzenie sieci kontaktów, projekty społeczne i wsparcie sąsiedzkie,
- doskonalenie edukacji i umiejętności (np. zapisanie się na kształcenie na odległość),
- poprawa zdrowia (np. regularne ćwiczenia lub rzucenie palenia),
- uczestnictwo w gospodarce barterowej, obejmującej programy umiejętności i podziału czasu,
- poprawę finansów poprzez zasięgnięcie porady budżetowej.

B.2 Zmiana sposobu postrzegania ludzi i dostępności usług i aktywności

Oczekiwania jednostek, społeczności i agencji oraz zrozumienie dostępu do towarów i usług na obszarach wiejskich mogą czasami być nierealne lub błędne. Obejmuje to oczekiwania co do tego, jakie usługi powinny być dostępne oraz wiedzę na temat faktycznej dostępności, w tym transportu. Zmieniające się oczekiwania mogą bezpośrednio lub pośrednio zrównoważyć postrzegane lub doświadczane negatywne skutki słabego dostępu do transportu. W tym celu proponowane są następujące działania dla instytucji i samorządów:

- podawanie dokładnych informacji o kosztach i dostępności transportu,

- zmniejszenie oczekiwania i piętna związanego z brakiem samodzielności.

1.4.3 Programowanie działań systemowych związanych z transportem włączające społecznie w Anglii Północnej

Regionalny Zarząd Transportu (Transport for North) reprezentujący 20 samorządów lokalnych Północnej Anglii (powstały w 2018 roku) wyznacza wizję transportu regionalnego na Północy oraz zapewnia doradztwo ustawowe w zakresie planowania i priorytetów dla dużych inwestycji transportowych, prowadzi badania, zapewni wiedzę specjalistyczną i wspiera władze transportu lokalnego oraz inne zainteresowane strony z sektora transportu w celu osiągnięcia dobrze prosperującej północnej Anglii, gdzie światowej klasy transport będzie wspierał zrównoważony wzrost gospodarczy, doskonałą jakość życia i rozwoju możliwości dla wszystkich [38].

W swoich działaniach TfN uwzględnia także działania związane z zmniejszeniem obszaru wykluczenia społecznego związanego z transportem. Działania TfN w tym zakresie dotyczą: ustalania ram prawnych, przygotowania diagnoz, przyjęcia wizji, planowania i programowania działań, które realizowane są przez lokalne zarządy transportu, przygotowywanie narzędzi do skutecznego i efektywnego prowadzenia działań oraz monitorowania ich realizacji [38].

Diagnoza:

Analiza zbiorów danych dotyczących dostępności i podatności wskazuje na znaczną koncentrację ryzyka wykluczenia społecznego związanego z transportem (TRSE) w Północnej Anglii, gdzie ponad 21% populacji północy żyje na obszarach o wysokim ryzyku TRSE. W 2019 r., 3,3 mln ludzi na Północy żyło na obszarach o wysokim ryzyku TRSE, a 810 tys. osób żyło na obszarach o bardzo wysokim poziomie ryzyka. Dane wykraczające poza poziom regionalny pokazują znaczne różnice w ryzyku TRSE pomiędzy różnymi typami społeczności miejskich i wiejskich. Obejmuje to szczególną koncentrację ryzyka TRSE na obszarach wiejskich i peryferyjnych, w mniejszych miastach i miasteczkach oraz w mniejszych aglomeracjach miejskich. Analiza pokazuje również szczególną koncentrację ryzyka TRSE na obszarach dziedzictwa górniczego i produkcyjnego. Łącznie te typy obszarów obejmują ponad połowę analizowanych obszarów na północy o wysokim ryzyku TRSE [38].

Do oceny poziomu wykluczenia TfN stosuje metodę szacowania ryzyka wykluczenia społecznego wynikającego z problemów transportowych TRSE w poszczególnych obszarach administracyjnych na lokalnych obszarach Anglii. Wskaźnik ten zawiera dwie składowe:

- 1) Dostępność: poziom dostępu do pracy, edukacji, opieki zdrowotnej i podstawowych usług samochodem i transportem publicznym oraz różnica w dostępności między samochodem a transportem publicznym. Bazując na statystykach czasu podróży DfT, obejmuje to analizę poziomu dostępu, liczby dostępnych miejsc docelowych i czasu podróży.
- 2) Podatność na zagrożenia: stopień narażenia populacji na wykluczenie społeczne, na podstawie kombinacji wskaźników społeczno-ekonomicznych i demograficznych. Opierając się na angielskich wskaźnikach deprywacji, uwzględnia się stopień bezbronności ludności danego obszaru w związku ze słabym dostępem do pracy, edukacji, opieki zdrowotnej i podstawowych usług.

Przyjmuje się pięć klas ryzyka TRSE: poziom 1 i 2 przyjmuje się jako małe (dopuszczalne) ryzyko, poziom 3 i 4 przyjmuje się jako ryzyko duże (tolerowane), natomiast poziom 5 przyjmuje się jako ryzyko bardzo wysokie (niedopuszczalne). Na analizowanym obszarze ponad 3 mln osób zakwalifikowano jako osoby narażone na wykluczenie społeczne od transportu, występuje tam ok. 30% obszarów o niedopuszczalnym poziomie ryzyka.

W celu zmiany tej sytuacji przedstawiono rozwiązania dla obszarów TRSE w oparciu o badania podstawowe i analizę danych.

Wizja:

Przyjęto wizję rozwoju systemu transportu umożliwiającego włączenie społeczne osób wykluczonych lub zagrożonych wykluczeniem [80]:

Wizją TfN jest system transportu, który spełnia potrzeby różnorodnych miejsc i populacji Północy – zmniejszając nierówności i zwiększając włączenie społeczne.

Strategia:

Zawierająca cele, kierunki działań strategicznych, których aktualizację przewiduje się co 4 lata po opublikowaniu statystyk czasu podróży publikowanych przez Wydział Transportu (DfT) w Londynie i angielskich wskaźników ubóstwa (depriwacji).

Postawiono bardzo ambitne cele ilościowe, które zakładają, że do roku 2050 inwestycje i reformy systemu transportowego spowodują na Północy Anglii [80]:

- 1) Zmniejszenie populacji mieszkańców zamieszkujących obszary o wysokim ryzyku TRSE o 1 mln osób.
- 2) Zmniejszenie liczby populacji mieszkańców zamieszkujących obszary o bardzo wysokim ryzyku TRSE o 370 tys. osób.

Kierunki działań strategicznych:

Ze względu na ograniczony zakres możliwych działań na poziomie krajowym opracowana strategia zobowiązuje TfN do: zapewniania regionalnego przywództwa, zbierania i gromadzenia danych, wspierania partnerów lokalnych i ulepszania uzasadnień biznesowych w dążeniu do realizacji przyjętej wizji i ambitnych celów.

- 1) Zapewnienie przywództwa regionalnego, aby koordynować działania i podnosić rangę wykluczenia społecznego związanego z transportem na Północy Anglii, poprzez: opracowanie minimalnych standardów usług transportowych, integrowanie polityki regionalnej i strategii dotyczących włączenia społecznego i dekarbonizacji, uwzględnienia zagadnień włączenia społecznego do strategii rozwoju transportu, wskazanie celów działań w najbardziej zagrożonych obszarach, wskazanie działań inwestycyjnych dla realizacji przyjętych celów strategicznych.
- 2) Utworzenie i rozwój systemu zbierania i gromadzenia danych dotyczących stanu, przyczyn, konsekwencji, zasięgu i rozkładu przestrzennego wskaźnika ryzyka zagrożeń wykluczeniem społecznym od transportu TRSE na Północy Anglii poprzez: prowadzenie badań, gromadzenie wyników, opracowanie narzędzi do prowadzenia analiz, ocen i ekspozycji (wizualizacji) poziomu ryzyka TRSE.
- 3) Wspieranie partnerów i innych organów transportowych na szczeblu powiatowym i gminnym w tworzeniu bardziej równych, skutecznych i włączających osoby wykluczone społecznie, systemów transportowych, zgodnych z celami (ambicjami) regionalnymi i priorytetami partnerów, poprzez: wspieranie lokalnych planów transportowych i innych planów i strategii, dostarczanie danych i map ryzyka zagrożeń wykluczeniem, opracowanie i wdrożenie zasad współpracy z powiatami i gminami.
- 4) Usprawnienie zasad wyboru głównych projektów drogowych i kolejowych uwzględniających poprawę obsługi transportowej na obszarach i społecznościach dotkniętym TRSE poprzez: opracowanie metod prognozowania zmian wskaźników TRSE, prowadzenie analiz z możliwością włączenia kolei do obsługi transportowej obszarów wykluczenia, opracowanie metod kalkulacji kosztów inwestycji drogowych i kolejowych oraz różnych opcji transportowych z uwzględnieniem wpływów środowiskowych, społecznych i ekonomicznych.

Polityki:

Strategia nie obejmuje działań realizowanych w powiatach i w gminach, które wykraczają poza kompetencje TfN jako podmiotu zajmującego się transportem na szczeblu regionalnym. Przygotowano zatem podstawowe ramy polityki, które określają, co jeszcze jest konieczne, aby zrealizować wizję i ambitne cele do 2050 roku. Przedstawione tutaj ramy obejmują transport publiczny, transport drogowy, transport aktywny oraz planowanie i proces. Zaproponowane zasady, działania i wskaźniki monitorowania powinny wspierać wszystkich partnerów i inne zainteresowane strony w opracowywaniu polityk i planów lokalnych, które zapewniają znaczący postęp w zakresie TRSE [80].

Koncentruje się na szerokich tematach polityki transportowej zaproponowano następujące grupy działań:

- 1) Wskazanie podstawowych zasad rozwoju systemu transportu włączającego społecznie osoby wykluczone społecznie od transportu,
- 2) Opracowanie celów polityki transportowej, która jest najbardziej bezpośrednio związana z TRSE, obejmująca podróże autobusowe, kolejowe, podróże aktywne i podróże samochodem.
- 3) Wskazanie zbioru rozwiązań wykraczających poza system transportu, ale wpływające na zmniejszenie wykluczenia społecznego od transportu TRSE.
- 4) Zasady rozwoju systemu transportu włączającego społecznie osoby wykluczone

Przyjęto osiem kluczowych zasad rozwoju systemu transportu włączającego społecznie [38]:

- 1) Rola dostępu do samochodu: Posiadanie nieograniczonego dostępu do samochodu nie powinno być warunkiem wstępnym włączenia społecznego; włączając w to możliwości dostępu, kluczowe usługi i życie społeczne. Bezpieczny, wygodny, niezawodny i niedrogi transport publiczny oraz aktywne podróżowanie powinny być dostępne w różnych kontekstach miejscowych i populacyjnych Północy.
- 2) Zróżnicowane wzorce podróżowania: Usługi transportu publicznego powinny działać równie dobrze w przypadku osób podróżujących poza okresami szczytu i głównymi trasami dojazdowymi, jak i w przypadku tych, które pasują do konwencjonalnych schematów podróżowania.
- 3) Integracja: Planowanie transportu publicznego i sprzedaż biletów powinny zostać zintegrowane ponad granicami administracyjnymi i rodzajami transportu, tak aby osoby korzystające z podróży multimodalnych przez te

granice nie musiały stawić czoła nadmiernym dodatkowym kosztom i złożoności.

- 4) Równość dostępu: Transport publiczny i infrastruktura aktywnego podróżowania powinny być dostępne dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności fizycznej. Dostępność ta powinna mieć fundamentalne znaczenie przy projektowaniu infrastruktury i zapewniać równy dostęp.
- 5) Technologia: Wprowadzenie i wykorzystanie technologii w transporcie publicznym powinno obejmować osoby z ograniczonym dostępem do Internetu i usług bankowych lub niemające go wcale, zarówno w miejscu korzystania, jak i podczas dostarczania informacji.
- 6) Dostęp lokalny: Polityki dotyczące transportu, planowania przestrzennego i łączności cyfrowej powinny łączyć się, aby poszerzyć lokalny dostęp do usług, możliwości i życia społecznego, a tym samym zmniejszyć wpływ ograniczonego dostępu do transportu na włączenie społeczne.
- 7) Przystępność: Poziom wykorzystania transportu niezbędny do uzyskania dostępu do możliwości, kluczowych usług i życia społecznego powinien być przystępny cenowo dla osób o niskich dochodach, osób bezrobotnych oraz tych, które nie mają dostępu do pracy i opieki społecznej.
- 8) Bezpieczeństwo: Podróże do i z punktów dostępu do transportu publicznego powinny być bezpieczne i postrzegane jako bezpieczne, szczególnie dla kobiet, osób LGBTQ, mniejszości etnicznych i osób niepełnosprawnych.

Cele polityki transportowej

Sformułowano trzy grupy celów polityki transportowej dotyczące: priorytetów dla transportu publicznego, priorytetów dla podróży samochodem i inwestycji drogowych, priorytetów dla przemieszczania aktywnego.

- 1) Priorytety dla transportu publicznego będą realizowane przez zbiór następujących działań:
 - znaczący wzrost inwestycji w lokalne usługi autobusowe jest tego koniecznym i kluczowym elementem, biorąc pod uwagę, że osoby narażone na TRSE znacznie częściej niż szersza populacja korzystają z autobusów i nie mają alternatywy dla tych usług lub nie mają ich wcale w przypadku zakłóceń,
 - nadanie priorytetu inwestycjom w lokalny transport publiczny – w szczególności usługi autobusowe,

- polepszenie połączeń między dzielnicami i społecznościami, w szczególności poprzez rozwój orbitalnych tras autobusowych, które nie wymagają przejazdów do i z centralnego węzła transportowego,
- polepszenie połączeń między ubogimi społecznościami a peryferyjnymi lokalizacjami zatrudnienia i usług, w tym obszarami przemysłowymi i pozamiejskimi centrami handlowo-usługowymi, które są powszechnie projektowane z myślą o dostępie samochodowym,
- uznanie kluczowej roli, jaką odgrywają aktywne formy podróżowania w dostępie do transportu publicznego i nadanie większego priorytetu osobom poruszającym się pieszo, na rowerze lub poruszającym się na kółkach,
- zmiana przeznaczenia przestrzeni drogowej w celu nadania większego priorytetu transportowi publicznemu, w szczególności lokalnym usługom autobusowym,
- wdrożenie integracji sprzedaży biletów, taryf i wyznaczania tras pomiędzy rodzajami transportu publicznego oraz eliminacja znacznych dodatkowych kosztów, jakie ponoszą osoby podróżujące poza granicami lokalnymi,
- utrzymanie i udoskonalanie sposobów płacenia za transport publiczny i dostępu do informacji o transporcie publicznym, które nie wymagają smartfonu z dostępem do Internetu,
- zwiększanie częstotliwości usług na obszarach, gdzie występuje stosunkowo wysoki poziom podróży multimodalnych i obejmujących wiele usług, a także na obszarach biedy i deprywacji,
- poprawa dostępności przestrzeni i pojazdów transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych fizycznie i osób o ograniczonej sprawności ruchowej,
- rozszerzenie przystępnych cenowo opcji biletów dostępnych obecnie dla dzieci i osób starszych na osoby o niskich dochodach, osoby z niepełnosprawnościami i przewlekle chorymi oraz osoby poszukujące pracy,
- zwiększanie poziomu konsultacji, zaangażowania i dostępu do władzy decyzyjnej wśród osób niepełnosprawnych i przewlekle chorych, osób sprawujących obowiązki opiekuńcze, ludzi młodych, kobiet, osób o niskich dochodach i innych grup nieproporcjonalnie narażonych na ryzyko TRSE w decyzjach inwestycyjnych w transporcie publicznym.

- 2) Priorytety podróży samochodem i inwestycji drogowych będą realizowane przez zbiór następujących działań:
- położenie większego nacisku na znaczną lukę pomiędzy transportem publicznym a dostępnością samochodu przy rozważaniu priorytetów inwestycji drogowych,
 - położenie większego nacisku na skutki odciążenia osób chodzących, jeżdżących na rowerze i poruszających się na kołach przy podejmowaniu decyzji dotyczących inwestycji drogowych oraz na stopień, w jakim rozbudowa sieci drogowej prawdopodobnie zwiększy poziom uzależnienia od samochodu,
 - należy unikać korzystania z przejść podziemnych i kładek dla pieszych, które powodują znaczne niedogodności dla pieszych, rowerzystów i osób poruszających się na kołach, w celu zwiększenia płynności ruchu (poza miejscami stanowiącymi istotne bariery dla pieszych jak autostrady, linie kolejowe, ciekі wodne),
 - wprowadzenie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych powinno raczej zmniejszyć niż zwiększyć zależność od samochodu oraz złagodzić problemy, takie jak parkowanie na chodnikach i dodatkowy bałagan na chodnikach,
 - decydenci w dziedzinie transportu powinni wykorzystać szansę, jaką stwarza szersze przejście na sieć transportową o zerowej emisji dwutlenku węgla netto,
 - poprawa dostępności transportu publicznego i warunków aktywnego podróżowania, a nie zwiększanie pojemności pojazdów, powinna w coraz większym stopniu stać się głównym sposobem rozwiązania problemu zatorów w ruchu,
 - przeglądanie poziomu parkowania na ulicach i poza nimi na obszarach miejskich oraz zarządzanie nimi w sposób zgodny z ograniczaniem zależności od samochodów w środowiskach miejskich,
 - zwiększanie poziomu konsultacji, zaangażowania i dostępu do władzy decyzyjnej wśród osób niepełnosprawnych i przewlekłe chorych, osób sprawujących obowiązki opiekuńcze, ludzi młodych, kobiet, osób o niskich dochodach i innych grup nieproporcjonalnie narażonych na ryzyko TRSE w decyzjach inwestycyjnych drogowych.
- 3) Promowanie aktywnych form podróży będą realizowane przez zbiór następujących działań:

- ograniczenie parkowania na chodnikach, powszechnego na obszarach wszystkich typów, w tym na obszarach mieszkalnych,
- zwiększenie liczby przejść dla pieszych w obszarach o wysokim ryzyku TRSE, obszarach wokół szkół i kluczowych usług oraz obszarach o dużym natężeniu ruchu i prędkości,
- ograniczenie powszechnego stosowania krajowych ograniczeń prędkości na drogach wiejskich,
- uznanie dostępu pieszego, rowerowego i kołowego za zasadniczą część projektowania i rozwoju transportu publicznego oraz głównych projektów drogowych, szczególnie na obszarach, gdzie istnieje wysokie ryzyko TRSE,
- rozszerzanie i ukierunkowanie środków, takich jak wydzielona infrastruktura rowerowa i kołowa, dzielnice o niskim natężeniu ruchu, strefy 20 mil na godzinę i ulice szkolne na obszarach, gdzie istnieje wysokie ryzyko TRSE i gdzie występuje wysoki poziom oddzielenia społeczności i uzależnienia od samochodu,
- identyfikowanie i usuwanie przeszkód w aktywnym podróżowaniu, takich jak bramki, szynki i bariery dostępu, które uniemożliwiają lub utrudniają dostęp osobom korzystającym z urządzeń ułatwiających poruszanie się i które wprowadzają konflikt pomiędzy osobami chodzącymi, jeżdżącymi na rowerze i poruszającymi się na kółkach.
- zwiększanie poziomu konsultacji, zaangażowania i dostępu do władzy decyzyjnej wśród osób niepełnosprawnych i przewlekle chorych, osób sprawujących obowiązki opiekuńcze, ludzi młodych, kobiet, osób o niskich dochodach i innych grup nieproporcjonalnie narażonych na ryzyko TRSE w aktywnych decyzjach inwestycyjnych dotyczących podróży.

Rozwiązania inne niż transportowe

Wśród rozwiązań innych niż transportowe wyróżniono dwa cele: system planowania i łączność cyfrową.

- 1) Promowanie zmian systemu planowania będzie realizowane przez zbiór następujących działań:
 - wymagania, aby nowe osiedla mieszkaniowe były obsługiwane przez transport publiczny, były projektowane w taki sposób, aby zapewnić dostępność transportu publicznego oraz aby bezpieczne i wygodne trasy dla pieszych, rowerzystów i poruszających się na kółkach stanowiły kluczową część planowania nowych inwestycji,

- umożliwienie i zachęcanie do rozwoju mieszanego, w ramach którego usługi, zatrudnienie i mieszkalnictwo powstają w bliskim sąsiedztwie i są połączone aktywnym podróżowaniem i lokalnym transportem publicznym,
 - zwrócenie większej uwagi w procesie planowania na to, w jaki sposób nowe inwestycje powodują i utrwalają wysoki poziom zależności od samochodu, szczególnie na obszarach o wysokim ryzyku TRSE,
 - ograniczenie wymagań lub oczekiwań dotyczących znacznych dodatkowych miejsc parkingowych w ramach nowych, ważnych inwestycji na obszarach miejskich; zastępując to transportem publicznym i inwestycjami w aktywne podróżowanie,
 - opracowanie i wdrożenie minimalnych standardów dostępu do transportu publicznego i aktywnego podróżowania w przypadku nowych inwestycji, w tym pełne wdrożenie wytycznych dotyczących aktywnego podróżowania.
- 2) Promowanie poprawy działania łączności cyfrowej będzie realizowane przez zbiór następujących działań:
- ukierunkowanie ulepszeń łączności cyfrowej na obszary, w których istnieje wysokie ryzyko TRSE, jako sposób na poprawę dostępu do możliwości i usług, równoległe do działań transportowych.
 - rozwiązanie problemu ograniczonego dostępu do mobilnych połączeń internetowych, w szczególności ze względu na koszty i brak dostępu do smartfonów, a także skutki domina na dostęp do transportu,
 - likwidacja barier kosztowych i informacyjnych utrudniających szybką i niezawodną łączność z Internetem w domu, które powszechnie występują na obszarach o wysokim ryzyku TRSE, wraz z barierami infrastrukturalnymi i technicznymi, które utrzymują się na niektórych obszarach.

Monitorowanie poziomu ryzyka wykluczenia społecznego od transportu i realizacji działań będzie realizowane następująco:

- 1) Przygotowanie metod szacowania wskaźników wykluczenia i zakresu prowadzenia niezbędnych analiz.
- 2) Przygotowanie bazy danych i systematyczne gromadzenie danych do szacowania wskaźników wykluczenia.
- 3) Opracowanie map wykluczenia.

- 4) Opracowanie raportów, w tym coroczna aktualizacja danych po opublikowaniu statystyk DfT dotyczących czasu podróży oraz angielskich danych dotyczących wskaźników ubóstwa.

1.4.4 Strategie działań transportowych w celu poprawy włączenia społecznego w Kanadzie

W Kanadzie opracowano różnorodne strategie zarządzania mobilnością mogące pomóc w osiągnięciu różnych celów włączenia społecznego. Przykłady są wymienione poniżej i obejmują: zależność od samochodu, dostępność użytkowania gruntów, przystępność cenową, zarządzanie mobilnością.

1) Zależność od samochodu

Obejmuje to różne strategie, które tworzą bardziej zrównoważone systemy transportu i wielomodalne wzorce użytkowania gruntów.

- Reformy planowania transportu i finansowania w celu skorygowania obecnych polityk, które sprzyjają ulepszeniom drogowym i parkingowym zorientowanym na samochody kosztem innych trybów podróży.
- Reformy planowania przestrzennego w celu stworzenia bardziej dostępnego użytkowania gruntów.
- Reformy metodyki szacowania kosztów, które zwiększają koszty użytkowania samochodów (na przykład ceny drogowe i parkingowe oraz opłaty za ubezpieczenie i opłatę za rejestrację).

2) Dostępność użytkowania gruntów

Obejmuje to różne strategie, które poprawiają dostępność poprzez zmniejszenie odległości między wspólnymi miejscami docelowymi i tworzenie większej liczby społeczności wielomodalnych.

- Polityki „inteligentnego wzrostu”, które sprzyjają wypełnianiu w skupiskach o mieszanym rozwoju.
- Rozwój efektywny w lokalizacji, co oznacza zlokalizowanie bardziej przystępnych cenowo mieszkań i zatrudnienia w dostępnym obszarze. Oraz zmniejszenie wymagań parkingowych dla gospodarstw domowych zlokalizowanych w dostępnych dzielnicach, które posiadają mniej niż przeciętne pojazdy.
- Polityki zachęcające lub wymagające obiektów publicznych (szkoły, urzędy pocztowe, stacje tranzytowe itp.), tam, gdzie są najbardziej dostępne, szczególnie w przypadku populacji w niekorzystnej sytuacji transportowej.

- Planowanie obszarów wolnych od samochodu, co oznacza, że niektóre dzielnice są zaprojektowane w celu zaspokojenia potrzeb transportowych osób niebędących kierowcami i ograniczenie prywatnego użytku samochodowego do tworzenia bardziej nowoczesnych społeczności.
- Programy zarządzania transportem w społecznościach wiejskich, które obejmują różne strategie, które poprawiają opcje transportu w społecznościach wiejskich o niższej gęstości.

3) Przystępność cenowa

Obejmuje to różne strategie, które sprawiają, że podróże są bardziej przystępne dla osób, które są w niekorzystnej sytuacji transportowej.

- Niższe opłaty za usługi transportowe, które zwykle są wykorzystywane przez populację w niekorzystnej sytuacji, takie jak utrzymanie niskich taryf autobusowych.
- Ukierunkowane rabaty i subsydia usług transportowych, takie jak rabaty oparte na potrzebach za taryfy tranzytowe, usługi taksówkowe i opłaty parkingowe.
- Opłaty za ubezpieczenie pojazdu i wypłaty według pojazdu, co sprawia, że własność pojazdu jest bardziej przystępna dla gospodarstw domowych o niższych dochodach.
- Zapewnienie, że niedrogie mieszkania znajdują się w dostępnych obszarach, dzięki czemu gospodarstwa domowe mogą zaoszczędzić zarówno na kosztach mieszkaniowych, jak i transportowych.
- Zmniejszenie parkowania i podatków lokalnych wykorzystywanych do finansowania dróg dla gospodarstw domowych, które posiadają mniej niż przeciętne samochody.

4) Zarządzanie mobilnością

Obejmuje to różne strategie, które poprawiają opcje podróży, szczególnie w przypadku osób fizycznych, ekonomicznych lub społecznych.

- Ulepszenia usług tranzytowych, w tym ulepszenia regularnych usług tranzytowych, przeprojektowanie regularnych urządzeń do tranzytu i pojazdów, aby lepiej pomieścić osoby niepełnosprawne oraz specjalne usługi mobilności (takie jak usługi drzwi do drzwi).
- Ulepszenia infrastruktury dla pieszych i rowerzystów.
- Uspokajanie ruchu, strefy domowe i kontrola prędkości ruchu.
- Projektowanie uniwersalne, co oznacza, że urządzenia i usługi transportowe pomieści szeroką gamę użytkowników, w tym osoby korzystające z wózków inwalidzkich lub mające inne niepełnosprawność.

- Priorytetowe wyceny i priorytet HOV, które daje priorytet autobusom i pojazdom o większej liczbie podróżnych w stosunku do pojedynczych pojazdów.
- Ulepszenia informacji o podróży, takie jak wygodniejsze informacje autobusowe i taksówkowe oraz usługi kierunkowe dla osób niepełnosprawnych.
- Programy prowadzenia do przejazdu, które pasują do kierowców i pasażerów.
- Programy redukcji podróży pracowniczych, za pomocą których pracodawcy mogą oferować usługi związane z umówieniem przejazdu, elastycznego, telekomunikacyjnego i gwarantowanego jazdy do domu (GRH).
- Rozwiewanie obaw dotyczących bezpieczeństwa, co oznacza zwiększone wysiłki na rzecz zmniejszenia ryzyka napaści na pieszych, rowerzystów i pasażerów tranzytowych.
- Ulepszenia usług taksówek, może obejmować zwiększenie liczby taksówek w społeczności, ustalanie wyższych standardów dla usług taksówek, umożliwiając większą elastyczność (takie jak wspólne przejażdżki w celu zmniejszenia taryf), subsydiowanie taryf dla użytkowników w niekorzystnej sytuacji oraz określenie taksówek, które pomieszczą wózki inwalidzkie i ludzi o specjalnych potrzebach.
- Programy zarządzania transportem szkolnym, które pomagają rodzicom, uczniom i pracownikom wykorzystywać alternatywy dla jazdy do szkół i kampusów uniwersyteckich.
- Strategie marketingowe, które poprawiają status trybów alternatywnych, takich jak tranzyt, przejechanie i jazda na rowerze, dzięki czemu otrzymują większą akceptację społeczną i użytkową.
- Różne strategie, które poprawiają dostęp bez zwiększania podróży fizycznych:
 - Telepraca, zapewniając, że mieszkańcy mają usługę internetową.
 - Usługi dostarczania towarów, takie jak zapewnienie, że niektóre sklepy dostarczają towary za minimalną dodatkową opłatą.

1.4.5 Metody usuwania barier transportowych utrudniających życie mieszkańcom dzielnic o niskich dochodach

Mieszkańcy dzielnic o niskich dochodach napotykają najczęściej następujące bariery transportowe [73]:

- ograniczenia w świadczeniu usług transportowych - mieszkańcy tych dzielnic w dużym stopniu korzystają z transportu autobusowego i często borykają się z problemami dotyczącymi częstotliwości, harmonogramu, niezawodności usług autobusowych, a także zakresu obsługiwanych miejsc,
- ograniczenia zasobów w korzystaniu z transportu - ograniczone zasoby finansowe dostępne dla takich mieszkańców ograniczają lokalizację, w której mogą realnie znaleźć płatne zatrudnienie, dotyczy to szczególnie osób, które wykonują nisko płatną pracę,
- czasy podróży i ich interakcja z obowiązkami opiekuńczymi - kwestie związane z transportem w różnym stopniu dotyczą różnych grup społecznych, a w szczególności wiek, pochodzenie etniczne, a w szczególności płeć, mogą zaostrzać bariery w dostępie do transportu i korzystaniu z niego.

Działania w zakresie polityk podejmowane w celu usunięcia tych barier i poprawy dostępu mieszkańców o niskich dochodach do obszarów, w których istnieją możliwości zatrudnienia, można podzielić na [73]:

- programy związane z transportem, takie jak nowe połączenia transportu publicznego i programy wypożyczania pojazdów,
- interwencje związane z zatrudnieniem i poszukiwaniem pracy obejmujące połączenie wsparcia finansowego i spersonalizowanego doradztwa,
- planowanie przestrzenne i przeznaczenie gruntów na cele związane z zatrudnieniem, sąsiadujących z dzielnicami o niskich dochodach,
- ułatwianie mobilności mieszkaniowej poprzez wsparcie finansowe i praktyczne,
- pokonywanie barier percepcyjnych w korzystaniu z transportu.

Przy wdrażaniu tych działań należy uwzględnić następujące doświadczenia:

- Jest mało prawdopodobne, aby zmiany fizyczne, takie jak budowa nowej infrastruktury transportowej i rozwój bardziej mieszanych sposobów użytkowania gruntów, same w sobie wystarczyły, aby zapewnić możliwości zatrudnienia dużej liczbie osób poszukujących pracy w dzielnicach o niskich dochodach.

- Ułatwiania w mobilności mieszkaniowej mogą poprawić ogólną jakość życia mieszkańców, ale nie wydaje się prowadzić to do lepszych wyników w zakresie zatrudnienia.
- Każde z tych podejść należy uzupełnić ukierunkowanymi interwencjami, które pomogą ludziom pokonać bariery finansowe, informacyjne, percepcyjne i emocjonalne utrudniające wyjazdy do nieznanych dotąd miejsc lub przezwyciężyć napiętnowane postrzeganie swojego obszaru rodzinnego. Aby interwencje takie przyniosły znaczący skutek, muszą mieć także odpowiednią skalę i czas trwania.

1.4.6 Poprawa dostępności jako metoda zmniejszania niekorzystnych warunków transportowych

W wielu krajach (Australia, Japonia, USA, Kanada, Wielka Brytania) mając na uwadze zmniejszenie wykluczenia transportowego prowadzi się działania na rzecz poprawy dostępności transportowej. Nowe ramy planowania dostępności zapewnią wyraźną odpowiedzialność za identyfikowanie problemów związanych z dostępnością i decydowanie o tym, jak je rozwiązać. W Wielkiej Brytanii planowanie dostępności wbudowano w zakres lokalnych planów transportowych (LTP).

1) Planowanie dostępności ma na celu zapewnienie, że:

- istnieje jasny proces i odpowiedzialność za identyfikowanie grup lub obszarów z problemami dostępności (w tym obszary wykluczenia transportowego),
- opracowując i dostarczając swoje LTP, władze poprawiły informacje na temat barier w dostępności oraz obszarów, w których dostępność jest najsłabsza; a władze lokalne współpracują z innymi agencjami (w tym transportowymi) w celu rozważenia szerszego zakresu rozwiązań problemów związanych z dostępnością, w tym zmian lokalizacji i świadczenia usług oraz środków przeciwko przestępczości w transporcie, a także usprawnienia transportu publicznego i specjalistycznego.

2) Proces wdrażania planów dostępności w ramach LTP obejmuje:

- przeprowadzenie audytu dostępności, w celu rozpoznania czy ludzie mogą dostać się do pracy i kluczowych usług w rozsądnym czasie i kosztach, bezpiecznie i niezawodnie,
- przeprowadzenie audytu zasobów w celu oceny, jakie potencjalne lub istniejące zasoby są dostępne do rozwiązywania problemów z dostępnością,

- opracowanie planu działania mający na celu opracowanie i ustalenie priorytetów rozwiązań oraz opracowanie strategii,
- wdrażanie planu działań i monitorowanie.

3) Audyt dostępności obejmuje:

- ocenę stopnia możliwości dotarcia mieszkańców do kluczowych lokalizacji, takich jak centra zatrudnienia, opieka zdrowotna, placówki edukacyjne i sklepy spożywcze oraz do innych miejsc docelowych, które są ważne dla lokalnych mieszkańców, na przykład obiekty sportowe lub apteki,
- analiza ta powinna uwzględniać ocenę czasu podróży, kosztów, bezpieczeństwa i niezawodności,
- analizę potrzeb grup mieszkańców znajdujących się w niekorzystnej sytuacji oraz na peryferyjnych obszarach,
- analizę i ocenę dostępności wszystkich rodzajów transportu, w tym ruchu pieszego, rowerowego i transportu publicznego, a także podróży przez granice władz lokalnych,
- analizę i ocenę dostępności do kluczowych usług. osób z różnych środowisk w zależności od wieku, płci, pochodzenia etnicznego i niepełnosprawności,
- identyfikację barier w dostępie, do których należą bariery: fizyczne, organizacyjne, informacyjne, poznawcze i prawne (pogrupowane w tab. 1.3). Szczególną uwagę należy zwrócić na bariery organizacyjne takie jak:
 - brak wyraźnej odpowiedzialności za brak identyfikacji problemów z dostępnością transportową,
 - niewystarczająca koordynacja, na przykład między głównym systemem transportu a transportem pacjentów, uczniów i usług społecznych lub z planowaniem przestrzennym i partnerstwami na rzecz redukcji przestępczości i zmniejszenia obaw przed przestępczością, a także nieodpowiedni transport.

Analiza i ocena dostępności transportowej powinna w jak największym stopniu opierać się na informacjach już posiadanych przez władze lokalne i inne organy. Może obejmować:

- mapowanie informacji społeczno-demograficznych oraz danych dotyczących dostępności samochodów w odniesieniu do tras komunikacji miejskiej i lokalizacji usług w oparciu o GIS,
- konsultacje ze społecznościami lokalnymi, kontakty z ekspertami i dostawcami usług transportowych.

- 4) Audyt zasobów obejmuje określenie istniejących i potencjalnych zasobów dostępnych w celu poprawy dostępności transportowej. Audyt zasobów powinien obejmować:
- identyfikację wszystkich istniejących i potencjalnych zasobów, które mogą przyczynić się do poprawy dostępności,
 - ocenę, jak efektywnie te zasoby są obecnie wykorzystywane i czy można je redystrybuować,
 - ocenę możliwości podziału kosztów i korzyści z poprawy dostępności pomiędzy różne instytucje i organizacje zaangażowane w poprawę dostępności transportowej.
- 5) Plan działania. W przypadku zidentyfikowania problemów podczas audytu dostępności, lokalne władze transportowe powinny przygotować ogólny plan działania. Plany powinny określać specyfikacje podstawowych barier i środki i działania przewidziane do ich eliminacji lub zmniejszenie wpływu. Przykłady wybranych działań szczegółowych umożliwiających eliminację lub ograniczenie barier transportowych przyczyniających się do wykluczenia społecznego zestawiono w tab. 1.3.

Tab. 1.3 Przykłady usprawnień przyczyniających się do eliminacji barier transportowych [47].

Bariera transportowa	Przykłady usprawnień przyczyniających się do eliminacji barier transportowych
Dostęp fizyczny	<ul style="list-style-type: none"> – dostępne pojazdy i stacje – szkolenie kierowców – poprawa otoczenia pieszych
Dostępność transportowa	<ul style="list-style-type: none"> – gęstsza sieć i bezpośrednie trasy – środki priorytetowe dla autobusów i ich egzekwowanie – usługi wcześniej rano i wieczorem – wspólne taksówki i usługi dostosowane do potrzeb – kluby samochodowe – schematy Wheels to Work – wspólnotowe systemy transportowe
Punktualność i niezawodność	<ul style="list-style-type: none"> – środki priorytetowe dla autobusów – zachęty do wydajności związane z punktualnością
Koszty, promowanie i świadome korzystanie z	<ul style="list-style-type: none"> – taryfy ulgowe lub bony turystyczne – pomoc w kosztach dojazdu na rozmowę kwalifikacyjną – pomoc w pokryciu kosztów dojazdu do pracy w pierwszym miesiącu

programów, takich jak	<ul style="list-style-type: none"> – stypendia lub pożyczki na naukę jazdy lub podatek drogowy
Informacja transportowa	<ul style="list-style-type: none"> – prostsze mapy podróży – podróże i transport bezpośredni – sąsiedzi koordynatorzy transportu – Travelsmart – zindywidualizowany marketing – informacje audiowizualne
Przestępczość i strach przed przestępczością (bezpieczeństwo osobiste)	<ul style="list-style-type: none"> – lepsze oświetlenie lub kamery CCTV – usuwanie graffiti – poprawa bezpieczeństwa połączenia peronów z pojazdami – patrole straży miejskiej na placach i terminalach, w pojazdach TZ – bezpieczne trasy dla pieszych
Bezpieczeństwo w ruchu	<ul style="list-style-type: none"> – uspokojenie ruchu – bezpieczne miejsca do zabawy – ulepszone przejścia dla pieszych
Lokalizacja i harmonogram usług umożliwiających dogodne przemieszczanie się	<ul style="list-style-type: none"> – bardziej dostępna lokalizacja nowych usług – planowanie wizyt lekarskich pokrywające się z siecią transportową – przesunięte godziny rozpoczęcia nauki w szkołach – wykorzystanie technologii informacyjnych i komunikacyjnych oraz dostawa do domu – dotarcie do oddalonych społeczności

Chociaż lokalne władze transportowe powinny mieć wiodącą rolę w przygotowaniu planu dostępności transportowej, partnerzy z każdego sektora (na przykład operatorzy transportu, planowanie, zdrowie, ograniczanie przestępczości, edukacja) powinni współpracować, aby ich polityki i programy były uwzględnione w planie działań.

6) Wdrażanie i monitorowanie. W rozwoju systemów transportu i w przygotowaniu planów dostępności wykorzystywane są także nowe podejścia takie jak:

- rozwój zagospodarowania zorientowany na transport zbiorowy (Transit Oriented Development – TOD),

- transport reagujący na zapotrzebowanie (Demand-responsive transport - DRT),
- mobilność świadczona jako usługa (Mobility-as-a-Service (MaaS)).

Opracowane plany dostępności są wdrażane, a ich efekty po pewnym czasie są oceniane. W tab. 1.4 przedstawiono zbiór przykładowych wskaźników monitorowania wdrażanie planów dostępności.

Tab. 1.4 Zestawienie przykładowych wskaźników monitorowania zastosowanych działań na rzecz poprawy dostępności transportowej

Bariery dostępności transportowej	Przykłady usprawnień dostępności transportowej
Czasy przejazdu i odległość do przystanków autobusowych	<ul style="list-style-type: none"> – odsetek osób w promieniu 10 minut spacerem od autobusu o długości (5, 10, 15) minut – odsetek osób, które mogą dotrzeć do (kluczowych miejsc pracy/odpowiedniego szpitala/przystępnego sklepu spożywczego/) w ciągu 45 minut transportem zbiorowym „od drzwi do drzwi” – odsetek 5–11-latków, którzy mogą dotrzeć do [xx] szkół podstawowych w promieniu [1 kilometra] – bariery w korzystaniu z komunikacji miejskiej – odsetek w pełni dostępnych autobusów na niektórych trasach lub w obszarach – odsetek osób, które twierdzą, że nie korzystają z komunikacji miejskiej z obawy przed przestępczością lub innymi barierami, – udział podróży do pracy o czasie krótszym od 45% - nie mniej niż 75%,
Wskaźniki transportowe	<ul style="list-style-type: none"> – podróże na osobę według środka transportu lub celu podróży – troska o klienta i satysfakcja – odsetek personelu transportowego przeszkolonego w zakresie obsługi klienta i świadomości niepełnosprawności – ogólna satysfakcja klienta z usług transportu publicznego
Wskaźniki oddziaływania	<ul style="list-style-type: none"> – udział podróży odbywanych po drogach trzy gwiazdkowych i bezpieczniejszych – 75%, – liczba ofiar pieszych wśród dzieci na 1000 dzieci w populacji – poziomy zanieczyszczenia powietrza

Dojazd samochodem	– odsetek gospodarstw domowych z dostępem do samochodów
Koszt podróży	– średnia opłata za lokalny autobus na milę – średnia opłata za przejazd autobusem
Dostęp do usług	– odsetek osób, które twierdzą, że mają trudności z dostępem do określonych usług (np. szpitala, lekarza pierwszego kontaktu, szkoły, uczelni itp.) – odsetek osób w odległości do [500 metrów] spaceru od sklepu spożywczego

1.4.7 Syntetyczny zbiór działań i środków wspomagających włączenie społeczne osób wykluczonych

A. Wsparcie dla mieszkańców

Działania w obszarze użytkowników (możliwości i oczekiwania) podejmowane przez samych użytkowników, służby socjalne, samorządy lokalne, organizacje pozarządowe:

- 1) Pomoc socjalna na rzecz eliminowania/łagodzenia barier osobistych (rozpoznanie potrzeb, wsparcie finansowe, opieka podróżna).
- 2) Organizacja systemu wypożyczania indywidualnych środków wspomagających przemieszczanie.
- 3) Pomoc sąsiedzka, rodzinna, współdziałanie w organizacji wspólnego podróżowania.
- 4) Redukcja indywidualnych potrzeb transportowych (samozatrudnienie, praca on-line, usługi on-line).

B. Zarządzanie systemem transportowym

Działania w obszarze systemu transportu (transport możliwy, dostępny, przystępny, akceptowalny) podejmowane przez organizatorów i przewoźników:

- 1) Redukcja odległości dojścia/dojazdu do przystanku (przebieg linii, lokalizacja przystanków).
- 2) Redukcja czasu podróży transportem publicznym (czas i częstość) do ośrodków.
- 3) Przystępne ceny biletów.
- 4) Tabor przystosowany do potrzeb wszystkich użytkowników.
- 5) MaaS, transport na żądanie door-to-door.
- 6) Organizacja transport dedykowanego (np. szkolnego).
- 7) Usprawnienie systemu bezpieczeństwa osobistego w obiektach transportowych i pojazdach.
- 8) Rozwój transportu zaopatrzeniowego.

- 9) Wdrożenie wielojęzycznych aplikacji informacji transportowej i biletowania, przyjazne osobom o szczególnych potrzebach.
- 10) Prowadzenie osób ze szczególnymi potrzebami.

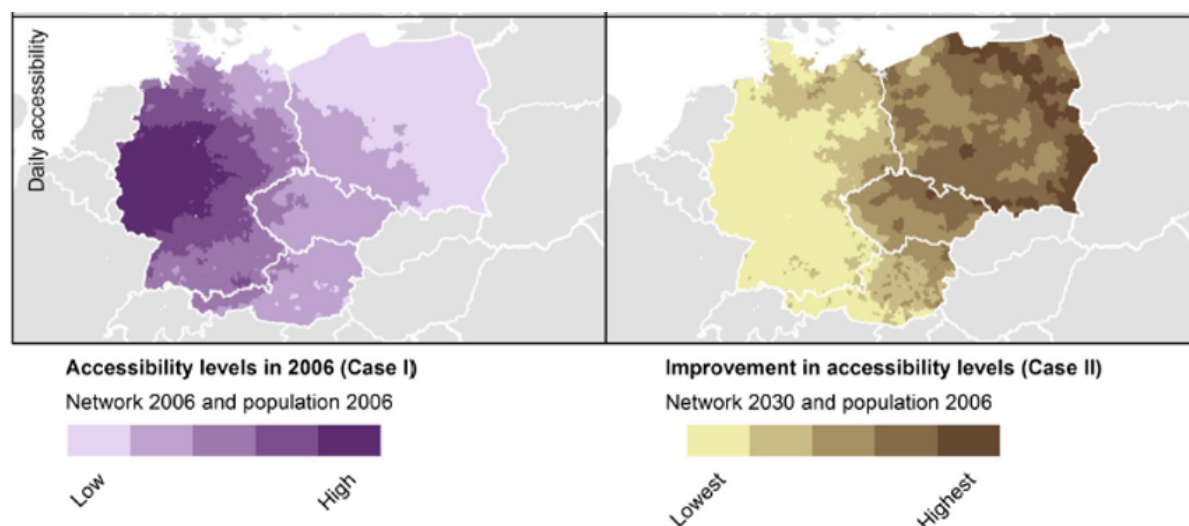
C. Planowanie przestrzenne

Działania w obszarze planowania przestrzennego (przestrzeń krótkich dystansów) przez samorządowe służby planistyczne:

- 1) Lokalizacja usług podstawowych w zasięgu dościa pieszego,
- 2) Lokalizacja usług ponadpodstawowych w ośrodkach dostępnych transportem publicznym,
- 3) Lokalizacja rozwojowych terenów mieszkaniowych blisko sieci transportowej
- 4) Hamowanie rozwoju zabudowy rozproszonej (redukcja globalnych potrzeb transportowych).

1.4.8 Identyfikacja działań niezbędnych do poprawy dostępności transportowej

Zbadano skutki zmian dostępności transportowej spójności regionów wywołanych modernizacją infrastruktury drogowej, biorąc pod uwagę także ciągłe zmiany populacji. Analizy dostępności przeprowadzono dla obszarów Austrii, Czech, Niemiec i Polski dla dwóch okresów 2006 i 2030 rok. Określono wpływ rozwoju infrastruktury drogowej oraz zmian koncentracji i przepływów ludności w regionach na zmiany dostępności. Na rys. 1.29 przedstawiono mapę poziomu dostępności na analizowanych obszarach (regionach NUTS2) oraz mapę koniecznych usprawnień sieci drogowej poprawiającej poziom dostępności [77].



Rys. 1.29 Mapy poziomu dostępności na analizowanych obszarach (regionach NUTS2) oraz poziomu koniecznych usprawnień sieci drogowej poprawiającej poziom dostępności w analizowanych krajach.

Źródło: [77].

Według tej analizy regiony położone na obszarze Polski wymagają działań zwiększających dostępność transportową i spójność terytorialną.

1.4.9 Przegląd działań transportowych na rzecz włączenia społecznego w UE

Z badań przeprowadzonych w UE wynika, że kluczową rolę w procesie włączenia społecznego. Włączenie społeczne jest w istotny sposób powiązane z dostępnością transportu publicznego dla osób nieposiadających samochodu lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej [67]. Jednakże głównymi barierami dla mieszkańców w korzystaniu z transportu publicznego są: słaba dostępność (przestrzenna i czasowa), dostęp fizyczny do pojazdów i przystanków, brak informacji, wysokie koszty i brak poczucia bezpieczeństwa. Zidentyfikowano także grupy społeczne, które mają określone bariery w dostępie do transportu zbiorowego, są to:

- 1) Dzieci i młodzież
- 2) Osoby starsze
- 3) Osoby niepełnosprawne
- 4) Kobiety
- 5) Osoby o niskich dochodach i bezrobotni
- 6) Ludność żyjąca na obszarach wiejskich i potrzebująca
- 7) Migranci i mniejszości etniczne

Dla każdej z tych grup znajdującej się w niekorzystnej sytuacji przeanalizowano informacje i przykłady działań podejmowanych przez różne kraje oraz działania podjęte w krajach UE w celu zaspokojenia tych potrzeb. Większość przedstawionych przykładów zebrano z raportów dobrych praktyk opracowanych w ramach projektów finansowanych ze środków europejskich [67].

- 1) Dzieci i młodzież

Słaba dostępność transportu publicznego i wysokie ceny biletów mogą uniemożliwiać młodym ludziom dostęp do edukacji na poziomie średnim i wyższym, pracy i kontaktów społecznych, szczególnie w przypadku osób mieszkających na obszarach wiejskich i słabo skomunikowanych transportowo obszarach i/lub rodzin o niskich dochodach. W ciągu ostatniej dekady coraz większą uwagę zwraca się na wpływ systemu transportowego na jakość życia dzieci i młodzieży. W ramach projektów pilotażowych finansowanych ze środków europejskich sprawdzano realizację następujących działań:

- zwiększenie dostępności transportu publicznego z domu do szkoły (minibusy) na obszarach wiejskich i słabo zaludnionych,

- zwiększenie wykorzystania zdrowszych środków transportu w drodze do szkoły i ograniczenie korzystania z samochodów,
- zwiększenie bezpieczeństwa na drogach i bezpieczeństwo uczniów udających się do szkoły,
- promowanie wśród młodych ludzi korzystających z transportu publicznego nocą,
- zmniejszenie obciążenia kosztami transportu publicznego poprzez wprowadzenie specjalnych taryf dla studentów i młodzieży.

Oprócz środków i interwencji publicznych zwiększona dostępność i wykorzystanie Internetu i technologii mobilnych doprowadziła do powstania nowych form mobilności w transporcie i wspólnego korzystania z samochodu, zwłaszcza wśród młodych ludzi.

2) Osoby starsze

Osoby starsze doświadczają ograniczeń w poruszaniu się, spowodowanych narastającymi problemami poznawczymi i niepełnosprawnością fizyczną. Transport publiczny odgrywa kluczową rolę w mobilności osób starszych, szczególnie na obszarach wiejskich, wspierając niezależne życie i dostęp do podstawowych usług, a nawet zmniejszając izolację społeczną. Korzystając z transportu publicznego, osoby starsze napotykają wiele barier transportowych związanych z trudnościami w dotarciu do przystanków autobusowych lub dostępem do pojazdów, obawą przed upadkiem i obawami o bezpieczeństwo osobiste, trudnościami w czytaniu rozkładów jazdy i miejsc docelowych itp.

Uznając potrzeby rosnącej populacji osób starszych, na poziomie krajowym i lokalnym podjęto różne działania w celu poprawy dostępności transportu publicznego, takie jak:

- zmniejszenie barier fizycznych w pojazdach transportu miejskiego, na przystankach autobusowych i na ulicy,
- udoskonalanie informacji dotyczących podróży dla osób starszych,
- zapewnienie szkoleń i podnoszenie świadomości kierowców i innego personelu transportu publicznego na temat sposobów radzenia sobie z potrzebami osób starszych,
- zapewnienie elastycznego transportu „od drzwi do drzwi” na żądanie,
- wprowadzenie niższych stawek dla seniorów lub programów bezpłatnych przejazdów.

3) Osoby niepełnosprawne

Osoby niepełnosprawne są częściej zależne od środków transportu zapewnianych przez rodzinę i przyjaciół oraz od transportu publicznego. Transport publiczny jest

często postrzegany jako niedostępny, a słaba jakość usług transportowych staje się przeszkodą dla włączenia społecznego, utrudniając dostęp do edukacji, zatrudnienia, usług i sieci społecznych.

Mobilność osób niepełnosprawnych jest często ograniczona przez brak dostępnych pojazdów i stacji transportowych, złą jakość otoczenia dla pieszych oraz niedostępne systemy informacji transportowej. Co więcej, osoby z niepełnosprawnością fizyczną lub poznawczą zwykle nie mają pewności, czy są w stanie odbyć podróż bez wsparcia, a postawa personelu transportu publicznego odgrywa kluczową rolę w wpływaniu na chęć i zdolność wielu osób niepełnosprawnych i starszych do podróżowania.

Podjęto wiele działań na poziomie europejskim, krajowym i lokalnym w celu zwiększenia praw osób niepełnosprawnych do mobilności, a w szczególności:

- opracowanie standardów dostępności do węzłów transportowych dla osób ze szczególnymi potrzebami,
- szkolenie personelu w zakresie uwzględniania potrzeb pasażerów niepełnosprawnych,
- szkolenia podróżnicze dla pasażerów niepełnosprawnych,
- systemy informacji zwrotnej i monitorowania pasażerów,
- dostępne systemy informacji i komunikacji dla pasażerów z ograniczeniami wzroku i słuchu,
- redukcja barier fizycznych w pojazdach i na przystankach autobusowych,
- redukcja barier w poruszaniu się w infrastrukturze i środowisku pieszych.

4) Kobiety

Sposoby podróżowania kobiet różnią się od mężczyzn pod wieloma względami: kobiety częściej niż mężczyźni korzystają z transportu publicznego, pokonują krótsze odległości, podróżują poza godzinami szczytu i odbywają więcej podróży z wieloma przesiadkami, prowadzą gospodarstwo domowe, załatwiają różne sprawy i eskortują innych pasażerów (zwykle dzieci lub niesamodzielne osoby starsze).

Dostępność transportu publicznego poza godzinami szczytu, dostępność fizyczna i finansowa środków transportu dla kobiet towarzyszących małym dzieciom lub osobom starszym i niepełnosprawnym, a także warunki bezpieczeństwa i ochrony pojazdów i środków transportu, przystanków i stacji kolejowych, są zatem głównymi aspektami, które należy wziąć pod uwagę, odpowiadając na potrzeby transportowe kobiet.

W ciągu ostatnich kilku lat w wielu krajach UE i poza UE wdrożono przyjazne kobietom środki transportowe i badania uwzględniające płeć dotyczące potrzeb w

zakresie mobilności, na poziomie lokalnym i krajowym. Ogólnie rzecz biorąc, środki te dotyczą:

- świadczenia elastycznych usług, w tym transportu w odpowiedzi na zapotrzebowanie,
- usprawnienia w rozplanowaniu wnętrz pojazdów w celu ułatwienia dostępu i zapewnienia miejsca dla wózków spacerowych,
- nowe usługi w zakresie mobilności, takie jak programy wspólnego podróżowania zarezerwowane dla kobiet,
- nocne usługi taksówkowe zarezerwowane dla kobiet, ze zniżkami,
- parkingi przeznaczone wyłącznie dla kobiet,
- odpowiednie oświetlenie i widoczność na przystankach i transportowych węzłach przesiadkowych oraz obecność funkcjonariuszy policji.

5) Osoby o niskich dochodach i bezrobotni

Osoby o niskich dochodach mają mniejszy dostęp do prywatnych środków transportu i chętniej korzystają z transportu publicznego. Osoby o niskich dochodach podróżują na krótszych dystansach i są bardziej wrażliwe na opłaty za transport publiczny.

Ponadto są bardziej narażeni na inne niekorzystne warunki społeczne, takie jak życie na obszarach wiejskich i ubogich (słabiej obsługiwanych przez transport publiczny) lub cierpienie na jakiś rodzaj niepełnosprawności intelektualnej lub fizycznej.

Najczęstszymi środkami wdrażanymi w państwach członkowskich w celu zaspokojenia potrzeb osób o niskich dochodach i bezrobotnych jest:

- zapewnianie ulgowych biletów lub bezpłatnych karnetów,
- zapewnienie specjalnych usług dla obszarów ubogich.

6) Osoby mieszkające na obszarach wiejskich lub oddalonych

Na obszarach odległych, o małej gęstości zaludnienia i obszarach wiejskich rozproszona populacja i niski popyt są często kojarzone ze słabym i rzadkim świadczeniem usług transportu publicznego wynikającymi z ograniczeń budżetu publicznego. Zapewnienie usług transportu publicznego na tych obszarach jest istotne, gdyż pozwala lokalnej ludności zachować niezależność i dostęp do podstawowych usług i udogodnień, ograniczając ryzyko wyludnienia.

Problem ten analizowany był w wielu krajach, które wdrożyły następujące działania i środki:

- elastyczne usługi transportowe dostosowane do zapotrzebowania,
- usługi transportowe od drzwi do drzwi dla osób z trudnościami w poruszaniu się,

- integracja usług transportowych.

7) Migranci i mniejszości etniczne

Imigranci (zwłaszcza kobiety) zazwyczaj nie posiadają samochodu i korzystają głównie z transportu publicznego, a nawet chodzą pieszo. Jednakże w europejskich badaniach społecznych związanych z transportem istnieje niewiele dokumentacji na temat zachowań podróżnych i społecznego wpływu transportu na imigrantów i mniejszości etniczne, w związku z czym konieczne jest wprowadzenie ulepszeń.

Głównymi problemami związanymi z transportem dla imigrantów są bariery językowe oraz dyskryminacja rasowa lub religijna. Tworzenie wielojęzycznych informacji dotyczących podróży, a także zwiększona dostępność połączeń transportowych na obszarach ubogich i poprawa dostępności dla kobiet towarzyszących dzieciom należą zatem do głównych aspektów, które trzeba uwzględnić, odpowiadając na potrzeby transportowe imigrantów i mniejszości etnicznych. Istnieje jednak niewiele przykładów środków transportowych skierowanych konkretnie do migrantów i mniejszości etnicznych.

1.4.10 Podsumowanie

Wykluczenie transportowe z istotnych przyczyn powstawania wykluczenia społecznego na wielu obszarach, w szczególności na obszarach wiejskich i peryferyjnych stanowi wyzwanie dla instytucji i organizacji zajmujących się zarządzaniem transportu oraz instytucji zajmujących się dostarczaniem usług publicznych. Zjawisko to może dotyczyć nawet 30% mieszkańców najbardziej zagrożonych regionów. Wykluczenie transportowe ma negatywny wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy regionów oraz jakość życia mieszkańców. Przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu polega głównie na włączaniu społecznym osób wykluczonych, które zapewnia osobom zagrożonym ubóstwem i wykluczeniem społecznym możliwości i zasoby niezbędne do pełnego uczestnictwa w życiu gospodarczym, społecznym i kulturalnym oraz cieszenia się poziomem życia i dobrostanem uznawanym za normalne w społeczeństwie, w którym żyją [67].

Działania zmierzające do ograniczenia lub eliminacji wykluczenia społecznego związanego z transportem prowadzone są na wielu poziomach. Przede wszystkim działania te dzieli się na:

1) Działania transportowe, w tym:

- działania legislacyjne (akty prawne) [69], [81], [82],
- działania planistyczne obejmujące przygotowanie strategii, polityki, planów, programów [22], [24], [32], [57], [60], [83], [84], [85],

- działania umożliwiające rozwój sieci i infrastruktury transportowej [86], [77],
 - działania umożliwiające rozwój i usprawnianie funkcjonowania systemu przewozów transportowych w zakresie transportu zbiorowego, transportu indywidualnego, transportu społecznego [9], [13], [19], [38], [46], [52], [54], [82], [84], [87], [88], [84].
- 2) Działania inne niż transportowe [89], [90], a w szczególności:
- planowanie przestrzenne uwzględniające korzystne rozmieszczenie funkcji mieszkaniowych, miejsc pracy i nauki w odległościach korzystnych dla osób narażonych na wykluczanie transportowe [49],
 - inne w tym praca zdalna [89].

Dla wsparcia tych działań organizowane są różnego rodzaju narzędzia wspierające, a w szczególności:

- 1) Bazy danych, systemy monitorowania i systemy informacji [87], [85], [91], [92], [93].
- 2) Przewodniki, katalogi dobrych praktyk, metody, procedury [22], [38], [62].

1.5 Wykluczenie od transportu zbiorowego w krajowych i regionalnych dokumentach strategicznych

1.5.1 Wprowadzenie

Regulacje odnoszące się do problematyki wykluczenia transportowego mają różny status prawny i dotyczą różnych aspektów, co wynika z silnych powiązań polityki transportowej z innymi politykami oraz wykluczenia transportowego z wykluczeniem społecznym i szeroko pojętą dostępnością, w tym dostępnością dla osób niepełnosprawnych.

Status prawny regulacji podporządkowany jest systemowi prawnemu i obowiązującej hierarchizacji przepisów prawa w danym kraju. Niektóre z przepisów odnoszących się do wykluczenia transportowego nie stanowią stricte przepisów prawa, ale traktowane są w praktyce jako norma prawna.

Na poziomie Unii Europejskiej i na poziomie krajowym przedmiotem regulacji w zakresie wykluczenia transportowego są na ogół:

- definiowanie pojęcia wykluczenia transportowego,
- odniesienie się do podstawowych czynników warunkujących skalę wykluczenia transportowego,

- rekomendacje kierunków działań redukujących wykluczenie transportowe.

Legislacyjne oddziaływanie na wykluczenie transportowe wynikać może z uwarunkowań [81]:

- ustrojowych: podział administracyjny, kompetencje jednostek rządowych i samorządowych, zasady współpracy,
- finansowych: finansowanie organizacji transportu, uprawnienia do ulgowych przejazdów i rekompensaty,
- technicznych: wymagania techniczne w zależności od rodzaju środka transportu, przystosowanie do obsługi osób niepełnosprawnych.

Poniżej przedstawiono zagraniczne i krajowe uwarunkowania legislacyjne wpływające na wykluczenie transportowe. W zakresie uwarunkowań zagranicznych wzięto pod uwagę tylko te przepisy, które pośrednio lub bezpośrednio mogą oddziaływać na regulacje przyjmowane w Polsce, a więc przyjęte przez Organizację Narodów Zjednoczonych i Unię Europejską (obejmującą do 1.02.2020 także Wielką Brytanię). Niektóre kraje poza UE, głównie Australia, Nowa Zelandia, Stany Zjednoczone i Kanada, mogą być także dobrym przykładem stosowania elementów systemowego podejścia do wykluczenia transportowego [7].

Większość regulacji dotyczących wykluczenia transportowego koncentruje się na problemie dostępności transportowej osób o szczególnych potrzebach (osób niepełnosprawnych). Taki też wydźwięk mają dokumenty ONZ, w szczególności:

Standardowe Zasady Wyrównywania Szans Osób Niepełnosprawnych [94]

Zasady zostały przyjęte w 1993 r. przez Zgromadzenie Ogólne ONZ. W Zasadzie nr 5 - „Dostępność” podkreśla się ważność działań zmierzających do udostępniania osobom niepełnosprawnym środowiska fizycznego, informacji i środków komunikacji, między innymi poprzez inicjowanie programów zmierzających do usuwania przeszkód utrudniających uczestnictwo i poruszanie się w środowisku fizycznym, rozwój standardów i wytycznych zapewniających dostępność w obiektach użyteczności publicznej, komunikacji miejskiej i innych środkach transportu, na ulicach i innych miejscach środowiska zewnętrznego.

Konwencja Praw Osób Niepełnosprawnych z dnia 13 grudnia 2006 r. [95]

W Konwencji narody współpracujące w ramach ONZ wyrażają swoją wolę popierania, ochrony i zapewnienia pełnego i równego korzystania z praw człowieka i podstawowych wolności przez wszystkie osoby z niepełnosprawnościami oraz wolę poszanowania ich przyrodzonej godności (art. 1).

W ramach art. 20 (Mobilność) Konwencja gwarantuje, że Państwa Strony podejmą skuteczne środki celem umożliwienia osobom niepełnosprawnym mobilności osobistej i możliwie największej samodzielności w tym zakresie”.

Agenda ONZ na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030 [96]

Agenda jest planem działania obejmujący 17 celów zrównoważonego rozwoju powiązanych z 169 celami szczegółowymi. W Celu 11. „Sprawienie, aby miasta i osiedla ludzkie były przyjazne, bezpieczne, odporne i zrównoważone” postuluje się do 2030 r. zapewnienie dostępności bezpiecznych, przystępnych cenowo i zrównoważonych systemów transportowych dla wszystkich, poprawienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności poprzez zwiększanie roli transportu publicznego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób znajdujących się w trudnej sytuacji, kobiet, dzieci, osób niepełnosprawnych i osób starszych.

1.5.2 Europejskie uwarunkowania prawne

W systemie prawnym UE, źródłami prawa są:

- w ramach prawodawstwa pierwotnego: traktaty, umowy międzynarodowe,
- w ramach prawodawstwa wtórnego: rozporządzenia, dyrektywy i decyzje.

Wykorzystując ten system prawny instytucje UE mogą odegrać bardzo ważną rolę w rozwiązywaniu wielu problemów natury transportowej w krajach członkowskich [67], a mianowicie mogą one:

- odgrywać bardziej znaczącą rolę koordynacyjną w dziedzinie polityki społecznej i transportowej na podstawie art. 9 Traktatu o funkcjonowaniu UE (TFUE),
- włączyć instrumenty integracyjne do głównego nurtu transportu publicznego, wspierając budowanie potencjału za pomocą wytycznych i norm UE oraz opracowując system certyfikacji dostępności dla pojazdów, infrastruktury transportowej, informacji i cen transportu,
- promować i wspierać finansowo środki podnoszenia świadomości i wymianę dobrych praktyk w transporcie publicznym,
- doskonalić europejski system statystyczny za pomocą danych zdezagregowanych według rodzaju użytkownika transportu, aby monitorować zmiany w systemach transportu publicznego oraz wspierać badania mające na celu ocenę ekonomicznych i społecznych korzyści (kosztów) transportu publicznego,
- promować udział obywateli w podejmowaniu decyzji w celu uwzględnienia potrzeb grup i obszarów zagrożonych marginalizacją i

wykluczeniem społecznym; niezbędne jest włączenie tych grup w procesy konsultacyjne, projektowe i decyzyjne, przynajmniej w procedurach obowiązujących w projektach/programach współfinansowanych ze środków europejskich, biorąc pod uwagę:

- liczne dowody na silne powiązania między transportem a włączeniem społecznym oraz wiedzę na temat grup ludności o największym ryzyku wykluczenia społecznego i transportowego,
- potrzebę włączenia społecznego do polityki transportu publicznego,
- konieczność dostosowania transportu publicznego do potrzeb grup defaworyzowanych (dostęp do edukacji, pracy, opieki zdrowotnej itp.) i usuwania barier,
- priorytetowe znaczenie dostępności, bezpieczeństwa i komfortu w środkach transportu dla rozwoju inkluzyjnego systemu transportu publicznego,
- obligatoryjność stosowania standardów dostępności w przypadku korzystania z funduszy europejskich, jak w przypadku funduszy strukturalnych, gdzie wymogi prawne w zakresie dostępności są kwestią niepodlegającą negocjacji,
- możliwość wykorzystania Europejskich Funduszy Strukturalnych do promowania zintegrowanego planowania transportu i polityki włączenia społecznego oraz wspierania programów/projektów pilotażowych dotyczących potrzeb dostępności dla grup i obszarów znajdujących się w niekorzystnej sytuacji.

Pierwsze europejskie regulacje dotyczące relacji transport-wykluczenie społeczne pojawiły się w Wielkiej Brytanii i stały się one przykładami dobrej praktyki dla rozwoju tych regulacji w Unii Europejskiej. Poniżej przedstawiono najważniejsze z tych przepisów od roku 1998 do chwili obecnej.

The UK Transport Policy White Paper [97]

Biała księga w sprawie transportu zintegrowanego z 1998 r. określa wymagania dotyczące transportu lokalnego. Zobowiązuje ona do sporządzania Miejsowych Planów Transportowych, które powinny:

- obejmować wszystkie formy transportu,
- koordynować i usprawniać transport lokalny,
- określać strategie promowania częstszego poruszania się pieszo i jazdy na rowerze,

- promować „zielone” plany transportowe na dojazdy do pracy, szkoły i inne miejsca,
- obejmować środki mające na celu zmniejszenie wykluczenia społecznego i zaspokojenie potrzeb różnych grup społecznych,
- przedstawiać propozycje wdrożeniowe.

Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion [16]

Raport dla Premiera Wielkiej Brytanii został przygotowany przez Wydział ds. Wykluczenia Społecznego, ściśle współpracujący z departamentami rządowymi odpowiedzialnymi za inne kluczowe obszary, w tym transport, planowanie przestrzenne, zdrowie, edukację, zatrudnienie, przestępczość i sprawy wiejskie. Zawiera 10-letnią strategię i rekomendacje w zakresie poprawy dostępności lokalnych usług i działań po rozsądnej cenie, w rozsądnym czasie i z odpowiednią łatwością. Jakość tej dostępności jest oceniana pod kątem informacji i wiedzy o transporcie, zaufaniem w aspekcie niezawodności, poczuciem bezpieczeństwa, zdolnością fizyczną i finansową do korzystania z transportu.

Social security & social integration 2004 [79]

Raport dotyczący kilku państw członkowskich Unii Europejskiej (B, EL, F, IRL, L, Wielka Brytania) tworzy obraz tego, jak czynniki związane z transportem mogą wpływać na zagrożenie wykluczenia społecznego lub też promować włączenie społeczne. Wskazuje się, że ograniczony dostęp do transportu może zwiększyć wykluczenie społeczne głównie poprzez:

- ograniczanie dostępu osób bezrobotnych do pracy i/lub szkoleń,
- ograniczenie dostępu do kluczowych usług takich jak zdrowie, kształcenie ustawiczne, kultura, sport i rekreacja,
- ograniczenie dostępu do obiektów i utrzymywania kontaktów społecznych dla niektórych grup, takich jak osoby starsze, niepełnosprawne lub kobiety z małymi dziećmi,
- pochłanianie nieproporcjonalnie dużej części dochodów osób żyjących z niskich zarobków i zasiłków socjalnych,
- ograniczanie możliwości elastycznego zatrudnienia i godzenia pracy z życiem rodzinnym,
- ograniczanie możliwości angażowania się i integrowania się z szerszym społeczeństwem imigrantów i mniejszości etnicznych.

Brak odpowiedniej infrastruktury transportowej może również ograniczać możliwości społeczności znajdujących się w niekorzystnej sytuacji i przyczynić się do

ich dalszej marginalizacji. Ubogie grupy społeczne mogą ponosić dodatkowo nieproporcjonalną część kosztów ruchu, ponieważ często mieszkają obok głównych, strategicznych sieci transportowych, które może izolować je od okolicznych dzielnic, powodować wyższą emisję spalin i hałasu, zanieczyszczenie środowiska i zwiększone ryzyko wypadków, zwłaszcza wśród dzieci. Z tego względu w 2000 roku kraje UE przyjęły zobowiązanie, a kilka lat później wdrożyły Narodowe Plany Działania przeciw Ubóstwu i Wykluczeniu Społecznemu na lata 2003-2005 (National Action Plans against Poverty and Social Exclusion - NAPs Inclusion), które stały się ważnym wkładem w modernizację europejskiego systemu społecznego.

W NAPs działania podzielone są na dwa kierunki:

- 1) Zwiększenie dostępności dla wszystkich.
- 2) Przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu.

Kraje członkowskie przyjęły w swoich planach różne rozwiązania, przykładowo:

- Grecja: poprawa jakości transportu publicznego i utrzymywanie taryf na rozsądnym poziomie jako rozwiązania korzystne głównie dla osób zagrożonych ubóstwem i dla obszarów wiejskich i wysp,
- Francja: w ramach poprawy powszechnego dostępu do podstawowych usług wprowadzono karty solidarności transportowej, które umożliwiają ludziom znajdujących się w niekorzystnej sytuacji ekonomicznej korzystanie z sieci transportu publicznego po obniżonej cenie; rozszerzono krajowy program „Podróż z niepełnosprawnością”,
- Irlandia: silne zaangażowanie w integrację transportu, integrację polityki transportowej z innymi politykami rządu, zwłaszcza zrównoważonym rozwojem regionalnym i włączeniem społecznym; zapewnienie dostępności transportu zarówno na obszarach miejskich, jak i wiejskich, głównie w celu przezwyciężania izolacji i wykluczenia osób o niskich dochodach mieszkających na obszarach wiejskich,
- Belgia: koncentrowanie się na realizacji takiej polityki transportowej, która przyczynia się do umożliwienia lepszego powiązania między domem a pracą, a tym samym usunięcia transportowych barier osobom podejmującym pracę,
- Wielka Brytania: w nawiązaniu do raportu „Transport i Wykluczenie Społeczne” przedstawionego przez ich Jednostkę ds. Wykluczeń Społecznych, wskazuje na kontynuację obecnej polityki uzupełnionej o działania skierowane na osoby starsze i bezpłatny transport dzieci do szkoły.

Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu [98].

U podstaw Strategii Europa 2020 leżą trzy priorytety:

- rozwój inteligentny – rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji,
- rozwój zrównoważony – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej,
- rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu – wspieranie gospodarki charakteryzującej się wysokim poziomem zatrudnienia i zapewniającej spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną.

Ostatni priorytet wymaga prowadzenia polityki transportowej wyrównującej terytorialnie dostępność transportową w sposób sprzyjający rozwojowi rynku pracy i dostępności miejsc pracy.

Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego [99]

Rozporządzenie ma zastosowanie do usług publicznych świadczonych w kraju lub na skalę międzynarodową w sektorze transportu pasażerskiego kolejną oraz innymi środkami transportu szynowego i drogowego, z wyjątkiem usług świadczonych przede wszystkim ze względu na ich znaczenie historyczne lub atrakcyjność turystyczną.

Celem rozporządzenia jest określenie, w jaki sposób, przy zachowaniu zasad prawa wspólnotowego, właściwe organy mogą podejmować działania w sektorze pasażerskiego transportu publicznego w celu zapewnienia świadczenia usług użyteczności publicznej, które miałyby m.in. bardziej masowy charakter, byłyby bezpieczniejsze, odznaczałyby się wyższą jakością lub niższą ceną niż usługi świadczone tylko na zasadzie swobodnej gry sił rynkowych. Doświadczenia państw członkowskich, w których od lat panuje konkurencja na rynku transportu publicznego, pokazują, że przy właściwych zabezpieczeniach wprowadzenie regulowanej konkurencji pomiędzy podmiotami świadczącymi usługi pozwala na zwiększenie atrakcyjności i innowacyjności usług oraz na obniżenie ich cen, co nie musi utrudniać podmiotom świadczącym usługi publiczne realizowania szczególnych zadań, które zostały im powierzone

Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (Bruksela, dnia 28.3.2011 KOM(2011) 144 wersja ostateczna) dalekie odległości i międzykontynentalnego transportu towarów. W odniesieniu do wszystkich podróży

w Księdze przyjmuje się, że jakość, dostępność i niezawodność usług transportowych będzie w nadchodzących latach coraz ważniejsza, między innymi ze względu na starzenie się społeczeństwa i potrzebę promowania transportu publicznego. Głównymi cechami usług wysokiej jakości są: atrakcyjny rozkład jazdy, komfort, łatwy dostęp, niezawodność usług i integracja z innymi środkami transportu. Dostępność informacji na temat czasu podróży oraz informacje na temat tras alternatywnych są równie ważne dla zapewnienia niezakłóconej podróży „od drzwi do drzwi”, zarówno dla pasażerów, jak i w odniesieniu do transportu towarów. Wśród kierunków niezbędnych działań wyróżnia się m. in.:

- poprawę jakości transportu dla osób starszych, pasażerów o ograniczonej zdolności poruszania się i niepełnosprawnych, w tym większa dostępność infrastruktury,
- określenie środków niezbędnych do dalszej integracji różnych środków transportu osobowego w celu zapewnienia niezakłóconej podróży od drzwi do drzwi różnymi środkami transportu.

Długoterminowa wizja dla obszarów wiejskich UE - W kierunku silniejszych, lepiej skomunikowanych, odpornych i zamożnych obszarów wiejskich do 2040 r.
[100]

W wizji i planie działania określono cztery dziedziny, w których realizowane będą inicjatywy przewodnie, aby obszary wiejskie stały się:

- silniejsze: wzmocnienie pozycji społeczności wiejskich, poprawienie dostępu do usług i ułatwienie innowacji społecznych,
- lepiej skomunikowane: poprawienie łączności – zarówno transportu, jak i dostępu cyfrowego,
- odporne: ochrona zasobów naturalnych i zazielenianie działalności rolniczej w celu przeciwdziałania zmianie klimatu, przy jednoczesnym zapewnieniu odporności społecznej poprzez oferowanie dostępu do szkoleń i różnorodnych możliwości zatrudnienia wysokiej jakości,
- zamożne: zróżnicowanie działalności gospodarczej i zwiększenie wartości dodanej działalności rolniczej i rolno-spożywczej oraz agroturystyki.

W obszarze transportu, dokument ten zakłada utrzymanie lub poprawę przystępnych cenowo usług transportu publicznego oraz infrastruktury, takiej jak kolej, śródlądowe drogi wodne, drogi, stacje ładowania i tankowania mające wspierać rozwiązania w zakresie elektromobilności, ścieżki rowerowe, połączenia multimodalne, w tym z aktywnymi środkami transportu, a także żeglugę morską bliskiego zasięgu i połączenia lotnicze.

W ramach inicjatywy przewodniej: Rozwój mobilności na obszarach wiejskich poprzez wsparcie dla gmin wiejskich w określaniu najlepszych praktyk i multimodalne usługi w zakresie mobilności cyfrowej, jednoznacznie stwierdza się, że konieczna jest poprawa istniejących połączeń transportowych. W tym celu należy zoptymalizować zrównoważone rozwiązania w zakresie multimodalnej mobilności oraz połączenia w jej ramach, wykorzystując transformację cyfrową. Opierając się na swoich doświadczeniach z sieciami mobilności miejskiej, Komisja będzie wspierać gminy wiejskie w omawianiu i określaniu rozwiązań w zakresie mobilności. Poprzez promowanie inicjatyw na szczeblu lokalnym władze lokalne będą mogły omówić problemy związane z mobilnością na obszarach wiejskich i dostosować daną inicjatywę pod kątem mobilności na swoim terenie, poprawiając zrównoważony charakter transportu oraz dostępność obszarów wiejskich.

Strategia na rzecz praw osób z niepełnosprawnościami na lata 2021–2030 [101]

Celem strategii jest zapewnienie, by wszystkie osoby niepełnosprawne w Europie, bez względu na ich płeć, pochodzenie rasowe lub etniczne, religię lub światopogląd, wiek lub orientację seksualną mogły między innymi swobodnie przemieszczać się w UE niezależnie od ich potrzeb w zakresie wsparcia i nie doświadczały już dyskryminacji.

W nowej strategii przedstawiono ambitny zestaw działań i inicjatyw przewodnich w różnych dziedzinach, a jednym z priorytetów jest dostępność określana jako możliwość swobodnego przemieszczania się i pobytu, ale także uczestniczenia w procesie demokratycznym. W ramach Strategii Komisja Europejska przeprowadzi w latach 2021/2022 m.in.:

- przegląd swojego pakietu na rzecz mobilności w miastach, aby wzmocnić planowanie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, co wymaga przyjęcia przez państwa członkowskie lokalnych planów mobilności uwzględniających potrzeby różnych grup, w tym osób z niepełnosprawnościami,
- przegląd majątku infrastruktury kolejowej w celu identyfikacji istniejących przeszkód i barier w zakresie dostępności.

Rozporządzenia Komisji Europejskiej w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się [102]

Rozporządzenie definiuje pojęcie trasy bez przeszkód po której mogą się poruszać wszystkie osoby niepełnosprawne i o ograniczonej możliwości poruszania się. Trasa taka oznacza połączenie między dwoma lub więcej strefami publicznymi takimi jak: punkty zatrzymania innych środków transportu na terenie stacji (np. postój taksówek,

przystanek autobusowy, tramwajowy, metro, prom itd.), parkingi, wejścia i wyjścia dostępne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, punkty informacyjne, systemy informacji wizualnej i dźwiękowej, kasy i automaty biletowe, obsługa klienta, poczekalnie, toalety, perony. Przebieg tras pozbawionych przeszkód musi być możliwie najkrótszy.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym [99]

Z punktu widzenia dostępności dla osób niepełnosprawnych istotne w rozporządzeniu są dwa artykuły:

Art. 19 ust.1. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji, przy aktywnym udziale przedstawicieli organizacji osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, określają niedyskryminujące zasady dotyczące korzystania z przewozu przez osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej.

Art. 21 ust.1. Przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji zapewniają, zgodnie z TSI dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, dostępność stacji, peronów, taboru kolejowego i innych pomieszczeń dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. W braku personelu towarzyszącego w pociągu lub personelu na stacji przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca stacji podejmuje wszelkie racjonalne starania w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej dostępu do podróży pociągiem.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym [42]

Z punktu widzenia dostępności dla osób niepełnosprawnych istotne w rozporządzeniu są trzy artykuły:

Art. 11 ust.1. Przy współpracy z organizacjami przedstawicielskimi osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami, w stosownych przypadkach za pośrednictwem swoich organizacji, ustanawiają lub mają niedyskryminacyjne warunki dostępu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej do transportu.

Art. 12 Państwa członkowskie wyznaczają terminale autobusowe i autokarowe, w których udzielana jest pomoc dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Państwa członkowskie informują o tym Komisję. Komisja udostępnia w Internecie wykaz wyznaczonych terminali autobusowych i autokarowych.

Art. 13 ust.1. Z zastrzeżeniem warunków dostępu przewidzianych w art. 11 ust. 1, przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami, w ramach zakresu swoich

kompetencji, udzielają w wyznaczonych przez państwa członkowskie terminalach nieodpłatnej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, co najmniej w zakresie określonym w załączniku I.

ust. 5. Podmiot zarządzający terminalem wyznacza punkt wewnątrz lub na zewnątrz terminalu, w którym osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mogą zgłosić swoje przybycie i potrzebę uzyskania pomocy. Punkt ten jest wyraźnie oznakowany i oferuje w przystępnych formatach podstawowe informacje dotyczące terminalu i udzielanej pomocy.

1.5.3 Krajowe uwarunkowania prawne

Ogólnie, problem wykluczenia społecznego i wykluczenia transportowego może być rozpatrywany z punktu widzenia realizacji wolności i praw określonych w ustawie zasadniczej. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 roku określa wolności i prawa obywatelskie uwarunkowane dostępnością transportu, w tym:

- wolność poruszania się (art. 52 ust. 1),
- prawo do ochrony zdrowia (art. 68 ust. 1),
- prawo osób z niepełnosprawnościami do pomocy ze strony władz publicznych w komunikacji społecznej (art. 69),
- prawo do nauki (art. 70 ust. 1).

W sytuacji coraz silniej odczuwanego wykluczenia transportowego, zagrożenie niepełną realizacją tych praw i wolności są przedmiotem wystąpień Rzecznika Praw Obywatelskich do władz rządowych [103] a niektórych przypadkach także do władz samorządowych. Jak stwierdza RPO polskie przepisy nie określają praw przysługujących bezpośrednio obywatelowi, jeśli chodzi o wykluczenie transportowe mieszkańców mniejszych miejscowości, co oznacza, że nie można zatem dochodzić roszczeń od państwa w tej kwestii.

Obecnie obowiązujące przepisy odnoszą się do wykluczenia transportowego selektywnie, dotycząc często pojedynczego aspektu, co nie przekłada się na skuteczne przeciwdziałanie problemowi wykluczenia. Poniżej przedstawiono kilka istotnych dla problemu wykluczenia transportowego regulacji w zakresie rozwoju transportu, wsparcia finansowego przewozów pasażerskich, poprawy dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami, rynku pracy itp. Niektóre z przewidzianych działań o charakterze regulacyjnym i organizacyjnym, mimo długiego czasu obowiązywania przepisu, nie zostało podjętych.

Krajowy Plan Działań na Rzecz Zatrudnienia do 2005 roku. (National Action Plan for Employment for 2005) [104]

W Planie wśród działań na rzecz zatrudnienia zawarto działanie o charakterze transportowym: „Poprawa systemu transportu publicznego jako warunek zwiększenia mobilności geograficznej na rynek pracy”. Celem tego zadania jest likwidacja barier transportowych związanych z dojazdami do pracy i z pracy. Możliwe jest tu wykorzystanie instrumentów rynku pracy np. zapisów Ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy pozwalających osobom spełniającym określone kryteria na zwrot z Funduszu Pracy kosztów dojazdu np. do i z miejsca zatrudnienia lub innej pracy zarobkowej (a także odbywania stażu, szkolenia lub zajęcia z poradnictwa zawodowego). Jednakże poza kompetencjami instrumentów rynku pracy są takie czynniki jak słaba infrastruktura drogowa i kolejowa, brak środków transportu, nieskoordynowane rozkłady jazdy różnych usług transportowych oraz brak harmonizacji rozkładów jazdy między regionami. Czynniki te istotnie ograniczają dostęp do zatrudnienia i edukacji. Usunięcie takich barier w ramach zadania i optymalizacja regionalnego transportu pasażerskiego może w części przyczynić się łatwiejszej decyzji o zmianie lokalizacji dotychczasowego miejsca pracy i poszukiwania pracy poza obszarami bliskimi miejsca zamieszkania. Tym samym może nastąpić zwiększenie mobilności zasobów ludzkich między sąsiednimi regionami.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku [105]

W Strategii w Kierunku interwencji nr 3 „Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności” przewiduje się:

- do roku 2020: stworzenie warunków dla rozwoju transportu publicznego na obszarze całego kraju, m.in. poprzez zapewnienie dostępności komunikacyjnej obszarów pozamiejskich, w tym obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją (charakteryzujących się najgorszą dostępnością czasowo-przestrzenną), z uwzględnieniem podziału zadań między jednostkami samorządu terytorialnego,
- do roku 2030: kontynuacja procesów zmierzających do zapewnienia odpowiednich połączeń obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, umożliwiających dostęp do lokalnych rynków pracy, m.in. w północnej i wschodniej części kraju.

Należy oczekiwać szczegółowego określenia rozwiązań służących realizacji wskazanych w strategii celów.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym [106]

Ustawa określa zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej

Polskiej oraz w strefie transgranicznej, w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo - terenowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej. Wskazuje organizatorów publicznego transportu zbiorowego, stosownie do kompetencji określonych w ustawach kompetencyjnych o samorządzie województwa, samorządzie powiatowym i samorządzie gminnym.

Ustawa zobowiązuje instytucje rządowe i samorządowe do sporządzania Planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Wskazuje się, aby Plany uwzględniały potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, natomiast nie wskazuje się potrzebę odniesienia się do szerszego problemu jakim jest wykluczenie społeczne powodowane wykluczeniem transportowym.

Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej [107]

Ustawa reguluje:

- utworzenie i funkcjonowanie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zwanego dalej "Funduszem",
- zasady dofinansowania ze środków Funduszu realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Regulacja jednak nie tworzy systemowych rozwiązań mających na celu całościowe rozwiązanie problemu dostępności połączeń komunikacyjnych.

Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 22 maja 2003 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie określenia rodzajów zadań powiatu, które mogą być finansowane ze środków Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych [108]

Rozporządzenie w § 2: b) pkt 4 i 5 wskazuje na zadanie dotyczące likwidacji barier architektonicznych, w komunikowaniu się i barier technicznych, w związku z indywidualnymi potrzebami osób niepełnosprawnych.

Ustawa z dnia 19 lipca 2019 o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami [107]

Ustawa określa środki służące zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami oraz obowiązki podmiotów publicznych w tym zakresie. Ustawa stanowi,

że podmiot publiczny zapewnia dostępność osobom ze szczególnymi potrzebami przez stosowanie uniwersalnego projektowania lub racjonalnych usprawnień i podejmuje także działania mające na celu:

- uwzględnianie ich potrzeb w planowanej i prowadzonej przez ten podmiot działalności,
- usuwanie barier, a także zapobieganie ich powstawaniu.

Minimalne wymagania służące zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami obejmują:

- dostępność architektonicznej,
- dostępność cyfrowej,
- dostępność informacyjno-komunikacyjnej.

Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym [109]

W planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym uwzględnia się m. in. wymagania ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia, a także potrzeby osób ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w ustawie z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1062).

Art. 10. 1. W studium uwzględnia się uwarunkowania wynikające w szczególności z: warunków i jakości życia mieszkańców, w tym ochrony ich zdrowia, oraz zapewnienia dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w ustawie z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami, zgodnie z uniwersalnym projektowaniem.

Strategia na Rzecz Osób z Niepełnosprawnościami 2021 – 2030 [101]

W Strategii wskazuje się na kilka priorytetowych działań, ściśle związanych z aspektami dostępności transportowej, a mianowicie:

W zakresie „Dostępnej przestrzeni publicznej” m. in.:

- usprawnienie działań w zakresie likwidacji barier architektonicznych, technicznych i komunikacyjnych; działanie zakłada umożliwienie przeznaczenia środków dostępnych w ramach Funduszu Dostępności na zadanie dotyczące likwidacji barier architektonicznych, technicznych i komunikacyjnych,
- dostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami obiektów użyteczności publicznej, budynków zamieszkania zbiorowego, budynków mieszkalnictwa wielorodzinnego i ich otoczenia; działanie dotyczy ustawowego obowiązku uwzględniania potrzeb osób ze szczególnymi

potrzebami w planowanej i prowadzonej przez podmioty działalności oraz usuwania barier, a także zapobiegania ich powstawaniu.

W zakresie „Mobilności” m. in.:

- rozwój transportu „na życzenie”; działanie zakłada systemowy rozwój transportu „na życzenie” kierowanego do osób, które ze względu na rodzaj lub stopień niepełnosprawności nie są w stanie korzystać z komunikacji publicznej lub z transportu indywidualnego na danym obszarze. Na podstawie zgłoszenia na stronie internetowej, zgłoszenia osobistego, telefonicznego, mailowego lub SMS-owego, podmiot realizujący usługę będzie zobligowany do zapewnienia transportu w systemie „door to door”,
- Zwiększenie dostępności transportu osób z niepełnosprawnościami realizowanego ze środków publicznych.

Krajowy program przeciwdziałania ubóstwu i wykluczeniu społecznemu [110]

Jest to program rozwoju, w rozumieniu art. 15 ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2019 r. poz. 1295 i 2020 oraz z 2020 r. poz. 1378). Diagnoza zawarta w Programie dotyczy ubóstwa i wykluczenia społecznego, z uwzględnieniem m.in. takich problemów jak ubóstwo dzieci, bezdomność, ograniczony dostęp do usług, specyficzne potrzeby grup zagrożonych wykluczeniem. Program odwołuje się także do problematyki segregacji przestrzennej i edukacyjnej. Dokument ma charakter programowy i na obecnym etapie nie powoduje skutków finansowych oraz nie stanowi podstawy do ubiegania się o dodatkowe środki finansowe. Jest wyznacznikiem kierunków priorytetów i działań, które w pierwszej kolejności finansowane są ze źródeł już dostępnych.

Zidentyfikowane czynniki, to nierównomierne tempo wzrostu lokalnych gospodarek, słaby poziom konkurencyjności regionów, przede wszystkim jednak położenie – z dala od dużych ośrodków, peryferyjność wynikająca z utrwalonych zaszczości (położenie na krańcach obecnych, bądź poprzednich granic administracyjnych województw), obszary przygraniczne, obszary wiejskie, obszary wymagające rewitalizacji, obszary górskie oraz związane z nimi bariery komunikacyjne (braki w lokalnej infrastrukturze transportowej).

Czynnikiem przyczyniającym się do realnego zagrożenia wzrostem poziomu ubóstwa i pogłębienia różnic wewnątrzregionalnych oraz na linii wieś/miasto w tym zakresie jest także niski poziom dochodów ludności wiejskiej.

W Programie nie identyfikuje bezpośrednio czynnika transportowego w pojawianiu się wykluczenia społecznego, stąd Program nie wskazuje działań z

obszaru dostępności transportowej niezbędnych w przeciwdziałaniu wykluczeniu społecznemu.

Program Rządowy Dostępność Plus 2018 – 2025 [111]

Program ogłoszony przez Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju koncentruje się na dostosowaniu przestrzeni publicznej, architektury, transportu i produktów do wymagań wszystkich obywateli. W zakresie dostępności transportu publicznego i prywatnego wyszczególniono 5 działań.

1) Działanie 1: Dostępny transport kolejowy

Komisja Europejska w rozporządzeniu (TSI PRM) nr 1300/2014/EU określiła, jak powinna wyglądać infrastruktura i tabor kolejowy w krajach Unii Europejskiej pod kątem zapewnienia ich dostępności dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej mobilności. Rozporządzenie ma zastosowanie dla nowego taboru i nowo powstającej infrastruktury. Zakłada się, że realizacja TSI PRM pozwoli na uzyskanie poprawy dostępności w odniesieniu do:

- dworców kolejowych – co najmniej 46%,
- peronów – co najmniej połowa (35% peronów będzie posiadało oznaczenia dotykowe i ścieżki prowadzące dla osób niewidomych),
- kolejowego taboru przewozowego (wielkość uśredniona dla wszystkich rodzajów taboru wykorzystywanego w przewozach osób) – 35%.

Przewiduje się, że równoległe do wskazanych działań zostaną opracowane:

- strategie dostępu do infrastruktury pasażerskiej wszystkim osobom z niepełnosprawnościami i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się wraz z przepisami ruchowymi dla każdej stacji pasażerskiej i wdrożone poprzez odpowiednie procedury i szkolenia personelu,
- strategie przewoźników kolejowych określające dostęp do taboru przewozowego przez cały czas jego pracy i wdrożone przez odpowiednie procedury i szkolenie personelu pokładowego,
- zasady tworzenia map dotykowych stacji pasażerskich dla podróżnych niewidomych tak, aby według jednego wzoru było możliwe ich wykonanie dla tych obiektów.

2) Działanie 2: Remont i przebudowa 200 stacji pasażerskich

Usuwanie barier w zakresie dostępności infrastruktury dworców, stacji pasażerskich i przystanków osobowych będzie realizowane poprzez odnowę lub modernizację istniejących, a także budowę nowych obiektów. Działania inwestycyjne w pierwszej kolejności będą dotyczyć tych obiektów, które są:

- zlokalizowane na liniach kolejowych wchodzących w układ Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T,

- ważnymi węzłami przesiadkowymi wymienionymi w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym”,
- wymienione w planach transportowych marszałków województw, wykonujących zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
- położone w miejscowościach o charakterze turystycznym i sanatoryjno-uzdrowiskowym, zgłaszane do procesu dostosowawczego przez instytucje i organizacje zrzeszające osoby z niepełnosprawnościami.

Zaplanowano także opracowanie wytycznych architektonicznych dla multimodalnych węzłów przesiadkowych.

3) Działanie 3: Dostępny transport zbiorowy

Celem działania jest poprawa stopnia dostępności taboru pasażerskiego w transporcie publicznym (autobusowym i tramwajowym) poprzez wymianę (zakup) taboru na w pełni dostępny oraz modernizację taboru aktualnie użytkowanego. Problemem w tym zakresie jest jednak oprócz wysokich kosztów takiego działania, także brak w obecnym stanie prawnym ogólnych norm technicznych i organizacyjnych regulujące dostępność środków transportu miejskiego (autobusowego, tramwajowego, trolejbusowego), transportu zbiorowego samochodowego (busy, autobusy, autokary). Częściowo są one zapewniane przez normy określone indywidualnie przez każdego z przewoźników lub władze lokalne sprawujące nadzór nad miejskim transportem zbiorowym.

4) Działanie 4: Szkolenia dla pracowników sektora transportu

Celem działania jest opracowanie i sfinansowanie realizacji jednolitego programu szkolenia z zakresu praktycznego stosowania zasad dostępności wobec pasażerów o szczególnych potrzebach między innymi dla służb technicznych i drużyn konduktorskich, pracowników przewoźników autobusowych, zakładów transportowych. Ważne, aby osoby o szczególnych potrzebach mogły liczyć na pomoc pracowników i personelu przewoźników czy zarządców obiektów transportowych.

5) Działanie 5: Transportowa aplikacja mobilna

Celem działania jest przygotowanie interaktywnej, darmowej aplikacji na urządzenia mobilne, która pozwoli na zapoznanie się z opiniami i informacjami innych użytkowników na temat miejsc przesiadkowych, dworców i przystanków. Aplikacja będzie zawierać szczegółowy opis dostępności budynków, peronów, środków transportu czy procedur komunikacyjnych i rozkładów jazdy. Aplikacja będzie tworzona przy współpracy przewoźników kolejowych oraz jej użytkowników,

pozwalając na wprowadzanie aktualnych informacji, uwzględniających różne potrzeby użytkowników na przykład osób niewidomych, niesłyszących, poruszających się na wózku. Aplikacja zostanie opracowana zgodnie ze standardem WCAG 2.0 i powinna współpracować z technologiami wspomagającymi (na przykład udźwiękowienie telefonu/tabletu, powiększanie obrazu).

Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033r.) [112]

W ramach Programu przewiduje się realizację priorytetów inwestycyjnych związanych z rozwojem sieci TEN-T, budowa obwodnic i przebudową wybranych odcinków dróg krajowych. Wskazano na potrzebę „Przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu podregionów Polski”, w szczególności w regionach o wyraźnie słabsza drogowa dostępność regionalna (część północno-wschodnia i wschodnia Polski, jak również na Pomorze Środkowe). Bazując na raporcie „Polska sprawiedliwa komunikacyjnie” [113] poprawa dostępności międzynarodowej i krajowej w wyniku dotychczasowych inwestycji drogowych nie była równomierna w sensie przestrzennym i pod względem dostępności Polska stała się bardziej spolaryzowana.

Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku [110]

W Programie przedsięwzięcia w zakresie kolejnictwa, w związku z potrzebą ich oceny i różnicowania pod względem celu interwencji, zostały podzielone na kilka grup. Jedną z nich jest grupa „Systemy Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP)”. Przedsięwzięcia w ramach tej grupy inwestycji obejmują wyposażanie stacji kolejowych w system dynamicznej informacji pasażerskiej wskazujący rzeczywisty czas odjazdu pociągów, z uwzględnieniem potrzeb osób niedowidzących, osób o ograniczonej sprawności ruchowej, osób z ograniczeniem słuchu oraz obcokrajowców. Inwestycje w tym zakresie przewidują montaż m.in. elektronicznych wyświetlaczy na terenie wybranych stacji kolejowych lub przystanków kolejowych. Zakłada się, że SDIP będzie systemem jednolitej konstrukcji na sieci kolejowej.

1.5.4 Wnioski

- 1) Wykluczenie transportowe lub szerzej wykluczenie społeczne powodowane czynnikami transportowym jest problemem zauważanym raczej w politykach społecznych (zatrudnienie, ubóstwo, niepełnosprawność) tylko w niewielkim stopniu w politykach transportowych. Pierwsze regulacje prawne w zakresie przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu powodowanemu czynnikami transportowymi pojawiły się w Europie pod koniec XX wieku, głównie w Wielkiej Brytanii.

- 2) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) odnoszące się do podróżujących osób niepełnosprawnych koncentrują się przede wszystkim na obowiązkach operatorów obiektów transportowych i producentów środków transportu lotniczego, kolejowego i transportu miejskiego. W przypadku podróżowania koleją zdefiniowana została tzw. trasa pozbawiona przeszkód i wskazane elementy dla których obowiązują funkcjonalne i techniczne specyfikacje związane z dostępnością dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
- 3) W skali UE generalnie brak jednolitego, strategicznego podejście do związku między włączeniem społecznym a polityką transportową. Odzwierciedla to słabość wielowymiarowego podejścia przyjętego przez większość posłów członkowskich i nieuwzględnienie problematyki ubóstwa i wykluczenia społecznego w głównym nurcie polityki transportowej. W istocie większość państw członkowskich UE nie zwraca istotnie dużej uwagi na tzw. kwestia transportu w działaniach na rzecz wkluczenia społecznego. Wynikać to może zróżnicowanej skali ubóstwa w poszczególnych krajach UE.
- 4) W Polsce w toku dyskusji nad wykluczeniem transportowym i jego głównymi przyczynami, opinie resortów właściwych ds. kształtowania polityki transportowej państwa wskazują, że całkowita odpowiedzialność na stan tego wykluczenia leży po stronie władz samorządowych, nie biorąc pod uwagę zaniedbań władz rządowych w tworzeniu korzystnych dla sprawy uwarunkowań prawnych i finansowych. W opinii Rzecznika Praw Obywatelskich i innych ekspertyz [82] rozwiązania legislacyjne w Polsce dotyczące publicznego transportu zbiorowego są nadal niewystarczające dla realizacji wielu norm Konstytucji.
- 5) Planuje się poprawę stopnia dostępności tej części rynku usług transportowych poprzez działania legislacyjne na poziomie prawodawstwa krajowego. Dotyczy warunków technicznej dostępności w zakresie pojazdów niskopodłogowych, komunikatów głosowych (o kierunku jazdy, numerach linii, nazwach przystanków), sygnałów wizualnych, drzwiach otwierających się automatycznie lub przez kierowcę, poręczy przy każdych drzwiach dla wszystkich środków transportu kupowanych od dnia wejścia w życie przepisów prawnych. Brak jest jednak terminów zakończenia prac nad tymi przepisami.
- 6) Przegląd krajowych aktów prawnych w zakresie dostępności transportowej dla osób niepełnosprawnych wskazuje na zawarte w nich regulacje o szczegółowości stosownej do ich roli w systemie prawnym obowiązującym na

poziomie międzynarodowym i poziomie krajowym. Akty prawne traktują tę dostępność jako jeden z podstawowych czynników wkluczenia/wykluczenia społecznego tej grupy osób. Jednocześnie akty prawne, od których zależy skuteczność wdrażania publikowanych zasad, są w wielu miejscach niedostosowane do tych zasad. Chodzi tu głównie o Ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i Prawo budowlane, Ustawę o drogach publicznych czy Ustawę o transporcie publicznym, a brak standardów zwalnia instytucje i osoby odpowiedzialne za utrzymanie dostępności dla osób niepełnosprawnych. Wiele braków i mankamentów w polskim systemie prawnym wskazanych przez Rzecznika Praw Obywatelskich w 2015, nadal jest aktualnych. Między innymi:

- w przypadku środków transportu miejskiego (autobusowego, tramwajowego, trolejbusowego), transportu zbiorowego samochodowego (busy, autobusy, autokary) w obecnym stanie prawnym nie istnieją w Polsce ogólne normy techniczne i organizacyjne regulujące dostępność; częściowo są one zapewniane przez normy określone indywidualnie przez każdego z przewoźników lub władze lokalne sprawujące nadzór nad miejskim transportem zbiorowym,
- w zakresie dostępności kolejowych obiektów obsługi podróżnych z niepełnosprawnościami oraz ograniczoną możliwością poruszania, obowiązujące aktualnie przepisy prawa w sposób istotny ograniczają możliwości budowy nowych, zintegrowanych węzłów przesiadkowych, a takie właśnie obiekty wpływają na stopień dostępności transportu dla osób z niepełnosprawnością – nie tylko kolejowego, ale również autobusowego (dalekobieżnego), systemów transportowych miejskiej komunikacji publicznej czy transportu samochodowego; brak czytelnych uwarunkowań prawnych, tego typu inwestycje wymagają przede wszystkim dobrej woli współdziałania ze strony kolei, gmin, powiatów, województw, operatorów i organizatorów transportu zbiorowego,
- aktualnie brakuje wspólnego dla wszystkich podmiotów kolejowych czy autobusowych standardu publikacji informacji oraz rozwiązania mobilnego (e-narzędzia), które umożliwiłoby osobom z niepełnosprawnościami dokonywanie zgłoszeń dotyczących pomocy w zakresie bieżącego wsparcia w procesie całej podróży,
- brak szczegółowych przepisów, zobowiązujących przewoźników publicznych do zakupu i użytkowania w pełni dostępnego taboru, chociaż organizatorzy transportu publicznego mają obowiązek tworzenia planów

transportowych uwzględniających potrzeby pasażerów z niepełnosprawnościami,

- brak w transporcie autobusowym miejskim i regionalnym krajowej instytucji kontrolnej, koncentrującej się na potrzebach osób o szczególnych potrzebach; pomimo podejmowania wielu działań przez samorządy lokalne, wciąż pozostaje wiele obszarów o niskiej dostępności dla tych osób.

7) W dokumentach regionalnych problem wykluczenia transportowego nie stanowi przedmiotu ustaleń w zakresie celów i niezbędnych przeciwdziałań wykluczeniu transportowemu.

8) Rekomenduje się szersze, systemowe ujęcie problemu wykluczenia społecznego powodowanego czynnikami transportowymi w krajowych regulacjach prawnych, i tak:

- w odniesieniu do transportu publicznego w nowelizacji Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i ustawach powiązanych,
- w ustawach w sprawie rynku pracy, osób niepełnosprawnych, przeciwdziałaniu ubóstwu, planowaniu przestrzennym.

1.6 Badania empiryczne dotyczące wykluczenia od transportu zbiorowego

1.6.1 Wskaźnik deprivacji

Wskaźnik deprivacji opiera się na wskaźniku wielokrotnej deprivacji (IMD) jako opracowany przez Departament Środowiska, Transportu i Regionów DETR (2000) utworzony na zlecenie Departamentu Polityki Społecznej i Pracy Socjalna na Uniwersytecie Oksfordzkim.

W indeksie znajduje się sześć domen:

- dochody,
- zatrudnienie,
- zmniejszona sprawność fizyczna/psychiczna,
- poziom wykształcenia/edukacja,
- dostęp geograficzny gospodarstwa domowego do usług,
- własność domu.

Każda domena zawiera wskaźniki, które pośredniczą w odpowiednich aspektach deprivacji, dokładnie przedstawionymi w tab. 1.5. Wskaźnikiem użytym dla każdej domeny w tym badaniu jest następujący:

- dochód: poziom dochodu zgłaszany przez badane gospodarstwo domowe, dochód własny, miesięczny,

- zatrudnienie: liczba pracowników w gospodarstwie domowym,
- zmniejszona sprawność fizyczna/psychiczna: liczba osób o zmniejszonej sprawności fizycznej/psychicznej w gospodarstwie domowym,
- wykształcenie: najwyższy poziom wykształcenia osiągnięty wśród wszystkich osób w gospodarstwie domowym,
- dostęp geograficzny do usług: liczba usług dostępnych dla jednostki na odległość, ta odległość odpowiada najdalszej odległości jaką podróżowała osoba mająca miejsce zamieszkania w dniu badania.
- własność domu: posiadanie domu na własność, wynajmowanie mieszkania.

Brane pod uwagę wagi są takie same jak te stosowane przez IMD: dochód, 25%, zatrudnienie 25%, niepełnosprawność 15%, wykształcenie 15%, mieszkalnictwo/dostęp geograficzny 10% i geograficzny dostęp 10% [114].

W celu zbadania poziomu wykluczenia transportowego wymagane jest posłużenie się wymienionymi wyżej wskaźnikami w badaniach. Obszar badania może dotyczyć obszarów pozamiejskich, skupiając się na obszarach pozamiejskich, gminach.

W zależności od otrzymanej wartości domeny/kategorii wskaźnik deprivacji oblicza się następująco:

$$\text{wskaźnik deprivacji} = \text{dochód}0,25 + \text{zatrudnienie}0,25 + \text{niepełnosprawni} \cdot 0,15 + \\ + \text{wykształcenie}0,15 + \text{dostęp geograficzny}0,1 + \text{własność domu} \cdot 0,1$$

Pozyskiwanie danych w zależności od domeny się różni, bardziej złożone dane można pozyskać za pomocą badań reprezentacyjnych, natomiast dane ogólnodostępne uzyskać można za pomocą Głównego Urzędu Statystycznego. Urząd centralny administracji rządowej zajmuje się zbieraniem i udostępnianiem informacji statystycznych na temat większości dziedzin życia publicznego oraz niektórych stron życia prywatnego, które w tym przypadku byłyby przydatne.

Tab. 1.5 Wartości domeny

Kategoria	Dochód	Zatrudnienie	Sprawność fizyczna/psychiczna	Edukacja/ Wykształcenie	Dostęp geograficzny [m]	Własność domu
0	brak kategorii	0 zatrudnionych	brak kategorii	brak kategorii	brak kategorii	brak kategorii
1	0–4.99 tys.	1-2 zatrudnionych	dwie osoby o zmniejszonej sprawności fizycznej/psychicznej	poniżej 16 roku życia	0-200	wynajmowany
2	5–14.99 tys.	3-4 zatrudnionych	jedna osoba o zmniejszonej sprawności fizycznej/psychicznej	wykształcenie średnie	201–640	własny
3	15–24.99 tys.	5-6 zatrudnionych	brak osób o zmniejszonej sprawności fizycznej/psychicznej	2 rok studiów	641–1,280	
4	25–44.99 tys.			4 rok studiów	1,281–1,920	
5	25–44.99 tys.			podyplomowe	1,921–2,560	
6	75 tys. lub więcej				2,561–3,200	
7					3,201 >	

W Polsce informacje odnośnie dochodów [115] możliwe jest poprzez wskaźnik dochodów własnych gmin i miast na prawach powiatu, stanowi to udział w podatku dochodowym od osób fizycznych, czyli innymi słowy PIT, w konsekwencji tego określona zostanie wysokość dochodów mieszkańców danej gminy, które zostały osiągnięte poza pracą w rolnictwie. Deprywacja pod względem identyfikacji zatrudnienia badana na podstawie wskaźnika bezrobocia rejestrowanego, który odnosi się do osób w wieku produkcyjnym, które są bezrobotne w danej gminie. Dane o osobach aktywnych zawodowo na poziomie są niedostępne, zatem miernik bezrobocia odegra znaczącą rolę, ponieważ pokazuje skalę problemów na lokalnym rynku pracy. Poziom edukacji z uwagi na brak informacji na poziomie gminnym o wykształceniu ludności można zastąpić wskaźnikiem wyniki egzaminu ósmoklasisty, ponieważ wskaże stan kapitału ludzkiego na danym obszarze oraz zwróci uwagę na jakość działania instytucji edukacyjnych na poziomie podstawowym. W ramach dostępności geograficznej do usług najważniejsze jest określenie w jakiej odległości znajduje się najbliższy szpital/przychodnia, sklep spożywczy i inne. Własność domu zbadana może być na pomocą wskaźnika liczby osób przypadających na jedno mieszkanie.

1.6.2 Wskaźnik dostępności

Wskaźnika dostępności, czyli postęp w poprawie dostępności identyfikowana będzie za pomocą opracowanych zestawów lokalnych wskaźników i celów. Dostępność określić można na płaszczyźnie lokalnej, czyli dla obszarów gminnych rozszerzając do stolicy województw lub zgodnie z warunkami bazowymi na obszarze objętym planem.

Potencjalne wskaźniki monitorowania poprawy dostępności:

- czasy przejazdów i odległość do przystanków autobusowych:
 - procent osób w promieniu 10 minut spacerem od autobusu o długości 5 minut, 10 minut lub 15 minut,
 - procent osób, które mogą dostać się do kluczowych miejsc usługowych, zatrudnienia, ośrodków opieki medycznej w ciągu 45 minut od drzwi do drzwi, korzystając z komunikacji miejskiej
 - procent osób w wieku od 5 lat do 11 lat, które mogą dotrzeć do szkół podstawowych w promieniu 1 kilometra,
 - bariery w korzystaniu z komunikacji miejskiej,
 - odsetek w pełni dostępnych autobusów na niektórych trasach lub w obszarach

- procent osób, które uważają, że przyczyną ich niekorzystania z komunikacji miejskiej są obawy przed przestępczością oraz napaścią,
- liczba gospodarstw domowych znajdujących się w promieniu 400 m od przystanku autobusowego, odległość dotyczy dystansu pomiędzy przystankiem autobusowym a miejscem zamieszkania,
- ilość autobusów w pełni dostępnych dla członków społeczeństwa, którzy są narażeni na skutki wykluczenia społecznego;
- stawki za przejazd:
 - podróż na osobę według środka transportu lub celu podróży,
 - troska o bezpieczeństwo klienta i jego satysfakcja,
 - odsetek osób przeszkolonych w zakresie obsługi klienta i świadomości osób z niepełnością fizyczną,
 - satysfakcja klienta z usług transportu publicznego,
 - liczba przyznawanych ulg przewozowych dla uprzywilejowanych do korzystania z nich jednostek w ciągu roku;
- oddziaływania:
 - liczba ofiar pieszych wśród dzieci na 1000 dzieci w populacji,
 - poziom zanieczyszczenia powietrza;
- dojazd samochodem/poziom motoryzacji/wskaźnik motoryzacji
 - ilość gospodarstw domowych z dostępem indywidualnego środka transportu tj. do samochodu;
- koszt podróży:
 - średnia opłata za lokalny transportem zbiorowym za kilometr,
 - średnia opłata za przejazd transportem zbiorowym;
- dostęp do usług:
 - procent osób uważających, że posiadają dostęp do określonych usług jest problematyczny, na przykład dostęp do szpitala, lekarza pierwszego kontaktu, szkoły, sklepu itp.,
 - liczba większych obiektów usługowych znajdujących się w odległości 400 m od przystanku autobusowego, w tym szpitale, centra handlowe, kina, parki, miejsca/zakłady pracy;
- dostęp do sklepów spożywczych:
 - procent osób w odległości do 500 metrów spacerem do sklepu usługowego/spożywczego.

W celu otrzymania identyfikacji, odpowiednich opracowań, wskazówek dotyczących odpowiednich źródeł danych oraz do opracowania zestawienia informacji należy kontaktować się z władzami lokalnymi, jak również z innymi

prawidłowymi organami. Opinia osób fizycznych będzie niezbędna do uzyskania niektórych wskaźników, chodzi tutaj m.in. o strach przed napaścią oraz przestępczością, dodatkowo znalezienie osób dla których dostęp do usług jest problematyczny, zebranie danych możliwe jedynie poprzez przeprowadzenie badań reprezentacyjnych. Koszty tego mogą być ograniczone poprzez wykorzystanie istniejących badań władz lokalnych lub innych organów, ale nieuchronnie trudno jest obejmować małe obszary lokalne [114].

1.7 Metody wyznaczania stopnia wykluczenia

1.7.1 Wyznaczanie potrzeb transportowych

Wykluczenie społeczne oraz wykluczenie transportowe oddziałują na siebie wzajemnie, dlatego też podczas obliczania potrzeb transportowych oraz stopnia wykluczenia transportowego należy uwzględnić oba z nich.

W celu wyznaczenia stopnia wykluczenia transportowego jedną ze stosowanych metod jest metoda Currie wprowadzająca wskaźnik potrzeb transportowych TNI (Transport Need Index) bazując na danych socjodemograficznych. Metoda bazuje na poszczególnych wskaźnikach wykluczenia społecznego i wykluczenia transportowego, wskaźniki odnoszą się do przychodów danego gospodarstwa domowego, stanu społecznego jednostki, posiadanych przychodów oraz stanu zdrowia (sprawność fizyczna/psychiczna, osoby szczególnych potrzeb). Wyszczególnione wskaźniki posiadają skalę od 0 do 100, która jest odpowiednio przypisana do każdego z nich. Ostateczny wynik wskaźnika potrzeb transportowych TNI to suma ważonych wartości cząstkowych wskaźników.

Końcowy wskaźnik TNI obliczany jest jako suma wskaźników SI dla sześciu powyższych kategorii tak jak przedstawiono poniżej:

$$TNI_i = SI_{1i} + SI_{2i} + SI_{3i} + SI_{4i} + SI_{5i} + SI_{6i}$$

gdzie:

TNI_i – wskaźnik potrzeb transportowych,

SI_{1i} – wskaźnik wykluczenia społecznego SI_1 dotyczący osób powyżej 15 roku życia bez przychodu,

SI_{2i} – wskaźnik wykluczenia społecznego SI_2 dotyczący osób powyżej 65 roku życia,

SI_{3i} – wskaźnik wykluczenia społecznego SI_3 dotyczący członków rodzin co najmniej 6 osobowych,

SI_{4i} – wskaźnik wykluczenia społecznego SI_4 dotyczący osób bezrobotnych (osoby powyżej 15 roku życia bez pracy),

SI_{5i} – wskaźnik wykluczenia społecznego SI_5 dotyczący uczniów i studentów,

SI_{6i} – wskaźnik wykluczenia społecznego SI_6 dotyczący osób w wieku 0-15 lat.

Im wyższy wynik wskaźnika tym bardziej niekorzystna jest sytuacja w danym obszarze.

Zmodyfikowana metoda Currie wykorzystana została przez autorów badań wykluczenia transportowego i społecznego oraz ich związku w Katanii. Wprowadzono dodatkowy wskaźnik transportowych potrzeb społecznych będący sumą ważonych wartości poszczególnych wskaźników. [16]

1.7.2 Wyznaczanie dostępności środków transportu

Obliczając rzeczywistą dostępność środków transportu zbiorowego dostępność traktowana jest jako możliwość wykonywania przez jednostki codziennych czynności wymagających przemieszczania się w obrębie danego obszaru i określa łatwość przemieszczania się z lokalizacji początkowej (miejsce zamieszkania) do następnej lokalizacji.

Wykorzystywany jest w tym przypadku wskaźnik Hansena [16]:

$$A_i = \sum_j^n O_j \cdot f(C_{ij})$$

gdzie:

O_j - liczba możliwości (możliwych podróży) w strefie j ,

$f(C_{ij})$ - funkcja zakłóceń pomiędzy strefami i oraz j , którą można przedstawić jako

$f(C_{ij}) = e^{-\beta \cdot C_{ij}}$, przy czym C_{ij} to uogólniony koszt podróży pomiędzy strefami i oraz j ; β to parametr odnoszący się do kosztu, którego wartość jest szacowana.

1.7.3 Relatywny spadek dostępności

W wykonywanych obliczeniach należy uwzględnić porównanie dostępności różnych środków transportu, poniżej przedstawiono wskaźnik relatywnego spadku dostępności transportowej w odniesieniu do poszczególnych stref odzwierciedlając stosunek jednostek korzystających w codziennych podróżach (np. do miejsca pracy) ze środków transportu publicznego do całkowitej liczby jednostek podróżujących (obliczenia te bazują na metodzie Rofe'a) [17]:

$$R_i = T N I_i \cdot \left(1 - \frac{P A_i}{C A_i}\right)$$

gdzie:

$P A_i$ - pole obszaru odznaczającego się dostępnością transportu publicznego (Public Transport Accessibility) określona na podstawie wskaźnika Hansena oraz takich czynników jak czas i koszt podróży, liczba przesiadek,

$C A_i$ - pole obszaru odznaczającego się dostępnością użytkowania prywatnego samochodu (posiadanie prywatnego samochodu) oparta na całkowitym czasie trwania podróży.

W przypadku, gdy wskaźnik R wynosi 0 mówimy o braku potrzeby rozwijania transportu publicznego lub dostęp do autobusów i samochodów jest równy, jeśli wskaźnik $R=1$ to potrzeba ta jest bardzo wysoka.

1.8 Baza wiedzy

1.8.1 Wstęp

Wstępnym etapem procedury badawczej zadania pierwszego jest określenie aktualnego stanu wiedzy na podstawie dostępnych materiałów. Celem zadania jest jasne przedstawienie i merytorycznego dookreślenie przedmiotu badań we wskazanych obszarach tematycznych. Prowadzone prace mają pozwolić na ocenę jakości kategorii pojęciowych, koncepcji teoretycznych i metodologicznych przedstawionych w materiałach źródłowych, w dalszej perspektywie umożliwiając zaproponowanie ich modyfikacji, poprawek, uzupełnień, względnie sformułowanie problemów, hipotez lub propozycji rozwiązań.

1.8.2 Metoda

Do realizacji tak zdefiniowanego celu wybrano metodę krytycznego przeglądu literatury, który z jednej strony uwypukla i uzasadnia wagę problemu badawczego, pozwala na stwierdzenie stanu badań (i wiedzy) w analizowanym temacie oraz identyfikuje lukę badawczą i wskazuje na potrzebę podjęcia badań w zakresie tematu.

Etapy prowadzonych prac

W ramach prac nad krytycznym przeglądem literatury zrealizowano następujące działania:

- 1) sformułowanie i uzasadnienie celu naukowego,
- 2) wyróżnienie podstawowych słów kluczowych związanych z tematem pracy,
- 3) wstępne wyszukiwanie przy pomocy słów kluczowych w elektronicznych bazach publikacji,
- 4) uzupełniające wyszukiwanie w drukowanych opracowaniach bibliograficznych, repozytoriach internetowych i bibliotekach cyfrowych, oraz stronach internetowych,
- 5) wstępna analiza treści wiodąca do klasyfikacji i selekcji źródeł odnalezionych przy pomocy słów kluczowych; ustalenie charakteru danego źródła i wyodrębnienie w nim treści związanych z tematem pracy z wykorzystaniem menadżer publikacji naukowych Mendeley, narzędzia do przechowywania, współdzielenia i zarządzania zebranymi materiałami.

Korki 1-5 zrealizowane zostały w ramach działania 1 w zadaniu 1, ich wyniki posłużyły do zbudowania bazy wiedzy, która ma być pomocna w realizacji kroków 6-7 w będących celem kolejnych działań wchodzących w skład zadania 1:

- przeprowadzenie szczegółowej analizy wybranych tekstów,
- zestawienie, weryfikacja, typologia i interpretacja treści poszczególnych źródeł odpowiednio do założonych celów pracy i postawionych problemów badawczych.

Strategia doboru literatury

Kluczowym etapem tego działania był dobór materiałów, na podstawie których będzie prowadzona synteza.

W celu wstępnej identyfikacji reprezentacji tematu wykluczenia transportowego w literaturze naukowej oraz jakiego rodzaju dowody naukowe są dostępne, dokonano wstępnego wyszukiwania literatury z wykorzystaniem baz danych literaturowych, w których indeksowane mogą być materiały z przedmiotowego zakresu.

Dla weryfikacji znaczenia tematu w innych obszarach niż nauka, dokonano przeglądu uzupełniającego z wykorzystaniem zasobów bibliotecznych i internetowych. Przy wyszukiwaniu literatury rozpoczęto od ogólnodostępnych wyszukiwarek naukowych, np. Google Scholar czy Base. Przeszukują one, w przeciwieństwie do ogólnej wyszukiwarki Google, wyselekcjonowane zasoby o charakterze naukowym. Skorzystano również z wyszukiwarki ogólnej, z wykorzystaniem ustalonych słów kluczowych. Wyniki tego przeszukania również dostarczyły ciekawych opracowań z zakresu szarej literatury.

Elektroniczne bazy publikacji

Istotnym kryterium wyboru baz była ich dostępność w ramach instytucji konsorcjantów oraz zakres tematyczny. Wśród dostępnych baz ogólnych, w których mogą być indeksowane materiały z obszaru transportu (wykluczenie transportowe), nauk społecznych (wykluczenie społeczne) i pokrewnych wybrano: Web of Science Cor Collection, Scopus, Science Direct oraz dziedzinową bazę TRID. TRID zapewnia dostęp do ponad 1,3 miliona rekordów badań transportowych na całym świecie.

Słowa kluczowe

Słowa kluczowe determinują zakres uzyskanej pierwotnej bazy danych i wpływają na wyniki całego przeglądu. Bazowym słowem kluczowym dla wstępnego przeszukania była polska i odpowiednio angielska wersja zwrotu wykluczenie transportowe (transport exclusion). Bazowy termin w odniesieniu do pytania

badawczego pobrany został w sposób swobodny ze znanych badaczom opracowań i materiałów dotyczących tematu. Kolejne terminy poszukiwane były z wykorzystaniem procedury „hodowli perły” (pearl growing) czyli z terminów pobranych w sposób swobodny z artykułów i opracowań pozyskanych ze wstępnego przeszukania oraz na podstawie haseł, pod którymi te artykuły są indeksowane w bazach danych. I tak wśród słów kluczowych znalazły się polskie i angielskie odpowiedniki zwrotów: wykluczenie społeczne, włączenie transportowe, włączenie społeczne.

Kryteria włączenia

Niezależnie od źródła, uzyskane rekordy poddawane były wstępnej selekcji na podstawie przyjętych kryteriów doboru:

- aktualność,
- źródło,
- język.

Aktualność

Ponieważ problem wykluczenia transportowego skorelowany jest z rozwojem motoryzacji, technologii i urbanizacji, to dla uzyskania właściwego obrazu problemu, skali, stanu wiedzy ważne było, aby materiały, szczególnie bazujące na wynikach empirycznych były w miarę aktualne. Dlatego jako kryterium włączenia przyjęto rok wydania 2000. Wyjątek stanowiły materiały stanowiące podwaliny metodologiczne.

Źródło

Wstępne wyszukanie w elektronicznych bazach publikacji w zestawieniu z wynikami swobodnego zapytania zadanego w przeglądarce Google pokazały, że temat wykluczenia transportowego jest przedmiotem opracowań, które trudno jest znaleźć w ramach przeszukiwania zasobów biblioteki czy bazy elektronicznych. Wśród licznych pozycji szarej literatury (materiałów nierecenzowanych, publikowanych w mało znanych wydawnictwach lub opublikowanych w języku innym niż angielski) znalazły się raporty z projektów badawczych, założenia do polityk, opracowania urzędowe, materiały branżowe publikowane przez instytucje i organizacje pozarządowe. Dlatego konieczne było rozszerzenie źródeł danych oraz materiałów wchodzących w zakres analiz. Do dalszych analiz klasyfikowano również:

- prace naukowe z różnych dyscyplin (indywidualne i zbiorowe), powstające w ośrodkach akademickich i innych instytucjach zachowujących standardy naukowe (tzn. recenzowane);

- opracowania popularnonaukowe, publicystyczne lub metodyczne, tworzone dla potrzeb instytucji, organizacji, środowisk itp.;
- artykuły w prasie i wydawnictwach masowych o różnym przeznaczeniu i zasięgu;

Język

W bazach publikowane są głównie artykuły w języku angielskim, rzadko w językach narodowych. Dlatego w elektronicznych bazach danych korzystano wyłącznie z wersji angielskiej słów kluczowych, a w przeglądarce zarówno w wersji angielskiej jak i polskiej. Uzyskanie materiałów odnoszących się do zagadnienia wykluczenia transportowego w warunkach polskich, było kluczowe, ponieważ problem wykluczenia transportowego jest zjawiskiem charakterystycznym dla danego kraju.

Wszystkie pozyskane rekordy zostały zaimportowane i przekonwertowane do wspólnego rozszerzenia, aby móc być połączone w jednym pliku excelowskim. Następnie usunięto duplikaty. Pozostałe rekordy zostały przeanalizowane pod kątem przyjętych kryteriów włączenia. Kolejnym krokiem był przegląd tytułów i abstraktów pod kątem przydatności materiału. Zakwalifikowane materiały poddane zostały analizie zawartości pod kątem zbieżności z jednym z predefiniowanych 8 obszarów tematycznych.

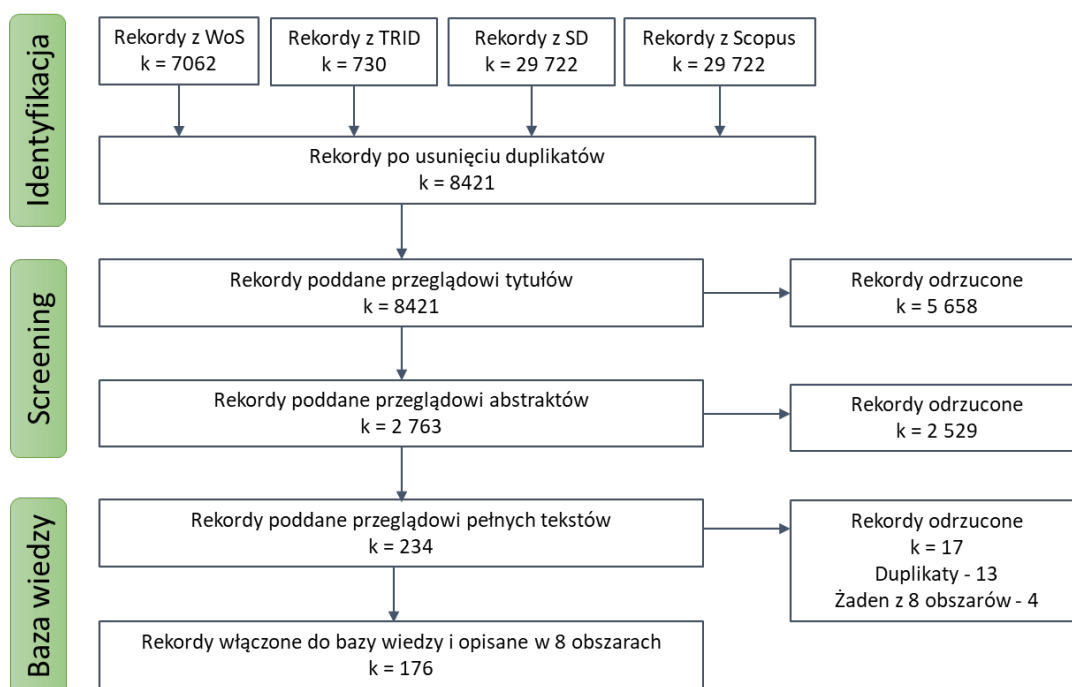
1.8.3 Wyniki

Wyniki z przeszukania baz z materiałami naukowymi prezentowały się następująco:

Tab. 1.6 Wyniki wyszukiwania

Nazwa Bazy	Hasło kluczowe	Dodatkowe kryteria	Liczba rekordów	Data wyszukania
Web of Science Cor Collection	transport, exclusion		7062	15.12.2022
TRID			730	23.01.2023
Scopus			5249	23.01.2023
Science Direct		Open access	29722	23.01.2023
	SUMA		42 763	

W "Google" dla zapytania "transport" "exclusion" (15.12.2022) pozyskano 209 000 000 rekordów. Analizie podano pierwsze 30 stron wyników, do wyboru potencjalnych materiałów do bazy zastosowano metodę delficką. Dalsze wyniki prac przedstawiono na rys. 1.30.



Rys. 1.30 Diagram operacji i wyników na rekordach w kolejnych etapach prowadzenia prac.
Źródło: opracowanie własne.

Baza wiedzy

Efektem dokonanego przeglądu jest baza wiedzy. Baza wiedzy to w zależności od dziedziny, zbiór dokumentów, informacji, instrukcji i plików – jednym słowem know-how, które ułatwia pracownikom codzienną pracę.

Bazę wiedzy w projekcie T-included stanowią:

- zbiory artykułów, raportów oraz innych dokumentów w formatach.pdf oraz.url,
- zestawienie zawierające dane bibliograficzne dokumentów w postaci pliku.xml,
- baza literatury, w której dokonano przeglądu i klasyfikacji literatury w formacie.xlsx.

Struktura bazy wiedzy

Dane bibliograficzne. Zarządzanie danymi bibliograficznymi analizowanych dokumentów odbywało się z poziomu programu Mendeley. Następnie zweryfikowane dane zostały wyeksportowane w formacie.xml do pliku „My collection”. Zabieg ten umożliwił importowanie danych bibliograficznych do większości menadżerów publikacji naukowych i innych programów ułatwiających cytowanie i zarządzanie zbiorem informacji. W przypadku bazy wiedzy import

danych bibliograficznych został wykonany w bazie literatury w zakładce baza mendeley.

Baza literatury. Najważniejszy element bazy wiedzy stanowi plik „Baza literatury.xlsx”, który przedstawia zestawienie publikacji i ich klasyfikację oraz umożliwia pobranie informacji bibliograficznych z pliku.xml. W zakładce „baza” przedstawiono unikatowe dane dotyczące przeglądanej literatury. Każdy rekord zbioru danych odpowiada jednej pozycji literatury, dla której zakodowano siedem podstawowych informacji: liczbę porządkową, tytuł publikacji, rok jej wydania, klasyfikację publikacji, dodatkowy opis, komentarz do publikacji, informację o osobie, która dokonała przeglądu oraz referencję.

Tab. 1.7 Fragment bazy danych literatury.

Lp.	Tytuł	Rok	Klasyfikacja publikacji - wstaw "X" w przypadku gdy publikacja jest istotna pod względem...								Inne ujęcie / Komentarz (opisz)	Przeglądu dokonał	Referencja
			Definiowanie WTZ	Odniesienie do wykluczenia społecznego (WS)	Miary poziomu WTZ	Matematyczne ujęcie poziomu WTZ	Miary i metody określania dostępności TZ	Bariery rozwoju transportu zbiorowego	Metody przeciwdziałania WTZ	Metody monitorowania poziomu WTZ			
1	30 years of the transformation of non-urban public transport in Poland's peripheral areas – what went wrong?	2021		X							Artykuł skupia się na wykluczeniu społecznym związanym z transportem, przedstawia zmiany w transporcie zbiorowym (...)	WG	Ciechański, Ariel,'30 years of the transformation of non-urban public transport in Poland's peripheral areas – what went wrong?',Journal of Mountain Science, 2021

W celu dokonania klasyfikacji publikacji została ona podzielona z uwagi na istotność dla projektu T-Included na 8 podzbiorów (tematów):

- definiowanie wykluczenia,
- odniesienie do wykluczenia społecznego,
- miary i poziomy wykluczenia,
- matematyczne ujęcie poziomu wykluczenia,
- miary i metody określenia dostępności transportem zbiorowym,
- metody przeciwdziałania wykluczeniu,
- metody monitorowania poziomu wykluczenia.

Zastosowanie bazy wiedzy

Baza literatury umożliwia szybką filtrację publikacji z uwagi na 8 wymienionych wcześniej tematów oraz rok wydania. W przypadku klasyfikacji publikacji ich istotność została oznaczona za pomocą symbolu X.

W celu ułatwienia cytowania publikacji w ostatniej kolumnie bazy danych znajdują się aktualne referencje bibliograficzne. W przypadku modernizacji, aktualizacji informacji bibliograficznych należy zastąpić wcześniejszy plik danych poprzez jego nadpisanie a następnie odświeżyć źródło danych w zakładce baza Mendeley. Działania te umożliwiają aktualizację referencji w bazie literatury.

2 DZIAŁANIE D2. DEFINICJE WYKLUCZENIA OD TRANSPORTU ZBIOROWEGO I POJĘĆ POWIĄZANYCH

Problem wykluczenia transportowe wynika z relacji pomiędzy wykluczeniem społecznym, a systemem transportowym i wpływu niedostatków tego systemu na ograniczenie możliwości funkcjonowania mieszkańców danego obszaru. Wykluczenie transportowe należy wiązać z wykluczeniem społecznym, aby sięgnąć po społeczne kryteria oceny wykluczenia transportowego, jego skali i istotności, rzeczywistych przyczyn i możliwych przeciwdziałań.

Samo wykluczenie społeczne ma wiele definicji. Jedna z nich jest sformułowana w „Narodowej Strategii Integracji Społecznej dla Polski”, gdzie: „Wykluczenie społeczne to brak lub ograniczone możliwości uczestnictwa, wpływania, korzystania osób i grup z podstawowych praw, instytucji publicznych, usług, rynków, które powinny być dostępne dla każdego”[8].

Na tym tle pojawia się pojęcie wykluczenia transportowego, definiowane w różny sposób zależnie od miejsca jego zastosowania. W ramach realizowanego projektu T-Included opracowano następującą definicję wykluczenia transportowego:

Wykluczenie transportowe to zjawisko ograniczenia możliwości uczestniczenia w życiu społecznym, gospodarczym, politycznym i korzystania z podstawowych praw na równi z innymi w następstwie braku lub ograniczonej dostępności do systemu transportowego i możliwości przemieszczania się.

W ramach wykluczenia transportowego można wyróżnić pojęcie wykluczenia od transportu zbiorowego odnoszącego się do transportu zbiorowego, zgodnie z poniższą wstępną definicją, również opracowaną w ramach projektu T-Included.

Wykluczenie od transportu zbiorowego to zjawisko ograniczenia możliwości uczestniczenia w życiu społecznym, gospodarczym, politycznym i korzystania z podstawowych praw na równi z innymi w następstwie braku lub ograniczonej dostępności do podstawowych usług publicznego transportu zbiorowego.

W literaturze zagadnienie identyfikacji obszaru, na którym występuje wykluczenie od transportu zbiorowego jest często wiązane z poziomem dostępności usług transportu zbiorowego. Przykładowymi wskaźnikami wykorzystywanymi do oceny poziomu dostępności, a tym samym poziomu wykluczenia od transportu zbiorowego są [116]:

- odsetek gospodarstw domowych w promieniu 400 m od przystanku autobusowego,

- odsetek gospodarstw domowych w promieniu 800 m od stacji kolejowej,
- proporcja głównych obiektów/usług w promieniu 400 m od przystanku autobusowego lub 800 m stacji kolejowej (obiekty obejmują szpitale, parki handlowe, multipleksy, parki miejskie, tereny rekreacyjne i główne centra zatrudnienia.),
- odsetek stacji kolejowych, które są w pełni dostępne dla użytkowników wózków inwalidzkich,
- odsetek autobusów, które są w pełni dostępne dla mniej sprawnych członków społeczeństwa,
- odsetek biletów ulgowych wydanych i wykorzystanych corocznie,
- udział miesięcznych kosztów podróżowania w stosunku do średniej płacy miesięcznej.

Obecnie w efekcie prowadzonych prac w ramach projektu T-Included [8] opracowano nowe kryteria wskazujące na występowanie wykluczenia od transportu zbiorowego. Mianowicie wykluczenie od transportu zbiorowego zachodzi, gdy spełniony jest co najmniej jeden z następujących parametrów:

- dostępność do miasta powiatowego transportem zbiorowym jest większa niż 60 min,
- dostępność do stolicy gminy transportem zbiorowym jest większa niż 30 min,
- dostępność do ośrodków zdrowia (transportem zbiorowym jest większa niż 30 min,
- dostępność do szkół podstawowych jest większa niż 60 min,
- liczba kursów wszystkich połączeń transportu zbiorowego obsługujących miejscowość jest mniejsza niż 4 na dobę dnia powszedniego,
- wskaźnik niezawodności oferty transportu zbiorowego jest mniejszy niż 0,9,
- infrastruktura piesza do przystanków (chodnik wzdłuż dróg gminnych i wyższego rzędu – 1,0 km od przystanku),
- dostępność piesza do przystanku jest większa niż 20 min (1 km),
- koszt miesięcznego korzystania z usług PTZ jest większy niż 10% minimalnego wynagrodzenia netto.

Ostateczna definicja wykluczenia transportowego zostanie sformułowana w raporcie 11 projektu T-Included, gdzie zaproponowana powyżej definicja zostanie poddana weryfikacji i testom z wykorzystaniem opracowanego algorytmu obliczania poziomu wykluczenia.

Podstawowe definicje używane w projekcie:

Wykluczenie społeczne (social exclusion – SE) - to proces, w którym jednostki lub osoby doświadczają trudności w dostępie do różnych praw, możliwości i zasobów, które są zwykle dostępne dla członków innej grupy. Może to być także postrzegana sytuacja, którą można uznać za niepożądaną, zwłaszcza w porównaniu z członkami społeczności lub innymi grupami uprzywilejowanymi.

Wykluczenie społeczne od transportu (transport - based social exclusion – TBSE) - jest procesem, w którym ludzie nie mogą uczestniczyć w życiu gospodarczym, politycznym i społecznym z powodu ograniczonej dostępności do możliwości, usług i sieci społecznych. Odnosi się głównie do każdej sytuacji, w której doświadczanie jakiegokolwiek rodzaju niekorzystnej sytuacji związanej z transportem pociąga za sobą negatywny wpływ na dobrostan jednostki lub gdy jakakolwiek niekorzystne warunki transportowe wpływają negatywnie na czyjeś samopoczucie lub jakość życia.

Jakość życia (well being - WB) - dobre samopoczucie (dobrostan) może być synonimem szczęścia człowieka lub może oznaczać, że coś jest w dobrym stanie. Dobrostan jest zwykle skorelowany z tym, jak dobrze układa się życie danej osoby z jej punktu widzenia. Dlatego dobrostan jest pojęciem subiektywnym, powiązaniem z odniesieniem każdej osoby do tego, „co jest dla niej dobre”. Dobre samopoczucie bardzo często kojarzy się ze słowami takimi jak „szczęście”, „jakość życia” i „zdolność do życia”, gdy są używane w szerokim znaczeniu. Ponadto trwała satysfakcja z życia jako całości nazywana jest „zadowoleniem z życia” i często jest również powszechnie określana jako „szczęście”.

Ubóstwo - sytuacja, w której jednostka (osoba, rodzina, gospodarstwo domowe) nie dysponuje wystarczającymi środkami (zarówno środkami pieniężnymi w postaci dochodów bieżących i dochodów z poprzednich okresów jak i w formie nagromadzonych zasobów materialnych) pozwalającymi na zaspokojenie jej potrzeb.

Niekorzystne warunki transportowe (transport disadvantage – TD) – obejmują zwykle słabą infrastrukturę transportu publicznego, konieczność pokonywania dalszych odległości w celu dotarcia do miejsc zatrudnienia, usługi i działalność oraz wszelkie sytuacje i trudności w dostępie lub korzystaniu z usług transportowych lub podróżowaniu w celu zaspokojenia codziennych potrzeb. Jednak niekorzystne warunki transportu zmieniają się w zależności od jednostki, środowiska społecznego i kontekstu geograficznego.

Wykluczenie transportowe to zjawisko ograniczenia możliwości uczestniczenia w życiu społecznym, gospodarczym, politycznym i korzystania z podstawowych praw na równi z innymi w następstwie braku lub ograniczonej dostępności do systemu transportowego i możliwości przemieszczania się.

Wykluczenie od transportu zbiorowego to zjawisko ograniczenia możliwości uczestniczenia w życiu społecznym, gospodarczym, politycznym i korzystania z podstawowych praw na równi z innymi w następstwie braku lub ograniczonej dostępności do podstawowych usług publicznego transportu zbiorowego.

Ryzyko wykluczenia społecznego związanego z transportem TRSE oznacza niemożność dostępu do możliwości, kluczowych usług i życia społecznego w takim stopniu, w jakim jest to potrzebne, a także stawianie czoła poważnym przeszkodom w życiu codziennym ze względu na szersze skutki konieczności podróżowania w celu uzyskania dostępu do kluczowych miejsc docelowych. Te szersze skutki obejmują koszty i czas związany z korzystaniem z systemu transportowego oraz wpływ stresu i niepokoju związany z korzystaniem z systemu transportowego. Łącznie skutki te mogą przyczynić się do powstania błędnego koła ubóstwa, izolacji i słabego dostępu do podstawowych usług.

Zagrożenie wykluczenia społecznego od transportu

Ubóstwo transportowe (transport poverty TP) występuje wówczas, gdy osoba (gospodarstwo domowe) jest uboga w środki transportu, a w celu zaspokojenia swoich codziennych, podstawowych potrzeb związanych z aktywnością, ma zastosowanie co najmniej jeden z poniższych warunków:

- 1) Nie jest dostępna żadna opcja transportu dostosowana do kondycji fizycznej i możliwości danej osoby.
- 2) Istniejące możliwości transportu nie docierają do miejsc docelowych, gdzie dana osoba może zaspokoić swoje codzienne potrzeby związane z aktywnością, aby utrzymać odpowiednią jakość życia.
- 3) Niezbędna tygodniowa kwota wydana na transport pozostawia gospodarstwo domowe z dochodem rezydualnym poniżej oficjalnej granicy ubóstwa.
- 4) Osoba musi odbyć nadmierną liczbę przejazdów w czasie, prowadząca do ubóstwa czasu lub izolacji społecznej.
- 5) Panujące warunki podróżowania są niebezpieczne lub niezdrowe dla danej osoby.

Dostępność czasowa (ang. time accessibility) to jeden ze sposobów określania dostępności przestrzennej. Przez dostępność przestrzenną należy rozumieć łatwość osiągnięcia miejsca lub funkcji z innego miejsca bądź wielu miejsc, wyrażoną dystansem do pokonania, kosztem transportu lub czasem podróży [76].

Dostępność transportowa jest determinowana przez sposób zagospodarowania przestrzeni (komponent przestrzenny), ale też przez system transportowy

(komponent transportowy). Ponadto, użytkownicy sieci mogą różnić się w ocenie dostępności, w zależności od ich cech społeczno-ekonomicznych (komponent indywidualny) oraz czasu podróży (komponent czasowy)[117]. Dostępność danej lokalizacji jest jednym z ważniejszych czynników przy podejmowaniu decyzji lokalizacyjnych (wpływ na komponent użytkowania przestrzeni). Dostępność warunkuje też ilość i charakter podróży, a co się z tym wiąże również czas, koszt i wysiłek dotarcia do celu podróży (komponent transportowy) oraz liczbę użytkowników sieci o konkretnych cechach społecznoekonomicznych (komponent indywidualny), w określonym czasie (komponent czasowy)[118].

Przystępność

Mobilność - skłonność do zmiany miejsca przebywania, ściśle związana z pokonywaniem przestrzeni.

Włączenie społeczne to proces, który zapewnia osobom zagrożonym ubóstwem i wykluczeniem społecznym możliwości i zasoby niezbędne do pełnego uczestnictwa w życiu gospodarczym, społecznym i kulturalnym oraz cieszenia się poziomem życia i dobrostanem uznawanym za normalne w społeczeństwie, w którym żyją. Zapewnia im większy udział w podejmowaniu decyzji mających wpływ na ich życie i dostęp do ich praw podstawowych [79].

3 DZIAŁANIE D3. KONCEPCJA SYSTEMU PRZECIWDZIAŁANIA WYKLUCZENIU OD TRANSPORTU ZBIOROWEGO

3.1 Założenia ogólne

- 1) System przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu (SPWT) jest systemem zarządzania włączeniem społecznym osób mających trudności z przemieszczaniem się środkami transportowymi.
- 2) Podejście systemowe do problemu wykluczenia transportowego oznacza myślenie o całości problemu wykluczenia, a służący temu system powinien być celowy, wieloaspektowy, złożony ze wzajemnie powiązanych elementów i prowadzący skutecznie do konkretnych działań.
- 3) Proces zarządzania włączeniem transportowym obejmuje zarówno działania zapobiegawcze (profilaktyka) jak i działania redukujące zjawisko wykluczenia transportowego (terapia) o charakterze:
 - diagnostycznym,
 - planistycznym,
 - wdrożeniowym,
 - kontrolnym.
- 4) SPWT jest umocowany prawnie na poziomie krajowym za pomocą regulacji mających wpływ na wykluczenie transportowe, przede wszystkim w zakresie transportu publicznego, rynku pracy, zapewniania dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami, walki z ubóstwem i planowania zagospodarowania przestrzennego.

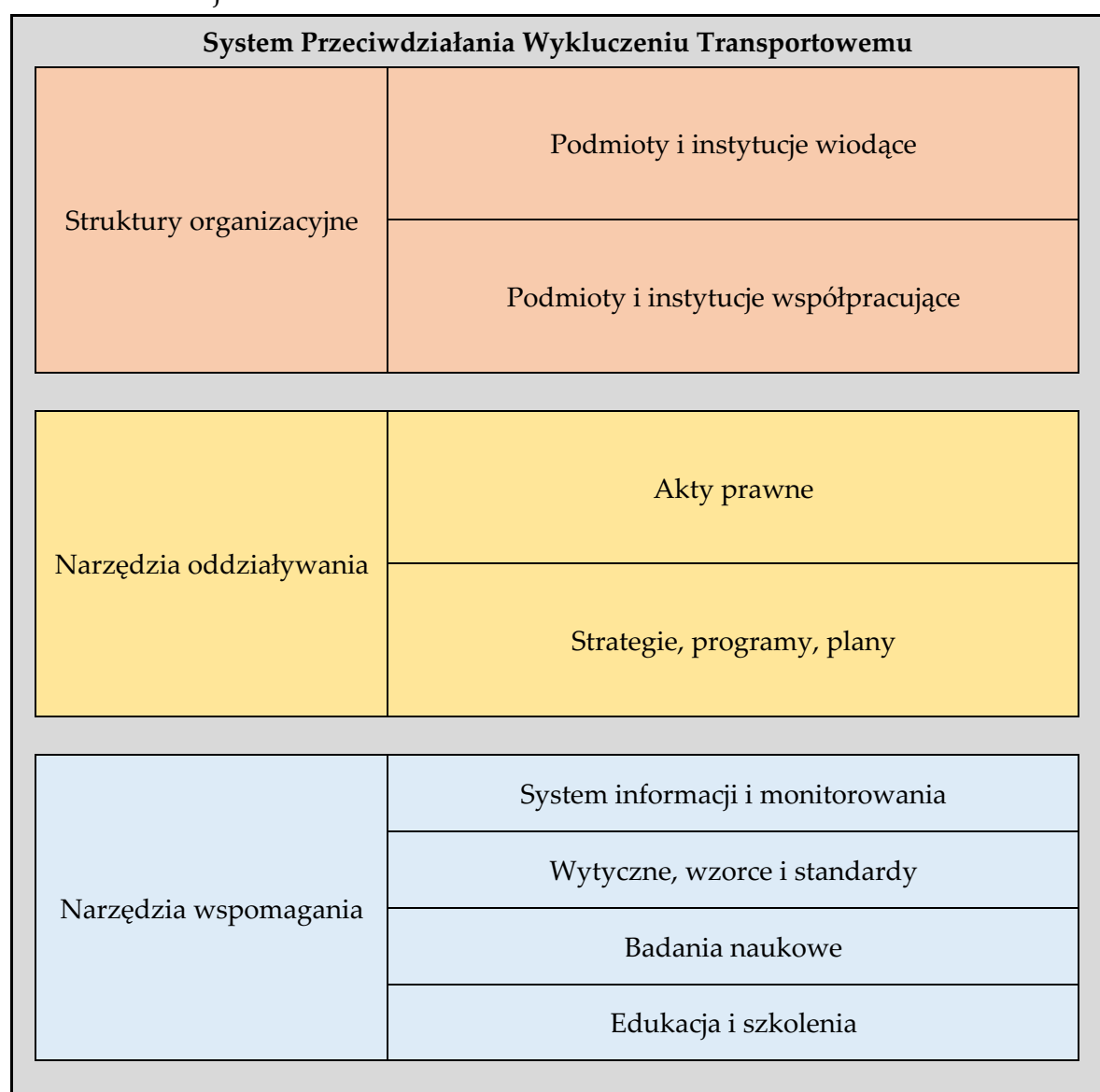
3.2 Cele SPWT

- Podstawowymi celami SPWT są:
 - skuteczne prowadzenie polityki państwa w zakresie wykluczenia transportowego na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym,
 - tworzenie i utrzymanie bazy informacji o wykluczeniu transportowym
 - nadzorowanie i koordynowanie działań celowych na terenie kraju,
 - efektywne funkcjonowanie systemu finansowania planów przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym.
- Celami szczegółowymi są:
 - zwrócenie większej uwagi na znaczenie ubóstwa transportowego w wykluczeniu społecznym,
 - przygotowanie narzędzi zarządzania SPWT w celu ich powszechnego stosowania,

- prowadzenia działań edukacyjnych, szkoleniowych i badawczych w zakresie wykluczenia transportowego.

3.3 Struktura SPWT

- 1) SPWT składa się z:
 - Struktury organizacyjnej (instytucje i kadry)
 - Narzędzi zarządzania.
- 2) Narzędzia zarządzania w SPWK mogą mieć bezpośredni wpływ na podejmowane decyzje/działania (narzędzia oddziaływania) lub mogą pełnić rolę pomocniczą i wspomagać instytucje zaangażowane w SPWK (narzędzia wspomagania).
- 3) Narzędzia zarządzania mogą być wyposażone w procedury, metody i zasady zapewniające jednolitość procesu zarządzania wkluczeniem transportowym w skali kraju.



3.4 Struktury organizacyjne

3.4.1 Instytucje wiodące:

W wyznaczaniu instytucji wiodących możliwe są dwie opcje:

Opcja 1: Wykorzystanie struktur organizacyjnych realizujących krajową politykę społeczną:

- minister właściwy ds. polityki społecznej (obecnie Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej).

Opcja 2: Wykorzystanie struktur organizacyjnych realizujących krajową politykę transportową:

- minister właściwy ds. transportu (obecnie Minister Infrastruktury.)

3.4.2 Instytucje współpracujące

Dla wyżej wymienionych opcji instytucji wiodących, niezbędna jest współpraca:

- ministerstw powiązanych, w tym Polityki Społecznej, Infrastruktury, Funduszy i Polityki Regionalnej, Edukacji, Zdrowia,
- zarządców infrastruktury o znaczeniu krajowym (GDDKiA, PLK),
- jednostek samorządu terytorialnego, ich organów i jednostek organizacyjnych wykonujących zadania w zakresie transportu publicznego, dróg publicznych, pomocy społecznej, rynku pracy, ochrony zdrowia, ład przestrzennego, edukacji, kultury,
- organizacje użytkowników,
- organizacje przewoźników.

3.5 Narzędzia oddziaływania

3.5.1 Akty prawne

W pracach legislacyjnych możliwe są dwie opcje:

Opcja 1. Nowelizacja istniejących ustaw takich jak:

- Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym,
- Ustawa o pomocy społecznej,
- Ustawa o ekonomii społecznej,
- Ustawa o samorządach (gminnym, powiatowym, wojewódzkim).

Opcja 2. Wprowadzenie nowej ustawy:

- Ustawa o przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu,
- nowelizacje ustaw powiązanych.

Ustawy powinny określać takie elementy SPWT jak:

- instytucję wiodącą,
- rolę instytucji i organizacji współpracujących,

- kompetencje,
- zasady finansowania,
- zasady kontroli.

W celu stworzenia warunków dla realizacji strategii, programów i planów przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.

1.5.2 Strategie przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu

Strategie uwzględniające polityki i przeciwdziałania zmniejszające poziom ubóstwa i wykluczenia społecznego od transportu powinny być realizowane na poszczególnych poziomach zarządzania: krajowym, wojewódzkim, powiatowym i gminnym. Strategie opracowuje się na okres nie krótszy niż 10 lat.

Poziom krajowy

Podstawą wprowadzania krajowych strategii dotyczących problemów społecznych są zapisy Ustawy z dnia 2004 roku o pomocy społecznej. W rozwinięciu polityk publicznych o aspekt wykluczenia transportowego na poziomie krajowym możliwe są dwie opcje:

Opcja 1. Wykorzystanie istniejących polityk publicznych, takich jak:

- Krajowa Strategia Usług Społecznych (Uchwała RM z dnia 15 czerwca 2022 roku),
- Strategii Rozwoju Kapitału Ludzkiego,

i uzupełnienie ich o zagadnienia związane z wykluczeniem społecznym i transportowym i działaniami zmierzającymi do jego eliminacji lub zmniejszenia.

Opcja 2. Wprowadzenie nowych polityk publicznych dedykowanych wykluczeniu transportowemu takich jak:

- Krajowa Strategia przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu albo
- Krajowa Strategia przeciwdziałaniu ubóstwu i wykluczeniu społecznego (w tym wykluczeniu transportowemu).

Strategia na poziomie krajowym w części odnoszącej się do wykluczenia transportowego powinna obejmować: diagnozę, wizję i cele strategiczne, kierunki i priorytety działań, zasady wdrażania działań wraz z ich finansowaniem i monitorowaniem.

Diagnoza, odpowiadająca na pytanie „gdzie jesteśmy?” i prognoza zmian obejmuje:

- ocenę poziomu wykluczenia społecznego i transportowego na obszarze kraju i województw,
- identyfikację grup ryzyka zagrożenia wykluczeniem społecznym i transportowym,

- identyfikację obszarów o dużym i bardzo dużym ryzyku wykluczenia społecznego i transportowego,
- identyfikację instytucji i organizacji zajmujących się problemami wykluczenia transportowego i działaniami prowadzającymi na rzecz jego zmniejszenia na obszarze kraju i województw,
- określenie potrzeb i kierunków zmian.

Zaleca się, aby wyniki diagnozy przedstawiać na mapach prezentujących klasyfikację województw według poziomów ryzyka zagrożeń wykluczeniem społecznym, ze szczególnym uwzględnieniem wykluczenia od transportu. Jako podstawową miarę wykluczenia społecznego od transportu należy przyjąć wskaźnik ryzyka wykluczenia składającego się ze wskaźnika dostępności transportowej do podstawowych usług i miejsc oraz wskaźnika podatności na zagrożenia wykluczeniem społecznym.

Wizja i cele strategiczne odpowiadają na pytanie „dokąd zmierzamy?” i obejmują dalekosiężną wizję i średnioterminowe, strategiczne cele zmniejszenia poziomu zagrożenia wykluczeniem społecznym i wykluczeniem transportowym. Cele strategiczne powinny być sformułowane w sposób ilościowy, dając w ten sposób możliwość monitorowania stopnia ich realizacji.

Kierunki i priorytety działań strategicznych odpowiadają na pytanie „jak chcemy osiągnąć przyjęte cele?”. Kierunki działań powinny być tak przyjęte, aby można było skutecznie oddziaływać na podstawowe składowe ryzyka wykluczenia tj. dostępność transportową i podatność na zagrożenia wykluczeniem społecznym.

Proponowane kierunki działań powinny uwzględniać:

- poprawę dostępności do: miejsc pracy, szkół i placówek edukacyjnych, obiektów opieki zdrowotnej, podstawowych usług i sklepów spożywczych, centrów administracji,
- działania związane z transportem i działania poza transportowe realizowane przez inne instytucje i organizacje na poziomie krajowym i wspieranie takich instytucji i organizacji na poziomie wojewódzkim.

Zasady wdrażania powinny odpowiadać na pytanie „jak wdrażać przyjęte działania” i „jak oceniać stopień realizacji przyjętych celów?” oraz wskazywać na potrzebę przygotowania programów i planów realizacji działań proponowanych na poziomie krajowym.

Poziom wojewódzki

W rozwinięciu polityk publicznych o aspekt wykluczenia transportowego na poziomie wojewódzkim możliwe są dwie opcje:

Opcja 1. Wykorzystanie istniejących polityk publicznych:

- Strategia w zakresie polityki społecznej.

Opcja 2. Wprowadzenie nowych polityk publicznych dedykowanych wykluczeniu transportowemu:

- Regionalna Strategia przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu,
- Regionalna Strategia przeciwdziałaniu ubóstwu i wykluczeniu społecznego (w tym wykluczeniu transportowemu).

Strategia na poziomie wojewódzkim, w części odnoszącej się do wykluczenia transportowego powinna obejmować: diagnozę, wizję i cele strategiczne, kierunki i priorytety działań, zasady wdrażania działań wraz z ich finansowaniem i monitorowaniem.

Diagnoza i prognoza zmian obejmuje:

- charakterystykę społeczno-gospodarczą województwa,
- ocenę poziomu wykluczenia społecznego i transportowego na obszarze województwa i powiatów w województwie,
- identyfikację grup ryzyka zagrożenia wykluczeniem społecznym i transportowym,
- identyfikację obszarów o dużym i bardzo dużym ryzyku wykluczenia społecznego i transportowego,
- identyfikację instytucji i organizacji zajmujących się problemami wykluczenia transportowego i działaniami prowadzającymi na rzecz jego zmniejszenia na obszarze województwa i powiatów,
- określenie potrzeb i kierunków zmian.

Zaleca się, aby wyniki diagnozy przedstawiać na mapach prezentujących klasyfikację powiatów według poziomów ryzyka zagrożeń wykluczeniem społecznym. Jako podstawową miarę wykluczenia społecznego od transportu należy przyjąć wskaźnik ryzyka wykluczenia składającego się ze wskaźnika dostępności transportowej do podstawowych usług i miejsc oraz wskaźnika podatności na zagrożenia wykluczeniem społecznym.

Wizja i cele strategiczne obejmuje dalekosiężną wizję i średnioterminowe strategiczne cele zmniejszenia poziomu zagrożenia wykluczeniem społecznym i wykluczeniem transportowym w województwie. Cele strategiczne powinny być sformułowane w sposób ilościowy, dając w ten sposób możliwość monitorowania stopnia ich realizacji.

Kierunki i priorytety działań strategicznych powinny być tak przyjęte, aby można było skutecznie oddziaływać na podstawowe składowe ryzyka wykluczenia tj. dostępność transportową i podatność na zagrożenia wykluczeniem społecznym. Kierunki te powinny dotyczyć działań o charakterze transportowym i poza

transportowym realizowanych także przez inne instytucje i organizacje na poziomie wojewódzkim, wspierające samorządy na poziomie powiatowym. Działania te powinny obejmować co najmniej następujące kierunki:

- poprawa niekorzystnej sytuacji transportowej i dostępu do usług i innych aktywności poprzez: planowanie dostępności (zmiana lokalizacji lub przeniesienie wybranych usług, aktywności, miejsc pracy o znaczeniu regionalnym na poziom zagrożonych powiatów), rozwój i dostosowanie systemu transportu do potrzeb osób wykluczonych lub zagrożonych wykluczeniem społecznym poprzez wzmocnienie sieci i jakości połączeń transportowych między stolicami powiatów i stolicą województwa oraz pomiędzy powiatami w odniesieniu do transportu regionalnego i promowanie zmian zachowań transportowych lub zmiany rodzaju aktywności osób zagrożonych wykluczeniem społecznym,
- zmiana niekorzystnej sytuacji społecznej, poprzez: redukcję niekorzystnych czynników społecznych istotnych na poziomie wojewódzkim oraz wspieranie zmiany sposobu postrzegania ludzi, otoczenia i dostępności usług i aktywności.

Zasady wdrażania powinny wskazywać na potrzebę przygotowania programów i planów realizacji działań proponowanych na poziomie wojewódzkim.

Poziom powiatowy

Na poziomie powiatowym niezbędne jest uzupełnienie istniejącej polityki publicznej zawartej w:

- Strategii rozwiązywania problemów społecznych (w powiecie)

Strategia na poziomie powiatowym, w części odnoszącej się do wykluczenia transportowego powinna obejmować: diagnozę, wizję i cele strategiczne, kierunki i priorytety działań, zasady wdrażania działań wraz z ich finansowaniem i monitorowaniem.

Diagnoza obejmuje:

- charakterystykę społeczno-gospodarczą powiatu,
- ocenę poziomu wykluczenia społecznego i transportowego na obszarze powiatu i gmin w powiecie,
- identyfikację grup ryzyka zagrożenia wykluczeniem społecznym i transportowym,
- identyfikację obszarów o dużym i bardzo dużym ryzyku wykluczenia społecznego i transportowego,

- identyfikację instytucji i organizacji zajmujących się problemami wykluczenia transportowego i działaniami prowadzającymi na rzecz jego zmniejszenia na obszarze powiatu i gmin,
- określenie potrzeb i kierunków zmian.

Zaleca się przedstawiać wyniki diagnozy w postaci map prezentujących klasyfikację gmin według poziomów ryzyka zagrożeń wykluczeniem społecznym. Podstawowymi miarami wykluczenia społecznego od transportu należy przyjąć wskaźnik ryzyka wykluczenia składającego się ze wskaźnika dostępności transportowej do istotnych usług i miejsc oraz wskaźnika podatności na zagrożenia wykluczeniem społecznym

Wizja i cele strategiczne obejmujące dalekosiężną wizję i średnioterminowe, strategiczne cele zmniejszenia poziomu zagrożenia wykluczeniem społecznym i wykluczeniem transportowym w powiecie. Cele strategiczne powinny być sformułowane w sposób ilościowy, dając w ten sposób możliwość monitorowania stopnia ich realizacji.

Kierunki i priorytety działań strategicznych powinny być tak przyjęte aby można było oddziaływać na podstawowe składowe ryzyka wykluczenia tj. dostępność transportową i podatność na zagrożenia wykluczeniem społecznym. Powinny dotyczyć działań o charakterze transportowym i poza transportowym i realizowanych przez inne instytucje i organizacje na poziomie powiatowym, wspierających samorządy na poziomie gminnym. Działania te powinny obejmować co najmniej następujące kierunki:

- poprawa niekorzystnej sytuacji transportowej i dostępu do usług i innych aktywności poprzez: planowanie dostępności (zmiana lokalizacji lub przeniesienie wybranych usług, aktywności, miejsc pracy o znaczeniu powiatowym na poziom zagrożonych gmin), rozwój i dostosowanie systemu transportu do potrzeb osób wykluczonych lub zagrożonych wykluczeniem społecznym poprzez wzmocnienie sieci i jakości połączeń transportowych między stolicami gmin i stolicą powiatu oraz pomiędzy gminami w odniesieniu do transportu powiatowego i promowanie zmian zachowań transportowych lub zmiany rodzaju aktywności osób zagrożonych wykluczeniem społecznym,
- zmiana niekorzystnej sytuacji społecznej, poprzez: redukcję niekorzystnych czynników społecznych istotnych na poziomie powiatowym oraz wspieranie zmiany sposobu postrzegania ludzi, otoczenia i dostępności usług i aktywności.

Proponowane działania powinny uwzględniać poprawę dostępności do: miejsc pracy, szkół i placówek edukacyjnych, obiektów opieki zdrowotnej, podstawowych usług i sklepów spożywczych, centrów administracji. Działania strategiczne będą wymagać długoterminowego zaangażowania szeregu instytucji i organizacji na poziomie powiatowym.

Zasady wdrażania powinny wskazywać na potrzebę przygotowania programu i planu realizacji działań proponowanych na poziomie powiatowym.

Poziom gminny

Na poziomie gminnym niezbędne jest uzupełnienie polityki publicznej zawartej w:

- Strategia rozwiązywania problemów społecznych (w gminie).

Strategia na poziomie gminnym, w części odnoszącej się do wykluczenia transportowego powinna obejmować: diagnozę, wizję i cele strategiczne, kierunki i priorytety działań, zasady wdrażania działań wraz z ich finansowaniem i monitorowaniem.

Diagnoza obejmuje:

- charakterystykę społeczno-gospodarczą gminy,
- ocenę poziomu wykluczenia społecznego i transportowego na obszarze gminy, sołectw i osiedli mieszkaniowych lub grup mieszkańców,
- identyfikację grup ryzyka zagrożenia wykluczeniem społecznym i transportowym,
- identyfikację obszarów o dużym i bardzo dużym ryzyku wykluczenia społecznego i transportowego,
- identyfikację instytucji i organizacji zajmujących się problemami wykluczenia transportowego i działaniami prowadzającymi na rzecz jego zmniejszenia na obszarze gminy, sołectw i osiedli mieszkaniowych lub grup mieszkańców,
- określenie potrzeb i kierunków zmian.

Zaleca się przedstawiać wyniki diagnozy w postaci map prezentujących klasyfikację sołectw według poziomów ryzyka zagrożeń wykluczeniem społecznym. Podstawowymi miarami wykluczenia społecznego od transportu należy przyjąć wskaźnik ryzyka wykluczenia składającego się ze wskaźnika dostępności transportowej do istotnych usług i miejsc oraz wskaźnika podatności na zagrożenia wykluczeniem społecznym.

Wizja i cele strategiczne obejmuje dalekosiężną wizję i średnioterminowe, strategiczne cele zmniejszenia poziomu zagrożenia wykluczeniem społecznym i wykluczeniem transportowym w gminie. Cele strategiczne powinny być

sformułowane w sposób ilościowy, dając w ten sposób możliwość monitorowania stopnia ich realizacji.

Kierunki i priorytety działań strategicznych powinny być tak przyjęte aby można było oddziaływać na podstawowe składowe ryzyka wykluczenia tj. dostępność transportową i podatność na zagrożenia wykluczeniem społecznym. Działania te powinny obejmować co najmniej następujące kierunki:

- poprawa niekorzystnej sytuacji transportowej i dostępu do usług i innych aktywności poprzez: planowanie dostępności (zmiana lokalizacji lub przeniesienie wybranych usług, aktywności, miejsc pracy na obszarze gminy), rozwój i dostosowanie systemu transportu do potrzeb osób wykluczonych lub zagrożonych wykluczeniem społecznym poprzez wzmocnienie sieci i jakości połączeń transportowych między sołectwami i sołectwami i centrum administracyjno-usługowym gminy w odniesienie do transportu gminnego i promowanie zmian zachowań transportowych lub zmiany rodzaju aktywności osób zagrożonych wykluczeniem społecznym,
- zmiana niekorzystnej sytuacji społecznej, poprzez: redukcję niekorzystnych czynników społecznych istotnych na poziomie powiatowym oraz wspieranie zmiany sposobu postrzegania ludzi, otoczenia i dostępności usług i aktywności.

Proponowane działania powinny uwzględniać poprawę dostępności do: miejsc pracy, szkół i placówek edukacyjnych, obiektów opieki zdrowotnej, podstawowych usług i sklepów spożywczych, centrów administracji. Działania strategiczne będą wymagać długoterminowego zaangażowania szeregu instytucji i organizacji na poziomie gminnym.

Na tym poziomie powinny być określone priorytety działań. W pierwszej kolejności należy się skupić na poprawie dostępu do działań, które mają największy wpływ na zwiększenie szans życiowych, takich jak dostęp do pracy, nauki i opieki zdrowotnej. Korzystając z dostępnych funduszy należy zwrócić szczególną uwagę na pomoc obszarom, w których problemy transport stanowią barierę dla rozwoju, a brak lokalnej infrastruktury utrwala wykluczenie społeczne.

Samorządowe instytucje odpowiedzialne za transport powinny kierować pracami nad planowaniem dostępności na poziomie lokalnym, współpracując z innymi lokalnymi instytucjami i organizacjami odpowiedzialnymi za planowanie przestrzenne, opiekę zdrowotną, urzędy pracy, organizatorami oświaty, radami samorządowymi, służbami nadzoru organizacjami pozarządowymi itp.

Zasady wdrażania powinny wskazywać na potrzebę przygotowania programu i planu realizacji działań proponowanych na poziomie gminnym.

3.5.3 Programy przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu

Podstawą tworzenia programów dotyczących rozwiązywania problemów społecznych są zapisy Ustawy dnia 6 grudnia 2006 o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2021 r.). Programy dotyczące wprowadzania włączenia społecznego w tym eliminacji wykluczenia transportowego wykonuje się na okres 5 – 10 lat.

Poziom krajowy

W tworzeniu programu na poziomie krajowym możliwe są dwie opcje:

Opcja 1. Wykorzystanie istniejących wykonawczych programów strategicznych takich jak:

- Krajowy Program Przeciwdziałania Ubóstwu i Wykluczeniu Społecznemu,
- Krajowy Program Rozwoju Ekonomii Społecznej do roku 2030 z dnia 12 grudnia 2022.

Opcja 2. Wprowadzenie nowych, wykonawczych programów strategicznych (realizujących cele określone w Strategiach):

- Krajowy Program Przeciwdziałania Wykluczeniu Transportowemu (KPPWT).

Mimo, że ubóstwo transportowe jest jednym z istotnych czynników wpływających na wykluczenie społeczne, w aktualnym Krajowym Programie Przeciwdziałania Ubóstwu i Wykluczeniu Społecznemu z 2021 roku brak jest ustosunkowania się do tego zagadnienia. Program koncentruje się na przeciwdziałaniu ubóstwu i wykluczeniu społecznemu dzieci i młodzieży, przeciwdziałanie bezdomności i wykluczeniu mieszkaniowemu, usługi społeczne dla osób z niepełnosprawnościami, osób starszych i innych osób potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu, działaniach instytucji pomocy społecznej i podmioty ekonomii społecznej na rzecz osób i rodzin oraz integracji cudzoziemców, rozwoju usług społecznych dla migrantów i integracji na rynku pracy. W żadnym z tych kierunków działań nie występują zagadnienia transportowe tj. działania zmierzające do eliminacji lub zmniejszenia wykluczenia transportowego lub wykluczenia społecznego od transportu.

Program na poziomie krajowym w części odnoszącej się do wykluczenia transportowego powinien obejmować diagnozę, cele programowe, działania priorytetowe, zasady finansowania i zasady monitorowania realizacji programu.

Diagnoza powinna zawierać charakterystykę poziomu ubóstwa, wykluczenia społecznego i wykluczenia transportowego w makroregionach i w województwach. Należy wyróżnić obszary miejskie i wiejskie, na tych ostatnich wskaźniki wykluczenia transportowego są znacznie większe niż w obszarach miejskich.

Cele programowe powinny nawiązywać do celów zawartych w (opcjonalne): Krajowej Strategii Usług Społecznych, Strategii Rozwoju Kapitału Ludzkiego lub Krajowej Strategii przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.

Działania priorytetowe powinny obejmować środki i działania transportowe i poza transportowe możliwe do zastosowania na poziomie krajowym.

Jako środki i działania transportowe ujęte w programie rekomenduje się:

- działania legislacyjne zawierające rewizję i uzupełnienie aktów prawnych (wybranych ustaw, rozporządzeń) o zagadnienia dotyczące przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu w planach transportowych, zwłaszcza w odniesieniu do obszary dużego ryzyka wykluczenia transportowego,
- działania organizacyjne zawierające ustalenie struktury organizacyjnej (agencje, zespoły, departamenty, inspektorzy itp.) zajmujący się zagadnieniami wykluczenia transportowego; przygotowanie narzędzi wspierających działania takich jak: bazy danych, katalogi dobrych praktyk, wzorce i standardy, system monitorowania, system informowania,
- działania umożliwiające rozwój i usprawnienie funkcjonowania transportu między innymi poprzez zmianę zasad finansowania biletów ulgowych dla osób zagrożonych wykluczeniem transportowym (emerytów, bezrobotnych, niepełnosprawnych), a także umożliwienie stosowania innowacyjnych usług autobusowych (wykorzystanie autobusów szkolnych, wspieranie funkcjonowania autobusów (pojazdów) prywatnych i uspołecznionych, rozszerzenie dotacji dla operatorów usług autobusowych na transport społecznościowy; zwiększenie dostępności pojazdów i transportu dla osób niepełnosprawnych, wspieranie rozwoju systemu lepszego informowania o podróży.

Jako środki i działania poza transportowe przyjęte w programie rekomenduje się:

- działania w zakresie planowania przestrzennego:
 - rewizję i uzupełnienie zasad planowania przestrzennego uwzględniające korzystne rozmieszczenie funkcji mieszkaniowych, miejsc pracy i nauki w odległościach korzystnych dla osób narażonych na wykluczanie transportowe; dotyczy to także weryfikacji zasad

- o sporządzania Planów Ogólnych w gminach, dla których obecne regulacje nie zawierają zapisów odnoszących się do tego zagadnienia,
 - o opracowanie i wdrożenie wytycznych dla samorządów promujących działania na rzecz eliminacji lub ograniczenia wykluczenia transportowego i społecznego poprzez poprawę dostępności obszarów mieszkaniowych, miejsc pracy i miejsc nauki, podstawowych usług,
- pozostałe działania:
 - o zwiększenie pomocy osobom bezrobotnym, aby umożliwić im znalezienie pracy, poprzez wspieranie działań ułatwiających podróżowanie (ministerstwo pracy),
 - o wspieranie możliwości dojazdu uczniów i studentów do szkół i uczelni (ministerstwo oświaty i szkolnictwa wyższego),
 - o usprawnienie zasad lokalizacji placówek zdrowotnych i usprawnienie dostępu do tych placówek, zmniejszających liczbę i długość podróży pacjentów (min. zdrowia),
 - o usprawnienie zasad lokalizacji i dostępu do obiektów usług podstawowych (w tym sklepów z żywnością) w szczególności na obszarach wiejskich (min. handlu),
 - o promowanie pracy zdalnej.

Zasady finansowania powinien być ujęty w plan finansowy zawierać powinien oszacowanie kosztów poszczególnych działań i źródeł ich finansowania oraz podział na środki z UE, środki z budżetu państwa, środki jednostek samorządu terytorialnego oraz pozostałe jednostki.

Zasady monitorowania programu powinno odbywać się w partnerstwie i przy udziale wszystkich interesariuszy, zwłaszcza organizacji społeczeństwa obywatelskiego i podmiotów społecznych zaangażowanych bezpośrednio w obszarach objętych programem. Zasady monitorowania powinny obejmować:

- miary (wskaźniki) monitorowania wraz procedurą ich obliczania,
- źródła danych i sposób ich pozyskiwania,
- wartości bazowe oraz wartości docelowe (oraz etapowe) przyjęte do oceny realizacji poszczególnych celów,
- harmonogram wykonywania oceny.

Konieczne jest opracowanie i wykorzystywanie bardziej zaawansowanych wskaźników pokazujących realny dostęp mieszkańców analizowanych obszarów do rynków pracy, miejsc nauki i obiektów usług publicznych [76].

Poziom wojewódzki

W tworzeniu programu na poziomie wojewódzkim możliwe są dwie opcje:

Opcja 1. Wykorzystanie istniejących wykonawczych programów strategicznych takich jak:

- Regionalny Program Operacyjny (w zakresie rozwoju usług społecznych).

Opcja 2: Wprowadzenie nowych, wykonawczych programów strategicznych:

- Regionalny Program Przeciwdziałania Wykluczeniu Transportowemu (RPPWT).

Program na poziomie wojewódzkim w części odnoszącej się do wykluczenia transportowego powinna obejmować diagnozę, cele programowe, działania priorytetowe, zasady finansowania i zasady monitorowania realizacji programu.

Diagnoza powinna zawierać charakterystykę poziomu ubóstwa, wykluczenia społecznego i wykluczenia transportowego w województwie i powiatach. Należy wyróżnić obszary miejskie i wiejskie.

Cele programowe powinny nawiązywać do celów zawartych w (optionalnie): Strategia w zakresie polityki społecznej w województwie lub w Regionalnej strategii przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.

Działania priorytetowe powinny obejmować środki i działania transportowe i poza transportowe możliwe do zastosowania na poziomie wojewódzkim (zgodnie z kompetencjami samorządu wojewódzkiego).

Zasady finansowania i zasady monitorowania programu o problematyce jak na poziomie krajowym i dostosowane do specyfiki regionalnej.

Poziom powiatowy

Na poziomie powiatowym niezbędne jest wprowadzenie nowych, wykonawczych programów strategicznych:

- Powiatowego Programu Przeciwdziałania Wykluczeniu Transportowemu (PPPWT).

Program na poziomie powiatowym w części odnoszącej się do wykluczenia transportowego powinna obejmować diagnozę, cele programowe, działania priorytetowe, zasady finansowania i zasady monitorowania realizacji programu.

Diagnoza powinna zawierać charakterystykę poziomu ubóstwa, wykluczenia społecznego i wykluczenia transportowego w powiecie i gminach. Należy wyróżnić obszary miejskie i wiejskie.

Cele programowe powinny nawiązywać do celów zawartych w Strategii rozwiązywania problemów społecznych (w powiecie).

Działania priorytetowe powinny obejmować środki i działania transportowe i poza transportowe możliwe do zastosowania na poziomie powiatu (zgodnie z kompetencjami samorządu powiatowego).

Rekomendowanymi działaniami w programie powiatowym są działania wspierające:

- poprawę dostępności transportu publicznego z domu do szkoły (autobusy, minibusy) na obszarach wiejskich i słabo zaludnionych,
- poprawę bezpieczeństwa na drogach i bezpieczeństwo uczniów udających się do szkoły,
- zmniejszenie obciążenia pasażerów kosztami transportu publicznego poprzez wprowadzenie specjalnych taryf dla studentów i młodzieży,
- zwiększenie dostępności i wykorzystanie Internetu i technologii mobilnych.

Zasady finansowania i zasady monitorowania programu o problematyce jak na poziomie krajowym i dostosowane do specyfiki powiatowej.

Poziom gminny

Na poziomie gminnym niezbędne jest wprowadzenie nowych, wykonawczych programów strategicznych:

- Gminnego Programu Przeciwdziałania Wykluczeniu Transportowemu (GPPWT).

Program na poziomie gminnym w części odnoszącej się do wykluczenia transportowego powinna obejmować diagnozę, cele programowe, działania priorytetowe, zasady finansowania i zasady monitorowania realizacji programu.

Diagnoza powinna zawierać charakterystykę poziomu ubóstwa, wykluczenia społecznego i wykluczenia transportowego w gminie i sołectwach.

Cele programowe powinny nawiązywać do celów zawartych w Strategii rozwiązywania problemów społecznych (w gminie).

Działania priorytetowe powinny obejmować środki i działania transportowe i poza transportowe możliwe do zastosowania na poziomie gminy (zgodnie z kompetencjami samorządu gminnego).

Rekomendowanymi działaniami w programie gminnym są działania wspierające:

- poprawę dostępności transportu publicznego z domu do szkoły (autobusy, minibusy) na obszarach wiejskich i słabo zaludnionych,
- zwiększenie wykorzystania zdrowszych środków transportu w drodze do szkoły i ograniczenie korzystania z samochodów,

- poprawę bezpieczeństwa na drogach i bezpieczeństwo uczniów udających się do szkoły,
- zmniejszenie obciążenia pasażerów kosztami transportu publicznego poprzez wprowadzenie specjalnych taryf dla studentów i młodzieży,
- zwiększenie dostępności i wykorzystanie Internetu i technologii mobilnych.

Zasady finansowania i zasady monitorowania programu o problematyce jak na poziomie krajowym i dostosowane do specyfiki gminnej.

3.5.2 Plany przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu

Podstawą planów dotyczących rozwiązywania problemów społecznych są zapisy Ustawy dnia 6 grudnia 2006 o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2021r.). Plany dotyczące wprowadzania włączenia społecznego w tym eliminacji wykluczenia transportowego wykonuje się na okres 3 - 5 lat.

Poziom krajowy

Na poziomie krajowym niezbędne jest przeprowadzenie aktualizacji (rewizja i uzupełnienie o zagadnienia wykluczenia transportowego) istniejących planów:

- Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego,
- Planu rozwoju dróg krajowych,
- Planu rozwoju kolei,
- Innych planów społecznych i gospodarczych mających wpływ na zmniejszenie wykluczenia transportowego i wykluczenia społecznego od transportu.

Działania priorytetowe powinny realizować cele i kierunki działań zawarte w krajowych strategiach i programach dotyczących przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. Rekomenduje się, aby zadania i projekty były nakierowane na grupy społeczne o największym ryzyku zagrożenia wykluczeniem transportowym i ujęte w następujące priorytety:

- 1) Zwiększenie dostępu dzieciom i młodzieży do placówek edukacji. Słaba dostępność transportu publicznego i wysokie ceny biletów mogą uniemożliwiać młodym ludziom dostęp do edukacji na poziomie średnim i wyższym, dostęp do pracy i kontaktów społecznych, szczególnie w przypadku osób mieszkających na obszarach wiejskich i słabo skomunikowanych transportowo oraz na obszarach zamieszkałych przez rodziny o niskich dochodach.

- 2) Zwiększenie dostępu osobom ze szczególnymi potrzebami do infrastruktury i urządzeń transportowych. Osoby niepełnosprawne są częściej zależne od środków transportu zapewnianych przez rodzinę i przyjaciół oraz od transportu publicznego. Transport publiczny jest często postrzegany jako niedostępny, a słaba jakość usług transportowych staje się przeszkodą dla włączenia społecznego, utrudniając dostęp do edukacji, zatrudnienia, usług i sieci społecznych. Mobilność osób niepełnosprawnych jest często ograniczona przez brak dostępnych pojazdów, przystanków i poprawnie zorganizowanych węzłów przesiadkowych, złą jakość otoczenia dla pieszych oraz niedostępne systemy informacji transportowej.
- 3) Poprawa dostępu osobom starszym do środków transportu. Osoby starsze doświadczają ograniczeń w poruszaniu się, spowodowanych narastającymi problemami poznawczymi i niepełnosprawnością fizyczną. Transport publiczny oraz korzystanie z pojazdów (własnych lub użyczonych) odgrywają kluczową rolę w mobilności osób starszych, szczególnie na obszarach wiejskich, wspierając niezależne życie i dostęp do podstawowych usług, a nawet zmniejszając izolację społeczną. W korzystaniu z transportu publicznego, osoby starsze napotykają wiele barier transportowych związanych z trudnościami w dotarciu do przystanków autobusowych lub dostępem do pojazdów, obawą przed upadkiem i obawami o bezpieczeństwo osobiste, trudnościami w czytaniu rozkładów jazdy i miejsc docelowych itp.
- 4) Zwiększenie możliwości korzystania przez kobiety z przyjaznego im transportu. Kobiety częściej niż mężczyźni korzystają z transportu publicznego, pokonują krótsze odległości, podróżują poza godzinami szczytu i odbywają więcej podróży z wieloma przesiadkami, prowadzą gospodarstwo domowe, załatwiają różne sprawy i eskortują innych pasażerów (zwykle dzieci lub niesamodzielne osoby starsze). Szczególnym problemem do rozwiązania jest dostępność transportu publicznego poza godzinami szczytu, dostępność fizyczna i finansowa środków transportu dla kobiet towarzyszących małym dzieciom lub osobom starszym i niepełnosprawnym.
- 5) Zwiększenie stopnia zaspokojenia potrzeb osób o niskich dochodach i bezrobotnych. Osoby o niskich dochodach mają mniejszy dostęp do prywatnych środków transportu i chętniej korzystają z transportu publicznego, podróżują na krótszych dystansach i są bardziej wrażliwe na opłaty za transport publiczny.

- 6) Zwiększenie dostępności transportowej osób mieszkających na obszarach wiejskich lub peryferyjnych. Na obszarach odległych, o małej gęstości zaludnienia i obszarach wiejskich rozproszona populacja i niski popyt są często kojarzone ze słabym i rzadkim świadczeniem usług transportu publicznego wynikającymi z ograniczeń budżetu, szczególnie dotyczy to osób o słabym dostępie do własnego samochodu. Zapewnienie usług transportu publicznego na tych obszarach jest istotne, gdyż pozwala lokalnej ludności zachować niezależność i dostęp do podstawowych usług i udogodnień, ograniczając ryzyko wyludnienia.
- 7) Zwiększenie dostępności transportu dla migrantów i mniejszości etnicznych. Imigranci (zwłaszcza kobiety) często nie posiadają samochodu i korzystają głównie z transportu publicznego, albo chodzą pieszo. Głównymi problemami związanymi z transportem dla imigrantów są bariery językowe oraz dyskryminacja rasowa lub religijna.

Poziom wojewódzki

Na poziomie regionalnym niezbędna jest aktualizacja (uzupełnienie o zagadnienia wykluczenia transportowego) istniejących planów, takich jak:

- Regionalny Plan Transportowy (RPT),
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa,
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa,
- Plany rozwoju dróg wojewódzkich.

Plany te powinny uwzględniać cele i kierunki działań priorytetowych z planów wyższego rzędu (z planów krajowych).

Poziom powiatowy

Na poziomie powiatowym niezbędna jest aktualizacja (uzupełnienie o zagadnienia wykluczenia transportowego) istniejących planów, takich jak:

- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu (jeśli dotyczy),
- Plany rozwoju dróg powiatowych.

Plany te powinny uwzględniać cele i kierunki działań priorytetowych z planów wyższego rzędu (z planów regionalnych).

Poziom gminny

Na poziomie gminnym niezbędna jest aktualizacja (uzupełnienie o zagadnienia wykluczenia transportowego) istniejących planów, takich jak:

- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego (jeśli dotyczy),
- Plan rozwoju dróg gminnych,
- Plan ogólny gminy,
- Wybrane plany społeczne i gospodarcze mające wpływ na zmniejszenie wykluczenia transportowego i wykluczenia społecznego od transportu.

Plany te powinny uwzględniać cele i kierunki działań priorytetowych z planów wyższego rzędu (z planów powiatowych lub regionalnych).

3.6 Narzędzia wspomagania

3.6.1 System monitorowania i informacji o wykluczeniu transportowym.

Monitorowanie realizacji strategii, programów i planów przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu powinno odbywać się w partnerstwie i przy udziale wszystkich interesariuszy, zwłaszcza organizacji społeczeństwa obywatelskiego i podmiotów społecznych zaangażowanych bezpośrednio w obszarach objętych programem. W ministerstwie właściwym ds. transportu powinien być powołany zespół ds. realizacji działań na rzecz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.

Należy opracować zasady prowadzenia monitorowania realizacji działań zawierających przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu oraz sposoby komunikacji i informowania o poziomie wykluczenia transportowego, które powinny składać się z:

- narzędzi do zbierania, gromadzenia i przetwarzanie danych,
- metod oceny poziomu wykluczenia,
- zasad raportowania wyników badań, analiz i ocen,
- procedur informowania i komunikowania o wykluczeniu transportowym.

1) Narzędzia do zbierania, gromadzenia i przetwarzanie danych. Podstawowymi narzędziami do zbierania danych powinny być:

- Informacje gromadzone przez GUS, WUS-y, oraz poszczególne jednostki rządowe i samorządowe,
- Dane zbierane podczas specjalnych badań transportowych, takie badania prowadzone są systematycznie w wielu krajach (Anglia, Holandia, Dania, Szwecja) w postaci specjalnie sformułowanych badań ankietowych. Postuluje się utworzenie takiego systemu badań w Polsce.

- Bazy danych o ubóstwie społecznym, ubóstwie transportowym, wykluczeniu społecznym i wykluczeniu transportowym na wszystkich poziomach zarządzania (krajowym, wojewódzkim, powiatowym i gminnym).

2) Metody oceny poziomu wykluczenia powinny obejmować następujące aspekty:

- Dobór miar, opracowanie metod ich szacowania i opracowanie klasyfikacji poziomu ubóstwa (wykorzystując okresowe analizy GUS, WUS) na poziomie gmin w odniesieniu do pojedynczych osób i rodzin.
- Dobór miar, opracowanie metod ich szacowania i opracowanie klasyfikacji poziomu wykluczenia społecznego na poziomie, gmin, powiatów, województw i kraju w odniesieniu do społeczności zamieszkujących poszczególne obszary.
- Dobór miar, opracowanie metod ich szacowania i opracowanie klasyfikacji poziomu ubóstwa transportowego (wykorzystując dane dostępne w gminach i badania ankietowe, wyniki krajowych badań transportowych) na poziomie gmin w odniesieniu do pojedynczych osób i rodzin.
- Dobór miar, opracowanie metod ich szacowania i opracowanie klasyfikacji poziomu wykluczenia transportowego (wykorzystując dane dostępne w gminach i zarządach transportu, badania ankietowe, wyniki krajowych badań transportowych) na poziomie, gmin, powiatów, województw i kraju w odniesieniu do społeczności zamieszkujących poszczególne obszary.

Stosowane dotychczas wskaźniki oceny funkcjonowania transportu nie odzwierciedlają faktycznych różnicowań terytorialnych, szczególności w zakresie określenia poziomu ubóstwa transportowego. Konieczne jest zatem opracowanie i wykorzystywanie bardziej zaawansowanych wskaźników pokazujących realny dostęp mieszkańców analizowanych obszarów do rynków pracy, miejsc nauki i obiektów usług publicznych. Należy zatem opracować metody szacowania wskaźników wykluczenia i zakresu prowadzenia niezbędnych analiz, a także sposób ich prezentacji w postaci map wykluczenia.

Do szacowania wskaźników wykluczenia niezbędne są odpowiednio przygotowanie bazy danych i systematyczne gromadzenie danych. Do realizacji tego celu należy opracować i wdrożyć prowadzenie systematycznych badań zachowań transportowych mieszkańców (na przykładzie Anglii, Stanów Zjednoczonych, Holandii, Danii, Szwecji itp.) obejmujących także zagadnienia związane z ubóstwem transportowym.

3) Raportowanie wyników badań i analiz. Raporty przygotowywane okresowo (np. co 2 lata) powinny zawierać

- Charakterystykę poziomu: ubóstwa, wykluczenia społecznego, ubóstwa transportowego i wykluczenia transportowego mierzonego za pomocą przyjętych wskaźników. Wyniki ocen powinny być ilustrowane mapami ubóstwa i mapami wykluczenia dla poszczególnych obszarów analizy oraz kategorii ocenianych czynników (problemów).
- Wyniki realizacji poszczególnych zadań i działań wraz z oceną stopnia spełnienia postawionych celów i wymagań, z ewentualną oceną przyczyn nie osiągnięcia założonych celów.

Raporty powinny być opracowywane okresowo (co roku lub co 2 lata), po każdorazowej aktualizacji danych publikowanych przez GUS dotyczących wskaźników ubóstwa oraz danych dotyczących czasu podróży i wykluczenia transportowego.

4) Procedury informowania i komunikowania o wykluczeniu transportowym. Informowanie polegające na przekazywaniu informacji powinno obejmować przede wszystkim prezentowaniu: dokumentów strategicznych (strategii, programów i planów działań), prezentowanie relacji z prowadzonych działań. Istotnym działaniem powinno być publikowanie (media, Internet) syntezy okresowych raportów dotyczących ubóstwa i wykluczenia. Komunikowanie polegające na dyskusji i wymianie informacji pomiędzy użytkownikami transportu a jego organizatorami powinno obejmować opracowanie zasad i procedur wymiany informacji i spotkań władzami samorządowymi oraz zarządami i organizatorami transportu, a także organizacjami pozarządowymi reprezentującymi grupy osób wykluczonych.

3.6.2 Wytyczne, wzorce i standardy

Wytyczne, wzorce i standardy wspomagają proces:

- tworzenia strategii, programów, planów i projektów bezpośrednio lub pośrednio oddziałujących na zjawisko wykluczenia transportowego,
- wyboru skutecznych środków przeciwdziałania, głównie w zakresie pomocy społecznej, polityki transportowej i zagospodarowania przestrzennego.

Zatem w ramach prac na poziomie krajowym należy wypracować:

- 1) Wytycznych oceny poziomu ubóstwa (społecznego i transportowego) oraz oceny poziomu wykluczenia (społecznego i wykluczenia transportowego).

- 2) Wytyczne przygotowania strategii, programów i planów przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu na poziomie krajowym, wojewódzkim, powiatowym i gminnym. Przykładowy zakres gminnego planu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu przedstawiono w załączniku nr 1.
- 3) Metody wyboru skutecznych środków (związanych z transportem i poza transportowych) przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.
- 4) Katalogi i przykłady dobrej praktyki dotyczących działań transportowych na rzecz przeciwdziałania ubóstwu i wykluczeniu transportowemu.
- 5) Katalogi i przykłady dobrej praktyki dotyczących działań poza transportowych na rzecz przeciwdziałania ubóstwu i wykluczeniu transportowemu.

3.6.3 Badania naukowe

Wykluczenie społeczne, obok ubóstwa i bezrobocia, z którymi jest silnie związane, zostało uznane za jeden z najpowszechniejszych problemów społecznych we współczesnej Europie ze względu na konsekwencje, jakie generuje. Zjawisko to negatywnie oddziałuje na jakość kapitału ludzkiego, ogranicza aktywność, przedsiębiorczość i innowacyjność oraz podnosi koszty funkcjonowania państwa. Cechą charakterystyczną badań nad wykluczeniem społecznym jest zwrócenie uwagi na zagadnienia partycypacji w życiu społecznym oraz identyfikacja osób, którym brakuje zasobów potrzebnych do integracji ze społeczeństwem, w tym także udziału transportu w włączaniu osób wykluczonych do normalnego życia społecznego.

Mimo wielu badań socjologicznych, ekonomicznych i geograficznych, problematyka wykluczenia społecznego, a w szczególności ubóstwa i wykluczenia transportowego nie jest ciągle wystarczająco rozpoznana. W szczególności prowadzone badania powinny wspierać przygotowywane działania i obejmować:

- badania zjawiska wykluczenia,
- diagnozowanie problemów osób doświadczających ubóstwa transportowego oraz środowisk podlegających wykluczeniu transportowemu,
- identyfikację czynników wpływających na ubóstwo i wykluczenie transportowe,
- zasady doboru efektywnych miar wykluczenia społecznego i transportowego,
- rozwój metod pomiaru i oceny poziomu ubóstwa i wykluczenia transportowego,
- rozwój metod modelowania i prognozowania zjawiska wykluczenia transportowego,

- badania skuteczności i efektywności zastosowania wybranych działań i usprawnień powodujących włączenie transportowe.

3.6.4 Edukacja i szkolenia

Inwestowanie w edukację i szkolenia to najlepsze inwestycje bo dotyczą rozwoju człowieka. Podejmując zagadnienie wykluczenia społecznego oraz ubóstwa i wykluczenia transportowego należy brać pod uwagę następujące rodzaje działalności edukacyjnej:

- 1) Szkolenia pracowników administracji publicznej oraz pracowników społecznych, które powinny przygotowywać pracowników poszczególnych urzędów i instytucji do przygotowania i wdrażania strategii, programów i planów przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu oraz ubóstwu i wykluczeniu transportowemu.
- 2) Szkolenie osób zagrożonych wykluczeniem społecznym oraz ubóstwem i wykluczeniem transportowym, które są najczęściej proponowaną formą wsparcia osób wykluczonych lub zagrożonych wykluczeniem społecznym w obszarze rynku pracy, dostępu do nauki i innych działalności.
- 3) Edukacja uczniów i studentów szkół zajmujących się problemami: administracji, pomocy społecznej, transportu itp. poprzez przygotowanie programu wykładów i zajęć o różnym zakresie w zależności od rodzaju szkoły czy uczelni.

Organizując szkolenia należy zapewnić ich uczestnikom: odpowiednich wykładowców, programy szkoleniowe i programy wykładów, materiały szkoleniowe i dydaktyczne, dedykowane do potrzeb kursy szkoleniowe (bezpośrednie lub zdalne - internetowe).

Dużą szansą promocji zagadnień związanych z włączeniem społecznym mogą być granty edukacyjne, w obszarze których powinno znaleźć się: szkolenie kadr, tworzenie bazy (np. strony www) publikacje, promocja autorskich programów edukacyjnych, w tym szczególnie kierowanych do organizatorów działań oraz grup społecznych zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem transportowym.

Załącznik 1.

Zakres wytycznych sporządzania gminnego planu przeciwdziałania ubóstwu i wykluczeniu transportowemu (propozycja)

Założenia

- Plany na poziomie gminnym odnoszące się do przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu powinny być formułowane wg następujących zasad:
- Plan uwzględnia ustalenia z planu wyższego rzędu
- Plan wykonuje się co 4 lata, począwszy od roku wprowadzenia przepisu
- Plan określa na podstawie wniosków diagnostycznych, w szczególności: priorytetowe kierunki działań i środki zastosowane do ich realizacji, zasady wdrażania i zasady finansowania podjętych zadań, zasady finansowania planu.

Wnioski diagnostyczne

Wnioski diagnostyczne powinny być opracowane na podstawie identyfikacji problemów (przyczyny wykluczenia, grupy wykluczenia, obszary wykluczenia, poziomy wykluczenia) oraz ich analizy przeprowadzonej wg zaproponowanej metody. W tych analizach zaleca się wykorzystanie wniosków i rekomendacji uzyskanych w trakcie przygotowywania strategii lub programów przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. Wynikiem powinna być szczegółowa mapa zagrożeń wykluczeniem transportowym i wykluczeniem społecznym od transportu z uwzględnieniem sołectw, osiedli i grup gospodarstw domowych.

Działania priorytetowe.

Plany przeciwdziałania ubóstwu i wykluczeniu transportowemu na poziomie gminy powinny realizować wybrane cele i kierunki działań zawartych w planach wyższego rzędu oraz w strategii i programie przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu w gminie.

Priorytety powinny uwzględniać występujące problemy wykluczenia transportowego w poszczególnych sołectwach, osiedlach i grupach gospodarstw oraz ubóstwa transportowego poszczególnych osób i gospodarstw domowych. Kierunki działań powinny uwzględniać działania transportowe i poza transportowe niezbędne do zmniejszenia poziomu ubóstwa i wykluczenia transportowego, a w konsekwencji także wykluczenia społecznego. Nie wszystkie problemy występujące na poziomie krajowym mogą występować na poziomie gminy, dlatego można łączyć je w grupy i zajmować się w sposób zintegrowany. Nie mniej należy podejmować działania priorytetowe realizujące co najmniej następujące priorytetowe kierunki działań:

Priorytet PG1: Zwiększenie dostępności dzieci i młodzieży do placówek edukacji.

Priorytet PG2: Zwiększenie dostępności transportowej osób mieszkających na obszarach wiejskich i peryferyjnych oraz osób ubogich i bezrobotnych do miejsc pracy oraz podstawowych usług.

Priorytet PG3: Zwiększenie dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami do infrastruktury transportowej i urządzeń transportowych.

Środki naprawcze podzielone na transportowe o poza transportowe. Przykłady stosowanych środków naprawczych zawierają katalogi dobrych praktyk, a sposób doboru metodyka opracowana centralnie. Poniżej przedstawiono przykłady wybranych środków naprawczych zalecanych w gminach miejskich i gminach wiejskich.

Środki i działania transportowe i poza transportowe

Środki i działania powinny obejmować zarówno działania transportowe i poza transportowe. Działania transportowe powinny skupiać się na: rozwoju systemu transportu, rozwój transportu zbiorowego, rozwój transportu indywidualnego, integrację transportu, dostęp do infrastruktury i środków transportu.

Rozwój systemu transportu

- rewizja i modyfikacja sieci transportowej, a w szczególności sieci transportu zbiorowego (przebieg linii, lokalizacja przystanków), biorąc pod uwagę obszary dużego ryzyka zagrożeń wykluczeniem transportowym i wykluczeniem społecznym od transportu,
- zapewnienie połączeń transportem zbiorowym pomiędzy sołectwami oraz sołectwami i centrum administracyjno-usługowym gminy,
- usprawnienie systemu bezpieczeństwa ogólnego i bezpieczeństwa osobistego w obiektach transportowych i w pojazdach,
- rozwój transportu zaopatrzeniowego (transport obwoźny, paczkomaty), transportu na żądanie oraz transportu dedykowanego,
- rozwój transportu „od drzwi do drzwi”,
- zapewnienie udziału w konsultacjach, zaangażowania i dostępu do władzy decyzyjnej wśród osób niepełnosprawnych i przewlekle chorych, osób sprawujących obowiązki opiekuńcze, ludzi młodych, kobiet, osób o niskich dochodach i innych grup nieproporcjonalnie narażonych na ryzyko wykluczenia od transportu w decyzjach inwestycyjnych w transporcie publicznym.

Rozwój transportu zbiorowego

- polepszenie liczby i częstości połączeń między dzielnicami i społecznościami, w szczególności poprzez rozwój orbitalnych tras autobusowych, które nie wymagają przejazdów do i z centralnego węzła transportowego,

- polepszenie połączeń między ubogimi społecznościami a peryferyjnymi lokalizacjami zatrudnienia i usług, w tym obszarami przemysłowymi i pozamiejskimi centrami handlowo-usługowymi, które są powszechnie projektowane z myślą o dostępie samochodowym,
- poprawa warunków działania lokalnych, komercyjnych dostawców transportu pasażerskiego (np. poprzez dotacje, inicjatywy w zakresie szkolenia kierowców i rozwój usług reagujących na popyt),
- włączenie do obsługi transportowej mieszkańców floty autobusów szkolnych poza okresem przewozu uczniów,
- poprawa harmonogram, elastyczność i/lub zasięg geograficzny istniejących usług poprzez przejście na transport bardziej dostosowany do zapotrzebowania,
- zwiększenie komfortu i fizycznej przydatności istniejących usług, aby lepiej spełniać potrzeby użytkowników (np. bardziej dostępne pojazdy dla osób starszych i niepełnosprawnych),
- połączenie finansowania z wielu źródeł, aby umożliwić dzielenie się i osiągnąć lepszą integrację istniejących usług transportu pasażerskiego (np. autobusy publiczne, autobusy szkolne, taksówki szpitalne, usługi w zakresie towarów/paczek, a nawet kurierzy),
- obniżenie kosztów transportu pasażerskiego dla rodzin o niskich dochodach i starszych podróżnych, być może wykorzystując bony rabatowe opłacane z istniejących środków transportu regionalnego i/lub innych funduszy.

Rozwój transportu indywidualnego i wspólnotowego

- wspieranie inicjatyw społeczności lokalnych dotyczących dostępu do transportu: organizacja i rozwój transportu wspólnotowego i komunalnego (np. carshering, carpooling), organizowanie wspólnego podróżowania, specjalistyczne szkolenia i wsparcie finansowe (dla kierowców wolontariuszy, społecznych organizatorów przewozów itp.),
- wspieranie aktywnych form podróżowania w dostępie do transportu publicznego i nadanie większego priorytetu osobom poruszającym się pieszo, na rowerze lub poruszającym się na kółkach,
- wprowadzenie nowego rodzaju usług transportowych (telefoniczne, małe pojazdy,
- poprawa dostępu do transportu prywatnego (na obszarach nie objętych siecią transportu zbiorowego (kursy nauki jazdy, obniżone opłaty, bony na paliwo itp.).

Integracja transportu

- wdrożenie integracji sprzedaży biletów, taryf i wyznaczania tras pomiędzy rodzajami transportu publicznego oraz eliminacja znacznych dodatkowych kosztów, jakie ponoszą osoby podróżujące poza granicami lokalnymi,
- rozszerzenie przystępnych cenowo opcji biletów dostępnych obecnie dla dzieci i osób starszych na osoby o niskich dochodach, osoby z niepełnosprawnościami i przewlekłe chorymi oraz osoby poszukujące pracy,
- zwiększenie integracji transportu indywidualnego i zbiorowego poprzez wyposażenie węzłów przesiadkowych w odpowiednią liczbę miejsc parkingowych dla pojazdów i dla rowerów.

Dostęp do infrastruktury i środków transportu

- utrzymanie i udoskonalanie sposobów płacenia za transport publiczny i dostępu do informacji o transporcie publicznym, które nie wymagają smartfona z dostępem do Internetu,
- poprawa dostępności przestrzeni i pojazdów transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych fizycznie i osób o ograniczonej sprawności ruchowej,
- likwidacja barier i poprawę tras dostępu do przystanków i węzłów przesiadkowych w szczególności dla osób ze szczególnymi potrzebami,
- ulepszenie dostępu do urządzeń transportu zbiorowego w obszarze „ostatniej mili”,
- identyfikowanie i usuwanie przeszkód w aktywnym podróżowaniu, takich jak bramki, szlaki i bariery dostępu, które uniemożliwiają lub utrudniają dostęp osobom korzystającym z urządzeń ułatwiających poruszanie się i które wprowadzają konflikt pomiędzy osobami chodzącymi, jeżdżącymi na rowerze i poruszającymi się na kółkach

Środki i działania poza transportowe: powinny obejmować działania planistyczne i działania dedykowane obszarom wiejskim.

Działania w zakresie planowania przestrzennego powinny uwzględniać w warunkach miejskich zasady miasta krótkich odległości poprzez:

- lokalizację usług podstawowych w zasięgu dojścia pieszego,
- lokalizację usług ponadpodstawowych w ośrodkach dostępnych transportem publicznym,
- lokalizacja rozwojowych terenów mieszkaniowych blisko sieci transportu zbiorowego lub z zapewnionym dostępem do transportu publicznego

wraz z bezpiecznymi i wygodnymi trasami dla pieszych, rowerzystów i poruszających się na UTO,

- w miastach obsługiwanych przez transport kolejowy, promowanie zasady lokalizacji zabudowy mieszkaniowej, miejsc pracy i usług w pobliżu węzłów przesiadkowych transportu zbiorowego z wykorzystaniem strategii TOD (planowanie zorientowane na transport zbiorowy) umożliwiające rozwój miast krótkich odległości,
- umożliwienie i zachęcanie do mieszanego rozwoju funkcji zagospodarowania przestrzennego, w ramach którego usługi, zatrudnienie i mieszkalnictwo powstają w bliskim sąsiedztwie i są połączone aktywnym podróżowaniem i lokalnym transportem publicznym,
- zniechęcania do wykorzystywania samochodu osobowego w krótkich podróżach miejskich, szczególnie na obszarach o wysokim ryzyku wykluczenia społecznego od transportu,
- wdrożenie minimalnych standardów dostępu do transportu publicznego i aktywnego podróżowania w przypadku nowych inwestycji, w tym pełne wdrożenie wytycznych dotyczących aktywnego podróżowania.

Działania poza transportowe w obszarach wiejskich:

- łagodzenia negatywnych skutków społecznych słabego dostępu do transportu poprzez udostępnienie na miejscu możliwości z korzystania z usług i działań osobom, które ich potrzebują,
 - modernizacja istniejących lub lokalizacja nowych usług lub obiektów, takich jak: sklepów, obiektów usługowych, placówek kulturalno – oświatowych,
 - lokalizacja nowych miejsc pracy,
 - stwarzanie warunków (finansowych, organizacyjnych) stymulujących nowe inwestycje na wsiach,
- utworzenie usług mobilnych lub usług o ograniczonym zakresie umożliwiających odwiedzanie społeczności poprzez:
 - dostawców usług mobilnych, którzy w razie potrzeby odwiedzają poszczególne osoby w ich domach (np. pracownicy służby zdrowia i opieki społecznej, usługi urzędowe i doradztwo),
 - usługi dostawcze i na miejscu (np. sklepy objazdowe, straganiarze lub dostawa do domu),
- umożliwienie mieszkańcom dostępu do szerokiego zakresu usług bez konieczności wychodzenia z domu na przykład poprzez:
 - strony internetowe władz centralnych i lokalnych,
 - zakupy online z dostawą pocztą, frachtem lub kurierem,

- ulepszone usługi telefoniczne, fora społecznościowe, sieci, blogi i konsultacje online (w tym połączenia głosowe i wideo przez Internet), email, SMS;
- praca w domu (tele-paraca, zdalne konferencje),
- wspieranie działań indywidualnych i społecznych:
 - organizowanie pomocy socjalnej na rzecz eliminowania lub łagodzenia barier osobistych (rozpoznanie potrzeb, wsparcie finansowe, opieka podróżna),
 - organizacja systemu wypożyczania indywidualnych środków wspomagających przemieszczanie się,
 - wspieranie pomocy sąsiedzkiej, rodzinna, współdziałanie w organizacji wspólnego podróżowania, tworzenie aplikacji i wolontariuszy,
 - redukcja indywidualnych potrzeb transportowych (samozatrudnienie, praca on-line, usługi -on-line).

Zasady wdrażania i finansowania planu

Warunkami skutecznego wdrażania planów przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu są:

- zdefiniowanie lidera i instytucji zarządzającej całym planem,
- zapewnienie środków finansowych niezbędnych do realizacji działań,
- określenie instytucji (osób) odpowiedzialnych za realizację zadań,
- opracowanie i wdrożenie zasad monitorowania i oceny realizacji planu,
- określenie procedur raportowania i promowania planu,
- określenie zasadniczych kroków w początkowej fazie wdrażania.

Finansowanie planu powinno być zaplanowane i uwzględniać środki pochodzące z zarówno z budżetu gminy jak i innych budżetów (UE, krajowego, wojewódzkiego, powiatowego) oraz różnych programów związanych z działaniami na rzecz eliminacji wykluczenia społecznego.

Zasady monitorowania i aktualizacji planu;

Monitorowanie wdrażania planu powinno odbywać się w partnerstwie i przy udziale wszystkich interesariuszy, zwłaszcza organizacji społeczeństwa obywatelskiego i podmiotów społecznych zaangażowanych bezpośrednio w obszarach objętych planem.

W gminie powinien być powołany zespół (osoba) ds. realizacji zadań zaproponowanych w planie przeciwdziałania ubóstwu i wykluczeniu transportowemu w skład którego powinni wejść: przedstawiciele organizacji społeczeństwa obywatelskiego i podmiotów społecznych zaangażowanych bezpośrednio w obszarach (priorytetach) objętych programem, przedstawiciele sołectw (dzielnicy) itp.

Dane do monitorowania realizacji zadań powinny być zbierane w ramach każdego z priorytetowych kierunków działań.

Do oceny należy przyjąć odpowiednie miary i wskaźniki dla których należy ustalić wartości bazowe oraz wartości celowe (lub przypisane kamieniom milowym).

4 DZIAŁANIE D4. AKTUALIZACJA MATRYCY LOGICZNEJ PROJEKTU

W zakresie działania D4 dokonano analizy i weryfikacji wstępnych założeń dotyczącej koncepcji i porządku realizacji niniejszego projektu badawczego – matrycy logicznej projektu. Wykonana analiza wykazała prawidłowość założeń i nie wskazała błędów logicznych. Zasadność poszczególnych zadań wraz z ich celem i powiązaniem z innymi zadaniami opisano poniżej. W celu zobrazowania głównych efektów zadań oraz ich następstwa opracowano schemat metodyczny realizacji projektu (rys. 4.1).

Celem **zadania 1** jest przygotowanie podstaw merytorycznych do wykonania projektu na bazie doświadczeń krajowych i zagranicznych, z wykorzystaniem metod analizy integracyjnej. Analizie poddane zostały opracowania, spełniające kryteria jakości naukowej i pewności wyników. W efekcie realizacji zadania opracowano dwa kluczowe elementy wpływające na dalsze prace: bazę wiedzy oraz definicję wykluczenia od transportu zbiorowego wraz ze wskazaniem wskaźników potrzebnych do badania wykluczenia od transportu zbiorowego. Rezultaty projektu zostaną wykorzystane w kolejnych zadaniach, a w szczególności w zadaniach 16-19, które stanowią podstawowy element merytoryczny całego projektu, poprzez opracowanie metodyki, procedur i systemu monitorowania zjawiska wykluczenia od transportu zbiorowego.

Celem **zadania 2** jest opracowanie metodyki pozyskiwania danych – cel ten wynika wprost z listy oczekiwanych efektów (rezultatów) Ministerstwa Infrastruktury. W zakresie tego zadania zostaną opracowane metodyki pozyskiwania danych o sieci transportowej, danych demograficznych administracyjnych. Ponadto zostanie wypracowany uniwersalny zapis struktury danych, który umożliwi ich selekcję, weryfikację i uzupełnienie. Dodatkowo w ramach zadania zostanie opracowana metodyka przeprowadzenia badań ankietowych służących pozyskaniu danych o barierach rozwoju publicznego transportu zbiorowego i stosowanych metodykach zwalczania wykluczenia od transportu zbiorowego, co pozwoli na dokonanie identyfikacji podstawowych problemów i barier ze strony organizatorów transportu. Opracowane w ten sposób dane i narzędzia zostaną wykorzystane w kolejnych zadaniach na potrzeby pozyskania danych niezbędnych do identyfikacji skali wykluczenia od transportu zbiorowego oraz identyfikacji barier i metod przeciwdziałania temu zjawisku.

Celem **zadania 3** jest opracowanie łatwego do aktualizacji, interoperacyjnego i multimodalnego podsystemu informatycznego umożliwiającego cyfryzowanie i przetwarzanie informacji o funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego na obszarze całej Polski. W ramach zadania zostaną przeanalizowane dostępne uniwersalne formaty cyfrowe, zapewniające uniwersalność i integralność z powszechnie dostępnymi systemami do analizy danych przestrzennych oraz oprogramowaniem wykorzystywanym do opracowania rozkładu jazdy. Następnie dla wybranego systemu zostanie zbudowane narzędzie do cyfryzowania danych o ofercie przewozowej. Narzędzie to zostanie poddane testom na próbie co najmniej 20 organizatorów.

Celem **zadania 4** jest wypracowanie, analiza i ocena ilościowych algorytmów oceny składowych wykluczenia od transportu zbiorowego oraz ich integracji i agregacji do wskaźnika wykluczenia od transportu zbiorowego na poziomie punktu adresowego i jednostek samorządu terytorialnego. Podstawą do realizacji tego zadania będzie definicja wykluczenia od transportu zbiorowego opracowana w zadaniu 1. W ramach zadania zostaną wyznaczone i uszczegółowione składowe wykluczenia od transportu zbiorowego z weryfikacją możliwości pozyskania danych do jego oszacowania. Zostanie opracowany system klasyfikacji poziomu wykluczenia od transportu zbiorowego na poziomie punktu adresowego oraz poziomach jednostek samorządu terytorialnego. Na podstawie tak opracowanego systemu zostaną opracowane algorytmy szacowania składowych wykluczenia od transportu zbiorowego, algorytmy integrujące i agregujące dane. Algorytmy te będą podstawą do oszacowania poziomu wykluczenia w ramach zadań 6-11.

Celem **zadania 5** jest przetestowanie i analiza porównawcza algorytmów służących do wyznaczania składowych wykluczenia od transportu zbiorowego (opracowanych w zadaniu 4) po ich zintegrowaniu z systemem opracowanym w zadaniu 3. Zadanie będzie koncentrowało się na przeprowadzeniu testów opracowanych algorytmów i narzędzi, ich ocenę oraz ewentualnych rekomendacji korekty rozwiązań lub zaleceń dla realizacji kolejnych zadań.

Zadania 6, 7, 8, 9 są tożsame co do celu i metodyki, jednak odnoszą się do zróżnicowanych obszarów Polski, która została podzielona na 4 strefy: północna (zad. 6), zachodnia (zad. 7), południowa (zad. 8), wschodnia (zad. 9). Celem powyższych zadań jest pozyskanie danych i informacji o ofercie przewozowej i funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego w Polsce. Pozyskane w ten sposób dane zostaną poddane cyfryzacji z wykorzystaniem narzędzia opracowanego w zadaniu 3. Dodatkowo w ramach powyższych zadań zostaną przeprowadzone wywiady i ankiety z wybranymi organizatorami transportu w celu pozyskania informacji o

barierach rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz wypracowanych praktykach przeciwdziałania temu zjawisku.

Celem **zadania 10** jest opracowanie ostatecznej bazy danych informacji o funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego w Polsce. Zadanie będzie polegało na weryfikacji kompletności, uspoźnieniu i ewentualnym uzupełnieniu baz danych opracowanych w ramach zadań 6-9. Pozyskane dane zostaną przetworzone i sprowadzone do ujednoliconego standardu umożliwiającego analizę przestrzenną danych o dostępności transportowej, jakości oferty transportowej, które zostaną wykorzystane do ostatecznej oceny wykluczenia od transportu zbiorowego w ramach kolejnych zadań.

Celem **zadania 11** jest opracowanie zintegrowanego wskaźnika oceniającego poziom zagrożenia wykluczeniem od transportu zbiorowego na poziomie punktu adresowego oraz algorytmów agregujących wskaźnik do poziomu jednostek samorządu terytorialnego (gmin, powiatów, województw). W ramach tego zadania zostanie poddana weryfikacji definicja wykluczenia od transportu zbiorowego, opracowana w zadaniu 1. W nawiązaniu do niej zostanie opracowany wskaźnik umożliwiający identyfikację poziomu wykluczenia z dokładnością do punktu adresowego. W dalszej kolejności zostaną opracowane algorytmy agregacji wskaźnika do poziomu jednostki samorządu terytorialnego. Opracowane wyniki będą podstawą do wizualizacji zjawiska wykluczenia od transportu zbiorowego w skali kraju i poszczególnych jednostek oraz realizacji dalszych badań dotyczących określania skali zjawiska, ryzyka jego występowania i metod przeciwdziałania.

Celem **zadania 12** jest opracowanie metody wizualizacji informacji o poziomie zagrożenia wykluczeniem od transportu zbiorowego - zarówno na poziomie punktów adresowych, jak i zagregowanym poziomie jednostek samorządu terytorialnego. Wizualizacja będzie mogła być wykonywana off-line (przez możliwość pobrania stosownej warstwy), jak i on-line (przez przeglądarkę www). Ponadto zostaną przeprowadzone wywiady z wybraną grupą interesariuszy (podmiotów mogących mieć potrzebę analizy wykluczenia od transportu zbiorowego) w zakresie użyteczności podsystemu wizualizacji wykluczenia od transportu zbiorowego.

Celem **zadania 13** jest opracowanie cyfrowej mapy zasięgu terytorialnego zagrożenia wykluczeniem od transportu zbiorowego. Osiągnięcie tego celu będzie stanowić jednocześnie pilotaż systemu informacji o zagrożeniu wykluczeniem od transportu zbiorowego wraz z podsystemami.

Celem **zadania 14** jest weryfikacja kompletności danych na etapie już przygotowanego wskaźnika wykluczenia oraz opracowanie metodyki uzupełnienia danych w przypadku, gdy uniemożliwia to realizację obliczeń. W ramach zadania

poszukiwane będą możliwości wyznaczenia wskaźnika wykluczenia dla „obszarów problemowych”, dla których odnotowano braki w danych. Do tego celu zostanie opracowana metodyka aproksymacji danych z zastosowaniem dedykowanych algorytmów.

Celem **zadania 15** jest określenie barier rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarach posiadających status wykluczenia od transportu zbiorowego w postaci katalogu barier. W ramach zadania zostaną wskazane czynniki utrudniające rozwój publicznego transportu zbiorowego na obszarach, na których zdiagnozowano w poprzednich zadaniach występowanie zjawiska wykluczenia od transportu zbiorowego. Głównym źródłem danych będą wyniki badań ankietowych wykonanych w ramach zadań 6-9, na których podstawie zostaną zidentyfikowane bariery. Uzupełnieniem będą dedykowane badania ankietowe w zakresie postrzeganych barier rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarach dotkniętym wykluczeniem. Efektem zadania będzie zidentyfikowanie potencjalnych barier hamujących rozwój transportu zbiorowego w tych obszarach.

Celem **zadania 16** jest identyfikacja i ocena porównawcza najlepszych praktyk stosowanych w innych krajach (w szczególności należących do UE), mających zapobiegać wykluczeniu od transportu zbiorowego. Analiza będzie obejmować m.in. aspekty organizacyjne, ekonomiczne i prawne. Rezultatem zadania będzie opracowanie katalogu najlepszych praktyk w zakresie eliminacji wykluczenia od transportu zbiorowego, który zawierać będzie konkretne działania a także wymierne rezultaty tych działań w poszczególnych państwach. Planowana struktura katalogu obejmie m.in.: typy działań, adresowane bariery, ich skuteczność oraz poziom jednostki admin. Przykłady działań i ich rezultaty zostaną przeanalizowane także pod kątem możliwości ich implementacji w Polsce.

Celem **zadania 17** jest przygotowanie metod pozwalających na wybór i wdrażanie środków zaradczych, typowych zarówno w skali kraju lub województwa, jak i indywidualnych - dostosowanych do specyfiki uwarunkowań lokalnych (np. powiatowych lub gminnych). Wybór ten powinien być obiektywnie uzasadniony, społecznie akceptowany i możliwy do wdrożenia. W ramach zadania zostanie zsyntetyzowany stan zagadnienia z doświadczeń zagranicznych. Określona zostanie grupa celowa instytucji odpowiedzialnych za wdrożenie środków zaradczych. Opracowana zostanie metodyka wyboru środków zaradczych z opracowanego w ramach zadania 16 katalogu, oraz metodyka wdrożenia tych działań.

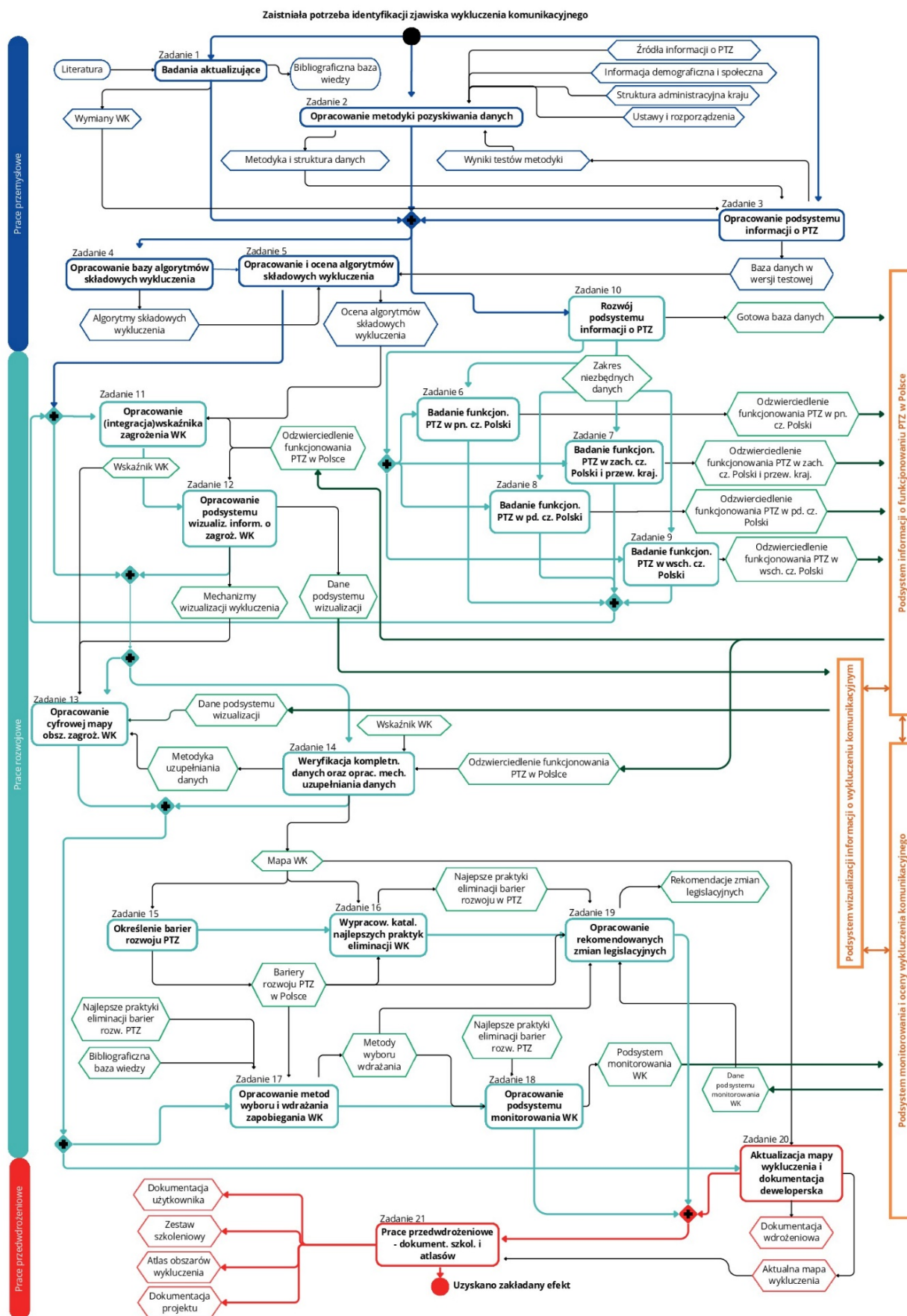
Celem **zadania 18** jest opracowanie spójnego systemu monitorowania poziomu wykluczenia od transportu zbiorowego pozwalającego na weryfikację jakości i skuteczności działań podejmowanych przez jednostki państwowe i samorządowe.

Opracowany system będzie określał czy poszczególne jednostki podejmują działania zgodne z rekomendowanymi praktykami (zad. 16 i 17), a także czy działania te są prowadzone w wystarczającym zakresie, dążąc do osiągnięcia postawionego celu, jakim jest minimalizacja poziomu wykluczenia od transportu zbiorowego.

Celem **zadania 19** jest przygotowanie propozycji zmian w przepisach prawnych, w szczególności dotyczących ustawy o PTZ, dedykowanych zadaniom przeciwdziałania wykluczeniu od transportu zbiorowego. Propozycje zmian będą uwzględniać efekty prac prowadzonych w zad. 15 (bariery rozwoju PTZ), 16 i 17 (wdrażanie dobrych praktyk w zakresie przeciwdziałania wykluczeniu od transportu zbiorowego). Przeanalizowane zostaną też propozycje zmian legislacyjnych zidentyfikowane w zad. 6-9. Zaproponowane zmiany zostaną poddane konsultacji z zaangażowaniem organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego.

Celem **zadania 20** jest stworzenie możliwości utrzymania aktualności systemu informacji o zagrożeniu wykluczeniem od transportu zbiorowego poprzez opracowanie zasad dostępu do niego przez podmioty trzecie – tj. organizatorów i operatorów transportu zbiorowego. W ramach zadania zostaną opracowane zasady dostępu do systemu informacji o wykluczeniu przez jednostki trzecie (jednostki samorządu terytorialnego, podmioty gospodarcze zainteresowane planowaniem podróży itp.), w tym dokumentacja API. Ponadto przewiduje się wykonanie specyfikacji standardów obowiązujących w podsystemie informacji o funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego w języku angielskim. Przygotowanie dokumentacji w języku angielskim uprości wykorzystanie systemu przez podmioty zagraniczne, które mogą być nim zainteresowane np. ze względu na oferowanie oprogramowania dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego czy obsługę aktywności turystycznych na terenie Polski.

Celem **zadania 21** jest opracowanie niezbędnej dokumentacji dla użytkownika docelowego rozwiązania niezbędnej do jego wdrożenia, przeprowadzenie szkolenia testowego, opracowanie atlasu zagrożeń wykluczeniem od transportu zbiorowego oraz dokonanie oceny stopnia realizacji celu i poprawności metodyki.



Rys. 4.1 Schemat logiki realizacji projektu.

5 PODSUMOWANIE

Realizacja Zadania 1 polegała na zbadaniu i usystematyzowaniu informacji w zakresie definiowania wykluczenia od transportu zbiorowego. W ramach zadania została opracowana definicja wykluczenia od transportu zbiorowego oraz zostały określone czynniki umożliwiające identyfikację i ocenę stopnia wykluczenia od transportu zbiorowego. Ponadto opracowano bazę wiedzy w zakresie zjawiska wykluczenia transportowego do wykorzystania w kolejnych zadaniach projektu.

Pierwszym działaniem (D1) było jasne przedstawienie i merytoryczne dookreślenie przedmiotu badań we wskazanych obszarach tematycznych. Prowadzone prace mają pozwolić na ocenę jakości kategorii pojęciowych, koncepcji teoretycznych i metodologicznych przedstawionych w materiałach źródłowych, w dalszej perspektywie umożliwiając zaproponowanie ich modyfikacji, uzupełnień i przyjęcie wspólnie uzgodnionych wersji na potrzeby realizacji dalszych działań w Zadaniu 1 jak i w kolejnych zadaniach projektu. W ramach realizacji działania D1 posłużono się metodą przeglądu integrującego. Etapem wstępnym procesu była budowa bazy wiedzy, której zawartość oraz organizacja usprawnią syntezę wiedzy.

Materiały źródłowe do syntezy wiedzy pozyskane zostały w dwuetapowym procesie: przeszukiwania wstępnego (na potrzeby wstępnej identyfikacji reprezentacji tematu wykluczenia transportowego w literaturze naukowej) oraz przeglądu uzupełniającego (do weryfikacji znaczenia tematu wykluczenia transportowego w innych obszarach niż nauka). Oba etapy procesu odwoływał się do metodyki PRISMA.

W ramach budowania bazy wiedzy zrealizowano następujące prace:

- a. sformułowano i uzasadniono cel naukowy,
- b. określono podstawowe słowa kluczowe związane z obszarem tematycznym,
- c. przeprowadzono wyszukiwanie wstępne elektronicznych bazach publikacji (Web of Science Cor Collection, Scopus, Science Direct oraz dziedzinowej bazy TRID) przy pomocy słów kluczowych,
- d. przeprowadzono wyszukiwanie uzupełniające w opracowaniach drukowanych, repozytoriach internetowych i bibliotekach cyfrowych, oraz stronach internetowych,
- e. zweryfikowano tytuły i abstrakty pozyskanych materiałów pod względem zgodności z przyjętymi kryteriami włączenia: aktualność (materiały po 2000 r.), język (polski, angielski), rodzaj (artykuły naukowe recenzowane, literatura szara

z wiarygodnych źródeł np. strony znanych instytucji, samorządów, raporty z projektów itp.),

f. dokonano wstępnego rozpoznania zawartości materiałów pod względem poruszania następujących zagadnień:

- definiowanie wykluczenia,
- odniesienie do wykluczenia społecznego,
- miary i poziomy wykluczenia,
- matematyczne ujęcie poziomu wykluczenia,
- miary i metody określenia dostępności transportem zbiorowym,
- metody przeciwdziałania wykluczeniu,
- metody monitorowania poziomu wykluczenia.

Efektem etapu wstępnego przeglądu integracyjnego jest baza wiedzy, na którą składają się:

- zbiór 418 materiałów źródłowych: artykułów, raportów oraz innych dokumentów w formatach .pdf oraz .url,
- zestawienie zawierające dane bibliograficzne dokumentów w postaci pliku .xml,
- baza 418 pozycji, w których dokonano wstępnego przeglądu i klasyfikacji poruszanej tematyki, zebranych w formacie .xlsx.

Adaptacja metodyki PRISMA do procesu przeszukiwania źródeł zapewnia z jednej strony wysoki wskaźnik trafności doboru materiałów, z drugiej strony pozwala na odtworzenie procesu wyszukiwania w przypadku potrzeby aktualizacji wyników. Struktura bazy wiedzy umożliwia szybką filtrację publikacji z uwagi na 8 wymienionych wcześniej tematów oraz rok wydania i może mieć zastosowanie również w kolejnych zadaniach.

Wykorzystując zasoby zbudowanej bazy wiedzy przystąpiono do prac dotyczących:

- a. definiowania zjawiska wykluczenia od transportu zbiorowego – rozpoznano sposoby wieloaspektowego definiowania zjawiska, co wykorzystano w działaniu D2;
- b. identyfikacji czynników decydujących o społecznych konsekwencjach wykluczenia od transportu zbiorowego i jego obszarów, co wykorzystano w działaniu D2. Rozpoznano wzajemne zależności pomiędzy wykluczeniem społecznym, a wykluczeniem od transportu zbiorowego. Zidentyfikowano źródła wykluczenia społecznego w odniesieniu do aspektów transportowych. Zidentyfikowano bariery wpływające na powstawanie wykluczenia od transportu zbiorowego. Dokonano klasyfikacji wykluczenia wyróżniając wykluczenie

- indywidualne, grupowe i społeczne, które przekształcono na poziomy mikro-, mezo-, makroskopowe, do których przypisano czynniki związane w występowaniem wykluczenia od transportu zbiorowego;
- c. rozpoznania badań empirycznych dotyczących WTZ, w ramach których podjęto próbę pomiaru i modelowania zjawiska. W efekcie prac zidentyfikowano nieliczne matematyczne uszczegółowione podejścia kwantyfikujące poziom wykluczenia transportowego. Większość podejść ogranicza się do wykorzystania metod do analiz dostępności transportowej, nieliczne poruszają aspekt kwantyfikacji czynników społecznych, ekonomicznych i gospodarczych;
 - d. odniesień do WTZ w krajowych i regionalnych dokumentach strategicznych - dokonano przeglądu polityki transportowej i polityk powiązanych (w zakresie wykluczenia społecznego, rynku pracy, ubóstwa, osób niepełnosprawnych) na poziomie europejskim i poziomie krajowym. Na poziomie regionalnym i lokalnym w Polsce zapisy dotyczące problemu wykluczenia transportowego są nieliczne i nie mające charakteru obligującego instytucje kompetentne do skutecznego wdrażania;
 - e. zakresu informacji stosowanych do analizy WTZ.

W ramach działania D2 na podstawie rozpoznania stanu wiedzy i dotychczasowych doświadczeń ze świata, związanych z identyfikacją wykluczenia od transportu zbiorowego, wykonano analizy możliwego zdefiniowania zjawiska wykluczenia od transportu zbiorowego w całym porządku wiedzy, jak i w odniesieniu do zakresu i celu niniejszego projektu. W efekcie zostały zdefiniowane pojęcia dotyczące:

- wykluczenia transportowego – to zjawisko ograniczenia możliwości uczestniczenia w życiu społecznym, gospodarczym, politycznym i korzystania z podstawowych praw na równi z innymi w następstwie braku lub ograniczonej dostępności do systemu transportowego i możliwości przemieszczania się.
- wykluczenia od transportu zbiorowego – to zjawisko ograniczenia możliwości uczestniczenia w życiu społecznym, gospodarczym, politycznym i korzystania z podstawowych praw na równi z innymi w następstwie braku lub ograniczonej dostępności do podstawowych usług publicznego transportu zbiorowego.

Uzupełnieniem opracowanej w ten sposób definicji jest określenie kryteriów, które umożliwią dokonanie miarodajnej identyfikacji i oceny poziomu wykluczenia od transportu zbiorowego. Zidentyfikowano siedem kryteriów odniesionych do dostępności do ośrodków gminnych lub powiatowych, usług zdrowotnych,

warunków ekonomicznych, dostępności przestrzennej oraz oferty przewozowej. Ustalono, że wykluczenie od transportu zbiorowego zachodzi, gdy niespełniony jest co najmniej jeden z następujących parametrów:

- dostępność do miasta powiatowego transportem zbiorowym jest większa niż 60 min,
- dostępność do stolicy gminy transportem zbiorowym jest większa niż 30 min,
- dostępność do ośrodków zdrowia transportem zbiorowym jest większa niż 30 min,
- dostępność do szkół średnich jest większa niż 60 min,
- liczba kursów wszystkich połączeń transportu zbiorowego obsługujących miejscowość jest mniejsza niż 4 na dobę dnia powszedniego,
- dostępność piesza do przystanku jest większa niż 20 min (1 km),
- koszt miesięcznego korzystania z usług PTZ jest większy niż 10% minimalnego wynagrodzenia netto.

Wartości graniczne w powyższych kryteriach zostaną zweryfikowane w ramach zadania 11.

W zakresie działania D3 wykonano prace analityczne nad opracowaniem koncepcji systemu przeciwdziałania wykluczeniu od transportu zbiorowego. W ramach prac założono, że:

- a. Grupą celową systemu jest administracja publiczna i organizacje społeczne (NGO) na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym.
- b. Wykluczenie od transportu zbiorowego będzie rozpatrywane jako wykluczenie indywidualne, grupowe i społeczne (obszarowe):
 - indywidualne, dotyczące pojedynczego mieszkańca,
 - grupowe, dotyczące grupy osób (rodzina, dom mieszkalny, kampus, zakład pracy, szkoła)
 - społeczne (obszarowe), dotyczące osób zamieszkałym na obszarze (osiedle, wieś, miasto, powiat, województwo, kraj).
- c. W identyfikacji przyczyn wykluczenia od transportu zbiorowego i środków zaradczych powinno uwzględniać się wykluczenie: fizyczne, geograficzne, ekonomiczne, ze względu na czas, ze względu na poczucie bezpieczeństwa.
- d. Opracowany system powinien dotyczyć procedur, możliwych interwencji, instrumentów, legislacyjnych uwarunkowań finansowych i organizacyjnych, powiązań z innymi czynnikami wykluczenia społecznego.

- e. Procedura związana z przeciwdziałaniem WTZ powinna obejmować diagnozę stanu WTZ na danym obszarze i przyczyn jego występowania, wybór rozwiązań w zakresie zapobiegania wykluczeniu transportowemu, konsultacje społeczne, przygotowanie planów lokalnych i projektów, wdrażania i monitorowania (audytu wykluczenia transportowego).

Punktem wyjścia do prac w ramach działania D4, polegającego na aktualizacji matrycy logicznej projektu był załącznik IV.1 do wniosku projektu, w którym zaprezentowano wstępną metodykę realizacji projektu. W wyniku rozpoznania opracowanych założeń wraz z analizą wzajemnych powiązań zadań i ich efektów, zdecydowano o braku konieczności wprowadzenia istotnych zmian w matrycy i realizacji projektu zgodnie z pierwotnie opracowaną koncepcją.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Tania Burchardt, J. Le Grand, and D. Piachaud, "Social exclusion in Britain 1991–1995," 1999.
- [2] H. Grzesiak, "Wykluczenie społeczne wczoraj i dziś," 2012.
- [3] C. Gore and J. B. Figueiredo, "Wykluczenie społeczne i polityka przeciwdziałania ubóstwu *," no. 1997, 1993.
- [4] V. Jaroš, "Social and transport exclusion," *Geogr Pol*, vol. 90, no. 3, pp. 247–263, 2017, doi: 10.7163/GPol.0099.
- [5] A. Hurni, "Marginalised groups in Western Sydney: the experience of sole parents and unemployed young people".
- [6] C. L. de S. Lima, "Mobility As a Service Na Promoção Da Mobilidade Sustentável: O Caso Do Rio De Janeiro," p. 127, 2018.
- [7] P. Zmuda-Trzebiatowski, "Dostępność transportowa, a partycypacja w aktywnościach, ubóstwo oraz zagrożenie wykluczeniem społecznym.," *Autobusy*, 2016.
- [8] Komisja Europejska, "Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions," p. 11, 2013.
- [9] J. Ribeiro, T. Fontes, C. Soares, and J. L. Borges, "Accessibility as an indicator to estimate social exclusion in public transport," *Transportation Research Procedia*, vol. 52, pp. 740–747, 2021, doi: 10.1016/j.trpro.2021.01.019.
- [10] M. MERNAGH and P. COMMINS, "Europe 2000: Meeting the Challenge of Exclusion in Peripheral Rural Areas, Poverty 3 RDU, Dublin," 1992.
- [11] S. Eckermann, A. L. Hordacre, and E. McIntyre, "Making the connections," 2007. doi: 10.1111/j.1440-1584.2007.00855.x.
- [12] K. Lucas and G. Currie, "Developing socially inclusive transportation policy: Transferring the United Kingdom policy approach to the State of Victoria?," *Transportation (Amst)*, vol. 39, no. 1, pp. 151–173, 2012, doi: 10.1007/s11116-011-9324-2.
- [13] M. Baran and D. J. Augustyn, "The evaluation of transport exclusion in the peripheral cross-border areas of central Europe in the context of applicability of information-based carpooling," *Sustainability (Switzerland)*, vol. 13, no. 6, 2021, doi: 10.3390/su13063440.
- [14] Y. Rofé, I. Bennson, K. Martens, E. Ben-Elia, and N. Mednik, "Accessibility and Social Equity in Tel-Aviv Metropolitan Area - examination of the current conditions and development scenarios," 2015. doi: 10.13140/RG.2.1.4141.3284.

- [15] A. Delbosc and G. Currie, "The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being," *J Transp Geogr*, vol. 19, no. 6, pp. 1130–1137, 2011, doi: 10.1016/j.jtrangeo.2011.04.005.
- [16] M. Lacey, "Making the Connections - final report on Transport and Social Exclusion (SEU)," 2008. doi: 10.1002/j.1551-8833.2008.tb09646.x.
- [17] P. S. B. Brannen, "Young People and Transport in Rural Areas," *Community Transport Association*, 2000.
- [18] S. Gates, F. Gogescu, C. Grollman, E. Cooper, and P. Khambhaita, "Transport and inequality: An evidence review for the Department for Transport," pp. 1–41, 2019.
- [19] Y. R. Titheridge H., Christie N., Mackett R., Hernández O. D., "Transport and Poverty A review of the evidence," 2014.
- [20] C. L. Jocoy and V. J. Del Casino, "Homelessness, travel behavior, and the politics of transportation mobilities in Long Beach, California," *Environ Plan A*, vol. 42, no. 8, pp. 1943–1963, 2010, doi: 10.1068/a42341.
- [21] K. Lucas, "Transport and social exclusion: Where are we now?," *Transp Policy (Oxf)*, vol. 20, no. August, pp. 105–113, 2012, doi: 10.1016/j.tranpol.2012.01.013.
- [22] M. F. Gaffron P., Hine J. P., *The social impacts of poor access to transport in rural New Zealand*, no. 484. 2012.
- [23] M. Kamruzzaman, T. Yigitcanlar, J. Yang, and M. A. Mohamed, "Measures of transport-related social exclusion: A critical review of the literature," *Sustainability (Switzerland)*, vol. 8, no. 7, pp. 6–11, 2016, doi: 10.3390/su8070696.
- [24] S. P. T. c Jianhong(Cecilia) Xia a, Joshua Nesbitt a, Rebekah Daley a, Arfanara Najnin a, Todd Litman b, "A multi-dimensional view of transport-related social exclusion: A comparative study of Greater Perth and Sydney," 2016.
- [25] P. Żmuda-Trzebiatowski, "Efektywność transportu UBÓSTWO ORAZ ZAGROŻENIE WYKLUCZENIEM SPOŁECZNYM," pp. 754–759, 2016.
- [26] K. Rosier and M. Mcdonald, "The relationship between transport and disadvantage in Australia," *Communities and Families Clearinghouse Australia*, no. August, pp. 1–10, 2011.
- [27] A. Church, M. Frost, K. Sullivan, M. Bruno, and K. Lucas, "Transport and Social Exclusion in London: Exploring current and potential indicators," *Transport Ploicy*, vol. 7, no. 16, pp. 61–63, 2015.
- [28] G. Currie and A. Delbosc, "Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage," *Transportation (Amst)*, vol. 37, no. 6, pp. 953–966, 2010, doi: 10.1007/s11116-010-9280-2.

- [29] P. Jones and K. Lucas, "The social consequences of transport decision-making: Clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications," *J Transp Geogr*, vol. 21, no. August, pp. 4–16, 2012, doi: 10.1016/j.jtrangeo.2012.01.012.
- [30] J. P. B. S. and D. R. O. H., "Transport accessibility and social inequities: a tool for identification of mobility needs and evaluation of transport investments," *J Transp Geogr*, 2012.
- [31] J. Hine and F. Mitchell, "The role of transport in social exclusion in urban Scotland," no. August, p. 140, 2001.
- [32] B. P. D., "Transport-based Social Exclusion and its Implications for Urban Policy," *Hiroshima University*, 2017.
- [33] K. Lucas, B. van Wee, and K. Maat, "A method to evaluate equitable accessibility: combining ethical theories and accessibility-based approaches," *Transportation (Amst)*, vol. 43, no. 3, pp. 473–490, 2016, doi: 10.1007/s11116-015-9585-2.
- [34] R. Mackett, Roger L., Thoreau, "Transport, social exclusion and health," *J Transp Health*, vol. 2, no. 4, pp. 610–617, 2015, doi: 10.1016/j.jth.2015.07.006.
- [35] J. P. Pritchard, F. Moura, J. de A. e Silva, and L. M. Martinez, "Spatial Analysis of Transportation-related Social Exclusion in the Lisbon Metropolitan Area," *Procedia Soc Behav Sci*, vol. 111, no. February, pp. 440–449, 2014, doi: 10.1016/j.sbspro.2014.01.077.
- [36] B. J. Maciej Dulak, "Publiczny transport zbiorowy w Polsce," *Klub Jagielloński*, 2018.
- [37] R. M.A.B., "Spatial Planning and transport-related social exclusion: the case of Mexico City-airport suburban railway line extension," 2021.
- [38] Transport for the North, "Transport-related social exclusion in the North of England," 2022.
- [39] O.-C. G. Lizárraga C., Grindlay A.L., "Evaluating Public Transport SocialExclusion In Guadalajara," *Urban Transport*, 2020.
- [40] B. J. Moore J., Lucas K., "Social disadvantage and transport in the UK: a trip-based approach.," *Transport Studies Unit, University of Oxford. Working Paper N° 1063*, 2013.
- [41] H. J., "Transport disadvantage and social exclusion in the UK," *Trinity College*, 2007.
- [42] Parlament Europejski i Rada Europy, *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r., dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie*. 2011, pp. 1–12.

- [43] K. T. Geurs, K. J. Krizek, and Aura. Reggiani, *Accessibility analysis and transport planning: Challenges for Europe and North America*. Edward Elgar, 2012. doi: 10.4337/9781781000113.
- [44] K. Lucas, "Making the connections between transport disadvantage and the social exclusion of low income populations in the Tshwane Region of South Africa," *J Transp Geogr*, vol. 19, no. 6, pp. 1320–1334, 2011, doi: 10.1016/j.jtrangeo.2011.02.007.
- [45] K. Lucas, G. Mattioli, E. Verlinghieri, and A. Guzman, "Transport poverty and its adverse social consequences," *Proceedings of the Institution of Civil Engineers: Transport*, vol. 169, no. 6, pp. 353–365, 2016, doi: 10.1680/jtran.15.00073.
- [46] Passenger Transport Executives Group, "Social Inclusion : Have we made the connections in our cities?," no. May, 2010.
- [47] K. Lucas, "Making the connections between transport disadvantage and the social exclusion of low income populations in the Tshwane Region of South Africa," *J Transp Geogr*, vol. 19, no. 6, pp. 1320–1334, 2011, doi: 10.1016/j.jtrangeo.2011.02.007.
- [48] A. Charnavalau, E. J. Szymańska, and G. Czapski, "The Impact of Transport Exclusion on the Local Development of Biała County," *Sustainability (Switzerland)*, vol. 14, no. 9, 2022, doi: 10.3390/su14095674.
- [49] J. Stanley and J. Stanley, "Improving Appraisal Methodology for Land Use Transport Measures to Reduce Risk of Social Exclusion," *Sustainability (Switzerland)*, vol. 15, no. 15, pp. 1–18, 2023, doi: 10.3390/su151511902.
- [50] GUS, "Ubóstwo w Polsce w latach 2019 i 2020," Warszawa, 2021.
- [51] N. R. Velaga, J. D. Nelson, S. D. Wright, and J. H. Farrington, "The potential role of Flexible Transport Services in enhancing rural public transport provision," *J Public Trans*, vol. 15, no. 1, pp. 111–131, 2012, doi: 10.5038/2375-0901.15.1.7.
- [52] A. Zawajska, "Public transport deficiency in Poland' s rural areas and its impacts on social exclusion," in *Contemporary Dilemmas of Rural Development*, Warsaw University, 2019, p. 24. doi: 10.13140/RG.2.2.23684.27527.
- [53] S. Żukowska, B. Chmiel, and M. Połom, "The Smart Village Concept and Transport Exclusion of Rural Areas—A Case Study of a Village in Northern Poland," *Land (Basel)*, vol. 12, no. 1, 2023, doi: 10.3390/land12010260.
- [54] R. Guzik, "Transport publiczny a dostępność na obszarach wiejskich Szwajcarii," *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, vol. 19, no. 4, pp. 49–61, 2016, doi: 10.4467/2543859xpkg.16.022.6320.
- [55] ITF/OECD, "Income Inequality, Social Inclusion and Mobility," 2017.

- [56] V. D. Currie G. V., Gammie F., Waingold C., Paterson D., "Rural and Regional Young People and Transport AND TRANSPORT".
- [57] Tansawat T., "Transportation Policy for the Reduction of Social Exclusion of Low-Income and Elderly People in Bangkok," 2018.
- [58] Council of Europe, *Youth and exclusion in disadvantaged urban areas: policy approaches in six European cities*. Council of Europe Publishing: Trends in social cohesion, no. 9. 2024.
- [59] K. Białobrzeska, "Psychosocial Aspects of Seniors' Transport Exclusion: Selected Issues," *Kultura i Edukacja*, vol. 136, no. 2, pp. 234–257, 2022, doi: 10.15804/kie.2022.02.14.
- [60] P. Downes, E. Nairz-Wirth, and V. Rusinaitė, *Structural indicators for inclusive systems in and around schools, NESET II report*. 2017. doi: 10.2766/200506.
- [61] DTRM, "Accessibility and Inclusion 4 Strategy, Transport and Main Roads," 2020.
- [62] B. S. INC, Wright S., Cottrill C. D., "Towards more accessible and inclusive mobility solutions for European prioritised areas Evaluation of Pilot Labs: Findings and lessons learnt for transferability," 2020.
- [63] M. L. i inni Jamroz K., Okraszewska R., *Standardy dostępności zintegrowanych węzłów transportowych. Projekt standardów. Projekt Gospostrateg „Przesiadki bez barier”*. 2023.
- [64] A. Sil, S. Chowdhury, and R. Thoreau, "Moving towards an inclusive public transport system for women in the South and Southeast Asian region," *Transp Rev*, vol. 43, no. 6, pp. 1144–1164, 2023, doi: 10.1080/01441647.2023.2200983.
- [65] A. Ciechański, "Bariery w przemieszczaniu się osób dorosłych na obszarach wykluczonych transportowo – przykład rejonu Komańczy," *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, vol. 23, no. 5, pp. 34–52, 2020, doi: 10.4467/2543859xpkg.20.030.13247.
- [66] E. Commission, "POVERTY AND SOCIAL EXCLUSION IN RURAL AREAS. Final study report," no. August, pp. 1–187, 2008.
- [67] M. Samek Lodovici and N. Torchio, "Social Inclusion in Eu Public Transport," 2015.
- [68] J. P. Lieszkovszky, "Introduction to the theoretical analysis of social exclusion of public transport in rural areas," *Deturope*, vol. 10, no. 3, pp. 214–227, 2018, doi: 10.32725/det.2018.032.
- [69] D. Augustyn, "The Influence of Public Transport Acts in 2019 in Poland on Conflicts Concerning the Shape of the Public Transport Network," *Logistics and Transport*, vol. 45, no. 1, pp. 59–70, 2020, doi: 10.26411/83-1734-2015-1-45-5-20.

- [70] P. Rosik, W. Pomianowski, R. Guzik, S. Goliszek, and T. Komornicki, "Dostępność gmin transportem autobusowym," *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, vol. 21, no. 1, pp. 54–64, 2018, doi: 10.4467/2543859xpkg.18.005.9185.
- [71] G. Currie and Z. Senbergs, "Identifying spatial gaps in public transport provision for socially disadvantaged Australians - The Melbourne 'needs gap' study," *30th Australasian Transport Research Forum*, no. May, 2007.
- [72] E. Scott, *TRANSPORT AND POVERTY IN SCOTLAND REPORT OF THE POVERTY AND INEQUALITY COMMISSION Acknowledgements TRANSPORT AND POVERTY IN SCOTLAND: REPORT OF THE POVERTY AND INEQUALITY COMMISSION*, no. June. 2019.
- [73] M. L. Crisp R., Gore T., "Addressing transport barriers to work in low income neighbourhoods. A review of evidence and practice.," *National Standards in American Education*, no. June, pp. 59–97, 2014, doi: 10.13140/RG.2.1.1166.8645.
- [74] R. Guzik and A. Kołoś, "The 2019 level of accessibility of poland's county cities by public transport from rural areas," *Przegląd Geograficzny*, vol. 93, no. 2, pp. 181–206, 2021, doi: 10.7163/PrzG.2021.2.3.
- [75] G. Currie and J. Stanley, "Investigating links between social capital and public transport," *Transp Rev*, vol. 28, no. 4, pp. 529–547, 2008, doi: 10.1080/01441640701817197.
- [76] P. Rosik *et al.*, "Multimodalna Dostępność Transportem Publicznym Gmin W Polsce," *IGiPZ PAN*, vol. 1, no. 14, p. 11, 2017.
- [77] C. Jacobs-Crisioni, F. Batista e Silva, C. Lavallo, C. Baranzelli, A. Barbosa, and C. Perpiña Castillo, "Accessibility and territorial cohesion in a case of transport infrastructure improvements with changing population distributions," *European Transport Research Review*, vol. 8, no. 1, pp. 1–16, 2016, doi: 10.1007/s12544-016-0197-5.
- [78] W. M. i inni Okraszewska R., Jamroz K., "Projekt standardów dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami do transportowych węzłów przesiadkowych. Konferencja: PLANOWANIE RUCHU A WYZWANIA GLOBALNE, Annały inżynierii ruchu i planowania transportu," *Politechnika Gdańska*, 2023.
- [79] European Commission. Directorate-General for Employment and Social Affairs. Unit E.2., *Joint report on social inclusion*. 2004.
- [80] O. J. McLoughlin L. P., Tugwell M., Oldham D., Kelly P., Day K., "The socially inclusive transport strategy for the North of England. Connecting communities.," *Dynamics and Developments of Social Structures and Networks in*

- Prehistoric and Protohistoric Cyprus*, no. April, pp. 281–290, 2023, doi: 10.4324/9781003320203-16.
- [81] M. Błażewski, *Prawne uwarunkowania ograniczenia wykluczenia transportowego*. Wrocław: Uniwersytet Wrocławski, Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii Instytut Nauk Administracyjnych, 2019.
 - [82] W. Hoff and J. Izdebski, "Wykluczenie transportowe i systemowe sposoby jego przewyższania," *Roczniki Nauk Prawnych*, vol. 32, no. 1, pp. 23–40, 2022, doi: 10.18290/rnp22321.2.
 - [83] J. McDonagh, "Transport policy instruments and transport-related social exclusion in rural Republic of Ireland," *Journal of Transport Geography*, 2006.
 - [84] "Policy Statement-Accessible and Inclusive Public Transport Objectives," *Welsh Government*, no. December, 2017.
 - [85] DFT, "Understanding the impact of the Inclusive Transport Strategy".
 - [86] P. Zmuda-Trzebiatowski, "Dostępność transportowa, a partycypacja w aktywnościach, ubóstwo oraz zagrożenie wykluczeniem społecznym," *Autobusy*, 2016.
 - [87] ITF/OECD, "Income Inequality, Social Inclusion and Mobility," 2017.
 - [88] K. Turoń, "Social barriers and transportation social exclusion issues in creating sustainable car-sharing systems," *Entrepreneurship and Sustainability Issues*, vol. 9, no. 1, pp. 10–22, 2021, doi: 10.9770/jesi.2021.9.1(1).
 - [89] S. Kenyon, J. Rafferty, and G. Lyons, "Social exclusion and transport in the UK: A role for virtual accessibility in the alleviation of mobility-related social exclusion?," *J Soc Policy*, vol. 32, no. 3, pp. 317–338, 2003, doi: 10.1017/S0047279403007037.
 - [90] J. Popay, "Understanding and tackling social exclusion," *Journal of Research in Nursing*, vol. 15, no. 4, pp. 295–297, 2010, doi: 10.1177/1744987110370529.
 - [91] D. T. Hai and N. N. Quang, "Measuring Transport-Related Social Exclusion At the Meso-Level Using the Concept of Isolated Islands in the Big Cities," *Transport Problems*, vol. 17, no. 2, pp. 5–18, 2022, doi: 10.20858/tp.2022.17.2.01.
 - [92] S. Dion, Betty; Pineda, Victor; Ginerrup, "Key Indicators of Accessibility Reporting on the UN CRPD," 2015.
 - [93] D. Hernández, "Public transport, well-being and inequality: Coverage and affordability in the city of Montevideo," *CEPAL Rev*, vol. 2017, no. 122, pp. 151–169, 2018, doi: 10.18356/e5039949-en.

- [94] UN, "Standardowe Zasady Wyrównywania Szans Osób Niepełnosprawnych (the Standard Rules on the Equalization of Opportunities for Persons with Disabilities.)"
- [95] Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, "Dziennik ustaw 1360," no. 47, pp. 1–10, 2013.
- [96] ONZ, "Agenda 2030 na rzecz zrównoważonego rozwoju Czym jest zrównoważony rozwój?"
- [97] P. Mackie, "The UK Transport Policy White Paper," *Journal of Transport Economics and Policy*, 1998.
- [98] Komisja Europejska, *Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*. Bruksela, 2020.
- [99] Komisja Europejska, "Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70," vol. 248, no. 1083, pp. 1–89, 2010.
- [100] Komisja Europejska, *KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW*. Bruksela, 2021.
- [101] Monitor Polski, "Strategia na rzecz osób z niepełnosprawnościami 2021-2030," *Załącznik do uchwały nr 27 Rady Ministrów z dnia 16 lutego 2021 r. (poz. 218)*, no. 27, 2021.
- [102] Komisja Europejska, *Rozporządzenie komisji UE nr 1300/2014 w sprawie technicznych interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się*, vol. 4, no. 1300. 2014, pp. 110–178.
- [103] RPO, "Wykluczenie komunikacyjne-zapewnić transport publiczny choć do siedziby gminyNo Title."
- [104] RM, "National Action Plan for Employments for 2005.," no. October 2003, 2005.
- [105] Ministerstwo Infrastruktury, *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*. 2019, p. 178.
- [106] Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, *Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*, no. 5. 2010, pp. 386–415.
- [107] Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, "Ustawa z dnia 19 lipca 2019 o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami," no. 47, pp. 1–10, 2019.
- [108] D. M. Gospodarki and P. Spo, "Rozporządzenie ministra gospodarki, pracy i polityki społecznej z dnia 22 maja 2003 r. w sprawie szczegółowych zasad udzielania zwolnień od pracy osobom o znacznym lub umiarkowanym stopniu

- niepełnosprawności w celu uczestniczenia w turnusie rehabilitacyjnym,” no. 1, p. 2074, 2003.
- [109] Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, *Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*. 2003.
- [110] Rada Ministrów, “Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 17 sierpnia 2021 r. w sprawie przyjęcia polityki publicznej pod nazwą Krajowy program przeciwdziałania ubóstwu i wykluczeniu społecznemu. Aktualizacja 2021-2027 z perspektywą do roku 2030.,” no. 27, pp. 1–24, 2021.
- [111] MliR, “Program Rządowy Dostępność Plus.” [Online]. Available: <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl>
- [112] Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, *Uchwała Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2022 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą “Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”, przedłożoną przez ministra infrastruktury*. 2022.
- [113] T. Komornicki, “Polska sprawiedliwa komunikacyjnie,” *Fundacja Batorego*, p. 16, 2019.
- [114] I. Casas, M. W. Horner, and J. Weber, “A comparison of three methods for identifying transport-based exclusion: A case study of children’s access to urban opportunities in Erie and Niagara Counties, New York,” *Int J Sustain Transp*, vol. 3, no. 4, pp. 227–245, 2009, doi: 10.1080/15568310802158761.
- [115] A. Ploszaj, M. Smętkowski, and J. Rok, “Lokalna koncentracja deprywacji w Polsce,” 2016. [Online]. Available: <https://www.researchgate.net/publication/303839035>
- [116] G. Sierpiński, M. Staniek, and M. J. Kłos, “Decision making support for local authorities choosing the method for siting of in-city ev charging stations,” *Energies (Basel)*, vol. 13, no. 18, 2020, doi: 10.3390/en13184682.
- [117] D. A. Handy, S.L. Niemeier, “Measuring Accessibility: An Exploration of Issues and Alternatives,” *Environ Plan A*, vol. 29, no. 7, pp. 1175–1194, 1997.
- [118] K. T. Gerus and J. R. Ritsema van Eck, “Accessibility Measures: Review and Applications,” vol. 787.