

Kamilla Sieka✉

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach – Koło Naukowe Transportu

Problem sprawiedliwości w kształtowaniu systemów transportowych w miastach

The problem of justice in transport systems in cities

Synopsis. Pojawiające się w dyskusji publicznej wzmianki o coraz to większej świadomości w zakresie poprawy dostępności, atrakcyjności i inkluzji przestrzeni publicznych zmuszają niejako do refleksji nad kierunkiem zmian w sferze społecznej. Przedmiotem rozważań w artykule jest zwrócenie uwagi na podział dóbr i usług, które mają przyczyniać się do wzrostu jakości życia. Celem artykułu było ukazanie trudności związanych z zapewnieniem sprawiedliwości systemów transportowych i logistycznych w miastach. Racjonalność w kształtowaniu miast i mobilności miejskiej ma zapewnić sprawiedliwy podział zasobów między obecne i przyszłe pokolenia oraz zwiększyć poziom inkluzywności miast. Artykuł ma charakter przeglądu literatury. W wyniku analizy zauważono pilną potrzebę zmian w zakresie sprawiedliwego dostępu do usług transportowych. Zwrócono uwagę na związek sprawiedliwości międzygeneracyjnej i celów zrównoważonego rozwoju. Stwierdzono, że fundamentem do osiągnięcia sprawiedliwości transportowej jest jej poprawne zdefiniowanie.

Słowa kluczowe: sprawiedliwość transportowa, zrównoważony rozwój, mobilność miejska

Abstract. The mentions in the public discussion about the increasing awareness of improving the accessibility, attractiveness, and inclusion of public spaces force us to reflect on the direction of changes in the social sphere. The subject of consideration in the article is to draw attention to the division of goods and services that contribute to the increase in the quality of life. The aim of the article was to show the difficulties associated with ensuring justice in transport and logistics systems in cities. The rationality in shaping cities and urban mobility is to ensure a fair distribution of resources between current and future generations and to increase the level of inclusiveness of cities. The article is a literature review. As a result of the analysis, an urgent need for changes in the field of fair access to transport services was

✉ Kamilla Sieka – Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach – Koło Naukowe Transportu, e-mail: kamilla.sieka@edu.uekat.pl.

noticed. Attention was drawn to the connection between intergenerational justice and sustainable development goals. It was found that the foundation for achieving transport justice is its correct understanding.

Key words: transport justice, sustainable development, urban mobility

Kody JEL: R11, R28, R41, R48

Wstęp

Mobilność jest jedną z podstawowych potrzeb społeczeństwa. Bardzo trudno usystematyzować społeczeństwo w jeden sztywny katalog. Na zachowania poszczególnych ludzi wpływają bowiem czynniki społeczne jak np. wyznawane wartości, wzorce moralne; czynniki ekonomiczne np. średnie zarobki; czynniki polityczno-geograficzne np. ukształtowanie terenu, swoboda poruszania się. Wszystko to kształtuje zachowania transportowe, które można zaobserwować na całym świecie. W zależności od potrzeb i preferencji próbuje się dopasować system transportowy, tworząc go lub reorganizując już istniejący. Powoduje to różnice w swobodzie realizowania potrzeb mobilnościowych mieszkańców poszczególnych regionów. W celu zoptymalizowania narzędzi i elementów systemów transportowych wprowadza się wiele rozwiązań mających na celu zapewnić optymalny poziom satysfakcji, a nade wszystko pozwolić na swobodne korzystanie z oferowanych usług.

Próbując odpowiedzieć na pojawiające się problemy z zagwarantowaniem wszystkim uczestnikom jednakowych szans na realizację mobilności, utworzone zostało pojęcie sprawiedliwości transportowej, która ma za zadanie zwrócić uwagę na wyrównywanie szans. Pojęcie to odnosi się zwłaszcza do transportu zbiorowego, gdyż to on ma być elementem pozwalającym na realizację przemieszczeń wszystkim mieszkańcom.

Kwestia sprawiedliwości transportowej nie odnosi się jedynie do wyrównywania szans w korzystaniu z danych połączeń komunikacyjnych i środków transportu, ale także do odpowiedzialnego i sprawiedliwego korzystania z surowców. Wyczerpywanie się surowców i galopujące wręcz zmiany klimatyczne wymuszają pewne zachowania, których niewprowadzenie w odpowiednim czasie może skutkować nieodwracalnymi konsekwencjami dla następnych pokoleń. Idea sprawiedliwości transportowej jest na tyle szeroka, że obejmuje zarówno jednostki, jak i całe grupy społeczne, a dobroczynne działania w myśl jej idei poprawiają jakość życia teraz i w przyszłości. W związku z tym w rozważaniach nad sprawiedliwością transportową pojawiają się wzmianki o zrównoważonym rozwoju.

Z uwagi na wciąż niejednolite rozumienie sprawiedliwości transportowej, dysproporcje i różnice w podejściu do opisywanego zjawiska, należy cały czas badać rozwój sprawiedliwości w systemach transportowych. Rozbieżne definicje i klasyfikacje samej sprawiedliwości mogą budzić kontrowersje i dawać pole do własnej interpretacji, która nie zawsze jest zgodna z ideą zapewnienia wszystkim równego dostępu do korzystania z usług transportowych.

Podjęcie tematu i próba pokazania jego fundamentów i powiązań jest więc niezbędne zarówno w środowiskach, które na co dzień pochylają się nad zachowaniami społeczeństwa, kształtowaniu przestrzeni publicznej, organizatorów transportu, jak i wszystkich tych, którzy zmagają się z dysproporcjami społecznymi. Wieloaspektowość i wielowymiarowość analizowanego problemu sprawiają, że nie istnieje jeden sposób i schemat postępowania. Czynniki składające się na sprawiedliwość mogą mieć różne znaczenie w różnych regionach świata. Niezaprzeczalny jest jednak fakt, że ta sprawiedliwość dotyczy całej globalnej wioski, jaką jest świat. W związku z tym rozwiązania wprowadzane przez różne jednostki, choć nie są jednakowe, mogą stanowić inspirację i załączek zmian w kolejnych systemach transportowych.

Zmiany te są konieczne do wprowadzenia z uwagi na fakt, że rzeczywistość stawia przed społeczeństwem wiele trudnień w realizacji codziennych przemieszczeń. Pomimo rosnącej presji wywieranej przez społeczeństwo wobec zarządców systemów transportowych, nie zapewniają oni satysfakcjonującego poziomu zaspokojenia potrzeb mobilnościowych. Można więc postawić tezę, że obecne systemy transportowe, pomimo stałego ich rozwoju i przeobrażania, nie są jeszcze w pełni sprawiedliwe. Dzieje się tak z uwagi na bardzo złożone wytłumaczenia samej istoty dostępności. Rodzi to niedomówienia i błędy w interpretacji norm prawnych i moralnych. Z kolei idea zaprowadzenia sprawiedliwości w wymiarze długookresowym i międzypokoleniowym bywa postrzegana jako zbyt daleko idąca i niemożliwa do osiągnięcia.

W kolejnych rozdziałach artykułu uwzględniono problem definiowania oraz postrzegania sprawiedliwości w wymiarze społecznym, który stanowi fundament rozważań na temat sprawiedliwości transportowej. W dalszej części zdiagnozowano czynniki, będące przejawem niesprawiedliwości w transporcie. Na końcu opracowania przedstawiono problemy i zagrożenia występujące w próbach uwzględnienia sprawiedliwości w zrównoważonym rozwoju.

Cel i metodyka badań

Metodą badawczą zastosowaną w artykule jest krytyczna analiza literatury przedmiotu z zakresu logistyki, ekonomii i socjologii oraz aktów prawnych. Opracowanie opiera się na przeglądzie publikacji podnoszących istotę sprawiedliwości i próbie zestawienia jej z wyzwaniem stawianym systemom transportowym. Celem artykułu jest przedstawienie złożonego problemu sprawiedliwości w procesie kształtowania systemów transportowych i logistycznych w miastach.

Wyniki badań i dyskusja

Pojęcie sprawiedliwości w systemach transportowych

Pojęcie sprawiedliwości transportowej pojawia się w literaturze przedmiotu, planach gospodarczych oraz projektach inwestycyjnych w zakresie infrastruktury i transportu publicznego już od kilku lat. Chociaż w Polsce to pojęcie nie jest tak rozpowszechnione,

coraz częściej mówi się o nim lub elementach integralnie z nim powiązanych jak np. inkluzywność, wykluczenie, powszechny dostęp. Są to niejako słowa klucze, które pomagają przybliżyć ten temat.

W celu lepszego zrozumienia analizowanego zagadnienia istotne jest zdefiniowanie pojęcia sprawiedliwości. Według Encyklopedii PWN sprawiedliwość jest to „(...) w refleksji prawniczej kryterium norm prawnych, a nawet nie zawsze określany zbiór uprawnień przysługujący jednostkom lub/i grupom; w refleksji społecznej treść właściwego (pożądanego) ładu wspólnotowego, ewentualnie uwzględniająca potrzeby lub preferencje jednostki lub/i grupy (...)” [Encyklopedia PWN].

Z definicji sprawiedliwość wynika jasno, że w aspekcie społecznym odnosi się ona do uprawnień przysługującym poszczególnym osobom. Mobilność jest rozumiana jako łatwość przemieszczania się pomiędzy punktami, a więc także możliwość wykonywania określonych czynności, składająca się z ruchu i dostępności [Tyler 2004].

Sprawiedliwość transportowa swoje źródło ma właśnie w sprawiedliwości społecznej, gdyż to społeczeństwo dyktuje jej kształt i sposób funkcjonowania. Kontekst społeczny sprawiedliwości nawiązuje do konieczności zachowania balansu pomiędzy prawami i zakazami, które są przypisane do danych osób. W związku z tym jednym z kryteriów, którymi posługują się badacze przy rozważaniu sprawiedliwości społecznej jest próba usystematyzowania relacji pomiędzy różnymi kategoriami, klasami i warstwami społeczeństwa [Ziemiński 1996].

Badacze sprawiedliwości próbują jak najbardziej ograniczyć wolną interpretację zjawiska, definiując je w różny sposób i przypisując mu określone wzorce rozpatrywania problemu. Celem rozgraniczenia podejść Perelman, który wiele uwagi poświęcał sprawiedliwości społecznej, podjął się wyszczególnienia konkretnych kryteriów, przez których pryzmat może być definiowana sprawiedliwość [Perelman 1959]. Wskazane kategorie zostały przedstawione w tabeli 1.

Tabela 1. Kategorie sprawiedliwości społecznej według Perelmana

Table 1. Categories of social justice according to Perelman

Kategoria sprawiedliwości	Wyjaśnienie
Każdemu to samo	Każda jednostka w społeczeństwie jest traktowana jednakowo, niezależnie od innych czynników.
Każdemu według zasług	Podział dóbr uzależniony jest od cech danej społeczności i stopnia ich rangi.
Każdemu według jego dzieł	Efekty działań jednostki (niekoniecznie wkład pracy w ich osiągnięciu) determinuje wielkość przydziału danego dobra
Każdemu według jego potrzeb	Podział odbywa się przy zachowaniu humanitarnego charakteru i próbie zaspokojenia potrzeb jednostki.
Każdemu według jego pozycji społecznej	Na podstawie pozycji społecznej ludzie podzieleni są na kategorie, którym przysługuje różny podział dóbr. Kategoria ta wywodzi się z hierarchizacji społeczeństwa.
Każdemu według prawa	Formuły zawarte w prawie, korzystające z innych kategorii podziału sprawiedliwości, a zatem zakładające wiele (czasem wykluczających się) wariantów.

Źródło: [Perelman 1959, Płachciak 2009, s. 199–202].

Pojęcie sprawiedliwości jest także klasyfikowane jako sprawiedliwość rozdzielcza oraz sprawiedliwość wyrównawcza. Podział ten sprawia, że samo pojęcie sprawiedliwości nie jest jednakowo rozumiane, co może stwarzać nieдомówienia i błędne interpretacje przyjętych założeń. Sprawiedliwość rozdzielcza stanowi o równym rozdzielaniu dostępnych zasobów, wyrównawcza zaś ma zapewnić wszystkim jednakowy lub możliwie najbardziej zbliżony poziom zadowolenia i zdolności do zaspokajania swoich potrzeb. Sprawiedliwość wyrównawcza ma zatem za zadanie niejako zrekompensować braki lub niemożność skorzystania z oferowanych dóbr i usług. Pojęcie to związane jest z wyodrębnioną sprawiedliwością dystrybucyjną opisującą relację pomiędzy społeczeństwem politycznym, a poszczególnymi jednostkami, które odnosi się do rozdziału usług [Sepczyńska 2009].

Chcąc dokonać analizy słuszności zaprezentowanych kategorii w odniesieniu do systemów transportowych, należałoby zastanowić się, która kategoria najlepiej oddaje istotę sprawiedliwości transportowej. Wydawać by się mogło, że najtrafniejszym określeniem w tym zakresie jest „każdemu według potrzeb”. W praktyce takie podejście jest jednym z najtrudniejszych. Do jego realizacji wymagana jest bowiem znajomość potrzeb potencjalnych użytkowników. Stąd wiele działań opartych jest na innych kategoriach, które z pozoru łatwiej jest zaimplementować.

Sprawiedliwość transportowa jest o tyle istotna, że może ona regulować dysproporcje narzucone przez różnice panujące w społeczeństwie. Nierówności w dostępie do różnych czynności jak np. korzystanie z opieki medycznej, rozwijanie swoich zainteresowań, zdobywanie wiedzy, branie udziału w imprezach i wydarzeniach kulturalnych itp. wpływa bezpośrednio z nierówności społecznych. Przyczynami tego są często patologie w rodzinie, choroby, bieda i ubóstwo, niewystarczające kwalifikacje zawodowe. Brak możliwości przemieszczania się pomiędzy ośrodkami umożliwiającymi realizację wyżej wymienionych czynności pogłębia i utrwała różnice społeczne [Komornicki 2019].

Należy także zauważyć, że chęć lub/i potrzeba skorzystania m.in. z oferty edukacyjnej, medycznej itp. wymaga dobrej dostępności transportowej. Wykluczone na różny sposób warstwy lub grupy społeczne nie mając dostępu do transportu, nie mają także możliwości skorzystania z wielu innych usług. Można więc zauważyć, że brak zapewnionej sprawiedliwej dostępności do usług transportowych tworzy tzw. błędne koło. Ludzie z niższych warstw społecznych nie mają odpowiedniego dostępu do transportu, np. ze względów ekonomicznych, to uniemożliwia im skorzystanie np. z oferty edukacyjnej, co blokuje im podniesienie kwalifikacji zawodowych, a zatem niska pozycja społeczna takich osób się utwierdza [Komornicki 2019].

Według niektórych badaczy zjawiska sprawiedliwości, lub też jej braku, bardzo ważny jest kontekst pojęcia. Jednak we wszystkich aspektach to pojęcie ma ogromne podłoże emocjonalne, a sposób jego interpretacji jest bardzo subiektywny [Kleszcz 1999].

Elementem, który łączy w sobie wszystkie podejścia, konteksty i interpretacje jest fakt, że niezależnie od statusu, wyznawanych wartości itp. każdy człowiek oczekuje sprawiedliwości. Praktyka pokazuje jednak, że nie zawsze sprawiedliwość jest tym, co dominuje przy podejmowaniu decyzji. Sprawiedliwość w tym przypadku może

być utożsamiana z elementem świata utopijnego, w którym każdy byłby traktowany w satysfakcjonujący sposób, a swobody i możliwości były nieograniczone i dostępne [Czajkowska 2020].

Istotą sprawiedliwości transportowej jest zapewnienie równego dostępu do wszystkich miejsc przy jednoczesnym minimalizowaniu zużycia zasobów. Koncepcja ta zmierza do zapewnienia równości i sprawiedliwości przy realizacji potrzeb mobilnościowych. Jest ona ściśle powiązana z wykluczeniem fizycznym, geograficznym, ekonomicznym, przestrzennym, czasowym itp., ale jest pojęciem szerszym niż samo wykluczenie. Nie tylko obejmuje ona kwestię wykluczenia transportowego i jego eliminacji, ale zawiera w sobie również aspekt równego dostępu do transportu pod względem kosztowym, przy jednoczesnym uwzględnieniu kosztów zewnętrznych transportu. Wykluczenie transportowe jest więc jednym z instrumentów sprawiedliwości transportowej, która skupia w sobie równość, uczciwość, osiągalność, dostęp i cele zrównoważonego rozwoju w odniesieniu do transportu [Sanchez i in. 2003].

W celu zrozumienia i zauważenia zjawiska sprawiedliwości w kształtowaniu systemów transportowych ważne jest zauważenie, że nie istnieje jednolita, jasna definicja mówiąca o tym, czym jest sprawiedliwość transportowa zarówno w ujęciu teoretycznym, jak i praktycznym. Nie istnieją również sztywne, w pełni regulowane przez prawo standardy, które pozwoliłyby na wyznaczenie granicy pomiędzy dobrym i złym podejściem do zagadnienia [Martens i in. 2012].

Wykluczenie transportowe jako element niesprawiedliwości w systemach transportowych

Integralnym elementem, który zestawia się z pojęciem sprawiedliwości w transporcie jest wykluczenie transportowe. Dzieje się tak, ponieważ według prawa transportu drogowego sprawiedliwość jest rozumiana jako udostępnianie wszystkim tego, co im się należy. W myśl prawa do mobilności, możliwości transportu powinny być udostępnione wszystkim, a więc dostosowane do potrzeb. Każde ograniczanie dostępności wiąże się z uszczupleniem oferty skierowanej do pasażerów [Tyrawa 2017].

Dostępność definiowana jest na wiele różnych sposobów. Jako część wspólną definicji i zarazem najbardziej ogólny sposób pojmowania dostępności wskazuje się miarę możliwości skorzystania z dóbr i usług, które uważane są za niezbędne do życia, przy czym chodzi tutaj o samą możliwość, a nie realne ich wykorzystanie. W odniesieniu do systemów transportowych dostępność można rozpatrywać w skali mikro – jako dostęp do środków transportu, w skali mezo – jako dostęp do sieci transportowej oraz w skali makro – jako dostęp do korzyści wynikających z pokonywania odległości np. lepsze zatrudnienie. W różnego rodzaju opracowaniach bardzo często przywołuje się dostępność w znaczeniu mikro. Na tym poziomie wyszczególnia się techniczne i podstawowe elementy zapewnienia dostępności, jaką jest np. odpowiednia konstrukcja pojazdu, ale także zaaranżowanie przestrzeni ściśle związanej z pojazdami jak np. odpowiednie wyposażenie przystanków, dworców, zatoczek parkingowych [Jones i Lucas 2012].

Z uwagi na fakt połączenia pojęcia sprawiedliwości transportowej ze sprawiedliwością społeczną, nie sposób nie łączyć go z wykluczeniem transportowym, ale także społecznym. Relacje pomiędzy tymi zjawiskami były przedmiotem rozważań, które pozwoliły na wyłonienie kategorii wykluczenia transportowego, które zostało przedstawione w tabeli 2.

Tabela 2. Kategorie wykluczenia transportowego

Table 2. Transport exclusion categories

Kategoria wykluczenia	Przykład wykluczenia
Wykluczenie fizyczne	<ul style="list-style-type: none"> konstrukcja pojazdu brak informacji o kursowaniu pojazdu
Wykluczenie geograficzne	<ul style="list-style-type: none"> brak sieci transportowej na terenach wiejskich
Wykluczenie z dostępu do usług	<ul style="list-style-type: none"> zbyt duża odległość do punktów usług publicznych uniemożliwiająca korzystanie z nich
Wykluczenie ekonomiczne	<ul style="list-style-type: none"> zbyt wysokie koszty realizacji przejazdu
Wykluczenie czasowe	<ul style="list-style-type: none"> zbyt długi czas uniemożliwiający połączenie podróży z codziennymi obowiązkami <i>time poverty</i>*
Wykluczenie oparte na strachu	<ul style="list-style-type: none"> niepokój związany z bezpieczeństwem osobistym uniemożliwiający skorzystanie z usług transportowych
Wykluczenie związane z ograniczeniami przestrzennymi	<ul style="list-style-type: none"> zawężenie przestrzeni dla określonej grupy osób np. wydzielone strefy na lotnisku dla klasy biznesowej

* Termin odnoszący się m.in. do problemów rodziców małych dzieci podejmujących pracę. Opracowania związane z terminem bazują głównie na danych z krajów afrykańskich, gdzie wzorce moralne uniemożliwiają kobietom realizowanie się z sferze naukowej, społecznej itd. Problem ubóstwa czasu poruszał także Bank Światowy [Abdourahman 2010].

Źródło: [Rosik 2021, s. 123–124]

Przykłady wykluczeń (tab. 2) są potwierdzeniem tezy o braku sprawiedliwości w systemach transportowych funkcjonujących na świecie. Zachowania wydające się często niemożliwe w pierwszej chwili do odczytania jako wyłączenia powszechnej dostępności, powodują ekskluzję systemów transportu zbiorowego.

W literaturze przedmiotu wyszczególnia się także komponenty, które powiązane są z miarami dostępności. Komponent przestrzenny powiązany jest ze sposobem zagospodarowania przestrzeni, a funkcjonujący tam system transportowy stanowi komponent transportowy. Pozostałe komponenty, tj. czasowy i indywidualny, nie są tak jednoznaczne do określenia, gdyż w dużym stopniu decydują o nich pasażerowie. Są one bowiem oparte na indywidualnych predyspozycjach i upodobaniach, a także odnoszą się do konkretnych sytuacji [Sierpiński 2010].

Wykluczenie transportowe będące oznaką niesprawiedliwości w systemie transportowym może dotyczyć np. niedostosowania cen w transporcie publicznym. Element ten odnosi się do osiągalności finansowej skorzystania z usług transportu publicznego [Komornicki i in. 2008]. Z uwagi na fakt, że nie każdy może pozwolić sobie na własny samochód, lub też nie chce go mieć, ceny w transporcie publicznym powinny być na takim poziomie, by nie powodowały niemożności skorzystania z niego. Istotny jest tutaj stosunek cen biletów do wynagrodzenia. W znacznej większości miast w Polsce ceny biletów pozwalających na jednorazowy przejazd utrzymują się na poziomie kilku złotych. Jest to więc cena, która nie uchodzi za wygórowaną, a transport publiczny wydaje się tańszy niż poruszanie się własnym samochodem.

Dodatkowym bodźcem zachęcającym do korzystania z usług transportu publicznego są różnego rodzaju zniżki na przejazd. Grupami, które zostały objęte zniżkami różnej wysokości są z założenia osoby, które mogą mieć problem z przeznaczeniem całej kwoty na przejazd, i tak są to m.in. [Jackiewicz i in. 2010]:

- uczniowie szkół podstawowych i ponadpodstawowych,
- studenci,
- osoby starsze,
- osoby z niepełnosprawnościami,
- kombatanci,
- inwalidzi wojenni i wojskowi.

W niektórych regionach na świecie, ale także w Polsce, wprowadza się bezpłatny transport publiczny. Bezpłatne przejazdy dotyczą albo wszystkich pasażerów, albo tylko wybranych grup jak np. seniorzy lub dzieci [Štraub i Mróz 2023]. Problematyczne przy tego typu rozwiązaniach z punktu widzenia społeczeństwa są sztywne granice wieku w przypadku ulg przysługujących konkretnym grupom wiekowym. Dodatkowo ulgi uprawniające do darmowych przejazdów dla dzieci i młodzieży przysługują często do 16. roku życia. Należałoby więc rozważyć, czy działania te faktycznie zapewniają większą dostępność i sprawiedliwość, czy są jedynie działaniem mającym pozorować sprawiedliwość systemów transportu miejskiego.

Ustalanie cen za transport publiczny może odbywać się na różne sposoby. Wśród najczęściej spotykanych wyszczególnia się podejście kosztowe lub popytowe. Ceny za transport powinny być ustalane na podstawie charakterystyki potencjalnych użytkowników, co w rzeczywistości nie zawsze ma miejsce. Zbyt wysokie ceny za przejazd nie będą generowały oczekiwanego przez przewoźnika zysku, gdyż popyt na te usługi może zmniejszyć się z powodu ograniczonej liczby użytkowników [Tomanek i in. 2010].

Grupą społeczną, która często doświadcza niesprawiedliwości transportowej są osoby z niepełnosprawnościami. Przy czym systemy transportu publicznego adresowane są do różnych użytkowników, tak więc nie powinny ograniczać się do konkretnych jednostek lub zbiorowości. Aspekt ten regulowany jest także przez prawo w Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o transporcie zbiorowym [Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13], która reguluje określanie transportu zbiorowego jako transport publiczny.

Pomimo uregulowań w prawie odnośnie przymiotnika „publiczny” komunikacja zbiorowa nie zawsze może być uznana za powszechnie dostępną. Wiele niedogodności zarówno technicznych (stan techniczny taboru, konstrukcja pojazdów etc.), jak i organizacyjnych (brak zasadnej informacji o możliwości skorzystania z przejazdu, charakterystyce pojazdu obsługującego konkretny kurs, zawiły system dystrybucji biletów etc.) zmuszają osoby niepełnosprawne do wcześniejszego przygotowania podróży [Sochańska-Krawiecka i in. 2017].

Zbliżonym kryterium, choć nie tożsamym, jest wykluczenie osób, które są w bardzo młodym lub podeszłym wieku. Pisząc o ekskluzywności wiekowej w systemach transportu lądowego w domyśle często pojawia się obraz starszej, schorowanej osoby, będącej zarazem przykładem osoby wykluczonej ze względu na niepełnosprawność lub zły stan zdrowia. Bardziej prawidłowym jest jednak uznanie, że to nie tylko wiek senioralny (zazwyczaj wyznaczany na 65 lat i więcej), ale także wiek młodociany stanowi przedmiot rozważań w tym zakresie. W analizach na temat ogólnej dostępności dominuje jednak podejście do dyskryminacji osób starszych. Zjawisko to nazwane zostało ageizmem [Achenbaum 2015].

Pojęcie ageizmu funkcjonuje zwłaszcza w krajach wysoko rozwiniętych oraz tych, które odnotowują starzenie się społeczeństwa. Postęp techniczny w tych państwach

następuje bardzo szybko, co przyczynia się do pogłębiania zmian w przestrzeni publicznej, będącej zarazem otoczeniem osób starszych. Brak szybkiej adaptacji zmian prowadzi do regresu zdolności i możliwości korzystania z przestrzeni publicznej w porównaniu do ogółu społeczeństwa. Regres może dotyczyć także osób młodszych, które mimo szybszego poznawania rozwiązań mogą mieć problemy z prawidłowym poruszaniem się po mieście. Wprowadzane zmiany i brak dokładnego wyjaśnienia ich założeń i funkcjonalności powoduje pewnego rodzaju lęk i niepokój przed nimi. Nawet mało skomplikowane rozwiązania mogą okazać się przeszkodą w swobodnym przemieszczaniu się i korzystaniu z usług transportowych [Kocimska 2003].

Rola zrównoważonego rozwoju w kształtowaniu sprawiedliwych systemów transportowych i logistycznych w miastach

Logistyka miasta od lat stanowi bardzo silny nurt rozważań nad użytecznością logistyki. Rozwój koncepcji pojawił się wraz z natężeniem procesów urbanizacyjnych i rozrostem ośrodków miejskich. Pierwotnymi wyzwaniem, z którymi musiało borykać się miasto były procesy zaopatrzeniowe. Rozwój zapotrzebowania na towary, dostawy w zabudowanych terenach stały się wyzwaniem dla ówczesnych mieszkańców [Szołtysek 2016].

Z czasem termin logistyki miejskiej zaczął być rozumiany szerzej i nie dotyczy już tylko dostaw do punktów handlowych itp., ale obejmuje ogół przepływów dóbr i osób w ramach systemu logistycznego w mieście, wraz z odpowiednią informacją. Przyjmując, że pojęcie logistyki miejskiej odnosi się do ogółu przepływów, należy zauważyć bardzo duży udział logistyki w procesach zarządczych miasta. Transport towarów i uczestników oraz użytkowników miasta musi być zintegrowany zarówno ze sobą, jak i innymi elementami [Jaroszyński i Chład 2015].

Zrównoważony rozwój w swej idei zakłada, że postęp we wszystkich dziedzinach musi odbywać się z poszanowaniem filarów, jakimi są społeczeństwo, środowisko i gospodarka. Wśród założeń i celów wyszczególnia się racjonalne wykorzystanie surowców, a więc niejako włączenie przyrody, zasobów naturalnych i środowiska w koncepcje rozwoju społeczeństw i gospodarek w skali mikro oraz makro. Celem takiego rozumowania i postępowania ma być zapewnienie przyszłym pokoleniom, ale także sobie w przyszłości dostępności zasobów niezbędnych do funkcjonowania i dalszego rozwoju. Ta równowaga ma zapewnić dostęp do podstawowych dóbr takich jak woda czy energia, zarówno w takim samym stopniu teraz, jak i w przyszłości. Ma to przynieść poprawę ogólnego poziomu życia i przewartościowanie podstawowych dążeń i norm społecznych [Skowroński 2006].

Przy rozważaniach na temat zrównoważonego rozwoju istotnym elementem jest samo założenie rozwoju. Nie oznacza to więc zaprzestanie działań, by zużycie surowców było jak najmniejsze, ale rozwój na podstawie racjonalnego ich wykorzystania. Racjonalność jest tutaj często rozumiana jako swoiste „opamiętanie się” i potrzebę spojrzenia na działalność szerzej, w ujęciu systemowym. Uogólniając to pojęcie, można więc stwierdzić, że zrównoważony rozwój to postęp na polu społeczno-techniczno-gospodarczym, który uwzględnia aspekt środowiskowy i nie odbywa się kosztem przyszłych pokoleń [Skowroński 2006].

Przesłanki do zapewnienia zrównoważonego rozwoju pojawiły się przy ustalaniu Milenijnych Celów Rozwoju w 2000 roku. Część z nich pokrywa się z czynnikami powodującymi wykluczenie transportowe, które w domyśle mają zostać zniwelowane dzięki wprowadzeniu sprawiedliwości transportowej. Wśród Milenijnych Celów Rozwoju będących zarazem korzyściami płynącymi ze sprawiedliwych i inkluzywnych systemów transportowych wyróżnić można [Płachciak 2009]:

- ograniczenie ubóstwa i biedy,
- zwiększenie liczby osób wykształconych,
- promocję równości i zwiększania szans kobiet,
- zapewnienie większej dostępności podstawowych udogodnień w gospodarstwach domowych,
- zapewnienie zrównoważonego rozwoju.

Sprawiedliwość w transporcie, zapobieganie wkluczeniom są szczególnie zauważalne w państwach odznaczających się rozwojem społeczeństwa. Jedną z cech społeczeństwa, które trwale rozwija się jest zwrócenie uwagi na środowisko, które kryje się pod pojęciem ekorozwoju [United Nations 1975].

Skorelowanie potrzeby sprawiedliwości i dbałości o środowisko pozwala na wyszczególnienie [Lorek 2005]:

- sprawiedliwości krótkookresowej (wewnątrzgeneracyjnej), która odnosi się do potrzeb bieżących, których spełnienie nie powoduje odczuwalnych skutków,
- sprawiedliwości międzypokoleniowej, która jest pojęciem głębszym i szerszym, gdyż odnosi się do skutków działań zauważalnych w późniejszych latach.

To właśnie sprawiedliwość międzygeneracyjna stanowi załączek do rozważań nad zrównoważonym rozwojem. W myśl definicji Światowej Komisji Środowiska i Rozwoju zrównoważony rozwój rozumie się jako „rozwój, który pozwala na zaspokojenie potrzeb terażniejszych pokoleń, bez uszczerbku dla możliwości przyszłych pokoleń do zaspokojenia ich potrzeb” [European Commission 2001]. Definicja ta kładzie więc nacisk na racjonalne gospodarowanie zasobami, którymi dysponujemy. Ich nadmierna eksploatacja przyczynia się do często nieodwracalnej degradacji środowiska, czego skutki odczuwają również współczesne pokolenia. Stąd brak pewności co do zapewnienia sprawiedliwego podziału surowców pomiędzy przyszłe pokolenia nie jest jedynym zagrożeniem skłaniającym do zmian [Bartkowiak i inni 2023].

Zrównoważony system transportowy powinien w sposób bezpieczny dla ludzi i środowiska zapewniać osiągalność i dostępność celów komunikacyjnych, a zatem pozwalać na realizowanie podstawowych potrzeb społeczeństwa. Wszelkie usługi oferowane przez ten system powinny funkcjonować efektywnie i sprawiedliwie, także w aspekcie ekonomicznym, zachowując przystępność cenową. Zrównoważony system transportowy powinien wspierać również pod kątem przestrzennym zrównoważony rozwój regionów. We wszystkich aspektach działalności zrównoważonych systemów transportowych podkreśla się konieczność ograniczania emisyjności transportu oraz odpowiednią gospodarkę odpadami. Odchodzenie od zużywania nieodnawialnych zasobów na rzecz ich substytutów pochodzących ze źródeł odnawialnych to jeden z najbardziej wymagających zmian obszarów, obok ograniczania emisji hałasu i zajętości terenu, z jakimi muszą poradzić sobie współczesne systemy transportowe by działać zgodnie z ideą zapewnienia sprawiedliwości międzygeneracyjnej [Urbanek 2019].

Idea zrównoważonego rozwoju w powiązaniu z ideą sprawiedliwości zakłada, że każdy bez względu na czas, w jakim przyjdzie mu żyć, będzie miał jednakowy dostęp do środowiska, surowców, nie będzie musiał specjalnie zabiegać o podstawowe rzeczy niezbędne do życia jak np. woda pitna. Sprawa nieco komplikuje się, jeśli przenieść ją na grunt transportu, uchodzącego za bardzo zasobochłonny sektor gospodarki. Produkcja nowych silników, pojazdów wymaga zużycia metali, które nie są w całości poddawane recyklingowi. Można więc zakładać, że większą wartość będzie miało skupienie się na takiej dystrybucji, by była zachowana myśl sprawiedliwości międzygeneracyjnej (długookresowej). W praktyce jednak trudno jest wprowadzić plany zapewniające sprawiedliwość przyszłym, jeszcze nieistniejącym pokoleniom.

Problemem w tym zakresie jest brak wskazania racjonalnej liczby przyszłych generacji, którym należałoby już teraz zapewnić sprawiedliwą dystrybucję dóbr. Kolejną kwestią jest prognoza zużycia danych dóbr przez przyszłe pokolenia, tak by i one zapewniły sprawiedliwy dostęp swoim następcom. Istotny jest także brak dokładnego określenia dostępnych zasobów już dziś. Jest to więc sytuacja, która zakłada podział niewiadomej ilości surowców na niewiadomą liczbę generacji, by zaspokoić ich także niemożliwe do określenia potrzeby. Co więcej, nadmierne oszczędności celem zminimalizowania obecnej konsumpcji mogą doprowadzić do zachwiania sprawiedliwości wewnątrzgeneracyjnej, czyli negatywne skutki dysproporcji w podziale mogą zacząć być odczuwalne przez obecne pokolenia. Jednocześnie bardzo trudno jest podjąć działania na rzecz zapewnienia sprawiedliwości międzygeneracyjnej przy zachowaniu wewnętrznej niesprawiedliwości [Płachciak 2009].

Wnioski

1. Sprawiedliwość transportowa ma swoje źródło w sprawiedliwości społecznej. Należy więc zauważyć dużą rolę społeczeństwa w procesie ustalania kierunku zmian w systemach transportowych funkcjonujących w miastach.
2. Współczesne systemy transportowe, pomimo wprowadzanych zmian, bardzo często nie spełniają potrzeb stawianym im przez społeczeństwo. Zmiany te bardzo często mają charakter pozorny i nie są zestawiane z oczekiwaniami pasażerów. W celu zapewnienia sprawiedliwych systemów transportowych należy przede wszystkim poznać potrzeby dotychczasowych i potencjalnych użytkowników.
3. Różnice w postrzeganiu sprawiedliwości powodują niedomówienia i dają możliwość własnej interpretacji. W konsekwencji podejmowane działania na rzecz sprawiedliwości transportowej okazują się często jedynie działaniem wizerunkowym, a nie zmianą poprawiającą równość szans. Stąd zauważalna jest potrzeba doprecyzowania pojęcia sprawiedliwości transportowej, by w jak najszerszym stopniu spełniała swoje założenia.
4. Sprawiedliwość transportowa jest bardzo szerokim i złożonym pojęciem. Należy więc szukać takich rozwiązań, które będą obejmowały wiele obszarów. Zmiany te mogą odnosić się zarówno do całych systemów w skali makro, jak i do obszarów mikro. W praktyce sprawiedliwość transportowa często kojarzona jest w wykluczeniu transportowym na płaszczyźnie dostępności ekonomicznej i fizycznej. Dlatego wiele ze zmian opiera się na optymalizowaniu cen w transporcie publicznym, zwiększanie siatki połączeń oraz dostosowywanie taboru i przestrzeni publicznej do potrzeb społeczeństwa.

5. Pomimo podejmowanych działań nadal istnieje potrzeba rozszerzania idei sprawiedliwości transportowej. Degradacja środowiska wskazuje na konieczność podejmowania działań w zakresie sprawiedliwości międzygeneracyjnej. Racjonalne zużycie zasobów ma szansę zapewnić sprawiedliwość pomiędzy kolejnymi pokoleniami.

Podsumowanie

Pojęcie sprawiedliwości transportowej (*transport justice*) chociaż w literaturze, zwłaszcza polskiej, nie jest jeszcze powszechnie znane i praktykowane, to jego idea nie stanowi novum. Coraz częściej bowiem dostrzegana jest potrzeba równości w dostępie do mobilności. Transport lądowy jako nieodłączny element życia mieszkańców miast jest doskonałym polem do obserwacji i wprowadzania zmian w tym zakresie. Potrzeba powszechnego dostępu do usług transportowych wydaje się dziś oczywista. Służy ona bowiem do realizacji innych celów takich jak np. udział w życiu społecznym, kształcenie się, pozyskiwanie wiedzy i umiejętności, a także zarabianie na życie.

Problematyka zagadnienia wynika ze złożoności i wieloaspektowości postrzegania samej definicji sprawiedliwości. Analiza literatury uwzględniającej problem sprawiedliwości zarówno w odniesieniu do transportu, jak i innych dziedzin życia jak np. edukacji, szeroko pojętego rozwoju osobistego i zawodowego, pokazuje wielowymiarowość pojęcia, co niesie za sobą możliwość pojawienia się nieścisłości przy próbie jednoznacznego określenia systemów transportowych i logistycznych jako sprawiedliwych. Istnieje bowiem wiele możliwości rozpatrywania zagadnienia sprawiedliwości transportowej z uwagi na jej rozbudowany zakres. Stąd działania podejmowane przez instytucje w celu zapewnienia sprawiedliwości bardzo często mają znamiona pozorności. Dzieje się tak dlatego, że zarówno społeczeństwo, jak i organizatorzy transportu mogą mieć różniące się od siebie poczucie sprawiedliwości. Fundamentalnym elementem właściwego precyzowania obszarów będących podstawą dalszego zgłębiania pojęcia jest zwrócenie uwagi na rolę społeczeństwa w kształtowaniu systemów transportowych. Daleko idący podział społeczeństwa na grupy, które charakteryzują się różnymi potrzebami, stanowi jeden z trudniejszych elementów przy próbie stworzenia sprawiedliwego systemu dystrybucji dóbr i usług w miastach.

Sprawiedliwość transportowa zakłada, że każda jednostka społeczna powinna mieć równy dostęp do usług transportowych, środków transportu i infrastruktury. Wysokie zróżnicowanie społeczeństwa co do możliwości, ale i oczekiwań powoduje trudności w zapewnieniu równego podziału dóbr i usług. Cechy takie jak status społeczny, majątność czy miejsce zamieszkania nie powinny powodować różnic w dostępie do dróg, chodników, ścieżek czy transportu publicznego. Równość powinna mieć także odzwierciedlenie w dostępie do korzyści płynących z transportu. Utwierdzające się w społeczeństwie przekonanie o ograniczonych możliwościach wynikających np. z braku posiadania własnego samochodu znacząco wpływa na obniżenie postrzegania równości i sprawiedliwości w transporcie oraz szans, jakie on daje.

Innym istotnym obszarem, w ramach którego rozpatruje się sprawiedliwość, jest ekonomiczny aspekt i zachowanie uczciwości kosztów transportu. Stanowi to ważny element całej idei sprawiedliwości, szczególnie w dobie obecnego kryzysu i wysokiej inflacji. Przy kształtowaniu kosztów związanych z korzystaniem z transportu powinno się brać pod uwagę racjonalność wysokości tych opłat. Kierując się zasadami sprawiedliwości transpor-

towej, organy państwowe i instytucje wprowadzają działania, których celem jest utrzymanie kosztów na poziomie osiągalnym także dla podmiotów o niższych dochodach. Najbardziej popularną praktyką w tym zakresie jest wprowadzanie ulg w transporcie zbiorowym, ale także popularyzowanie innych, alternatywnych form przemieszczeń lub mobilności współdzielonej. Sprawiedliwość transportowa powinna zapewnić akceptowalny przez gospodarstwa domowe stosunek nakładów na transport do wysokości dochodów.

Próba odniesienia sprawiedliwości transportowej do idei zrównoważonego rozwoju ma swoje uzasadnienie w jednym z jej rodzajów, jakim jest sprawiedliwość międzygeneracyjna. W tym rozumieniu sprawiedliwość wyraża się w zapewnieniu mobilności i możliwości rozwoju przy jednoczesnej zasobooszczędności. Mobilność występuje tutaj jako narzędzie do realizacji innych celów jak np. zagwarantowanie dobrego poziomu wyedukowania społeczeństwa czy też możliwość podjęcia pracy zarobkowej i poprawa sytuacji materialnej podmiotów, które zostały ujęte w celach zrównoważonego rozwoju.

W miarę poszerzania obszarów poszukiwania sprawiedliwości w systemach transportowych i rozpatrując ją w kolejnych aspektach oraz kategoriach można formułować kolejne argumenty potwierdzające wciąż utrzymujący się niedostateczny poziom sprawiedliwości transportowej. Działania podjęte w tej kwestii mogą okazać się skuteczne dopiero za kilka lat, tak więc nadal należy podążać w kierunku rozszerzenia dostępności na wielu płaszczyznach życia społecznego.

Bibliografia

- Abdourahman O.I., 2010: Time Poverty: A Contributor to Women's Poverty?, *The African Statistical Journal* 11, 1–22.
- Achenbaum W.A., 2015: A History of Ageism since 1969, *Generations: Journal of the American Society on Aging* 39(3), 10–16.
- Bartkowiak P., Górska A., Koszel M., Mazurczak A., Strączkowski Ł., Kinelski G., 2023: Nowe technologie na rynku nieruchomości – w poszukiwaniu zrównoważonego rozwoju, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań.
- Czajkowska M., 2020: Sprawiedliwość jako wartość w przywództwie organizacyjnym. Od filozofii do zarządzania, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Encyklopedia PWN, Sprawiedliwość, [źródło elektroniczne] <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/sprawiedliwosc;3978497.html> [dostęp: 01.05.2023].
- European Commission, 2001: Communication from the Commission: a Sustainable Europe for a Better World: a European Union Strategy for Sustainable Development, COM (2001) 264 final, Brussels.
- Jackiewicz J., Czech P., Barcik J., 2010: System taryfowo-biletowy stosowany w komunikacji miejskiej – część 1, *Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, Transport* 67, 67–74.
- Jaroszyński J.W., Chład M., 2015: Koncepcje logistyki miejskiej w aspekcie zrównoważonego rozwoju, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Studia Ekonomiczne* 249, 164–171.
- Jones P., Lucas K., 2012: The social consequences of transport decision making: clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications, *Journal of Transport Geography* 21, 4–16.
- Kleszcz R., 1999: Co to znaczy „sprawiedliwość”?, *Filozofia Nauki* (1–2), 31–41.

- Kocimska P., 2003: Starość wyzwaniem dla współczesności, *Niebieska Linia* 5, 6–7.
- Komornicki T., 2019: Polska sprawiedliwa komunikacyjnie, *forumIdei*, Fundacja im. Stefana Batorego, Warszawa.
- Komornicki T., Śleszyński P., Pomianowski W., Rosik P., Siłka P., 2008: Opracowanie metodologii liczenia wskaźnika międzygałęziowej dostępności transportowej terytorium polski oraz jego oszacowanie, PAN IGiPZ, Warszawa.
- Lorek A., 2005: Zrównoważony rozwój a problem wykluczenia społecznego i ubóstwa, [w:] L. Frąckiewicz (red.), *Wykluczenie społeczne*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, 113–128.
- Martens K., Golub A., Robinson G., 2012: A justice-theoretic approach to the distribution of transportation benefits: Implications for transportation planning practice in the United States, *Transportation Research. Policy and Practice* 46(4), 684–695.
- Perelman C., 1959: *O sprawiedliwości*, PWN, Warszawa.
- Płachciak A., 2009: Idea zrównoważonego rozwoju jako zasada sprawiedliwości, *Annales. Etyka w życiu gospodarczym*, 12(1), 197–204.
- Rosik P., 2021: Świat dostępności – metody i komponenty. Przykłady analiz empirycznych przestrzeni Polski, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego, Warszawa.
- Sanchez T.W., Stolz R., Ma J.S., 2003: *Moving to Equity: Addressing Inequitable Effects of Transportation Policies on Minorities*, The Civil Rights Project at Harvard University, Cambridge.
- Sepczyńska D., 2009: Co to jest sprawiedliwość i w jaki sposób ją urzeczywistnić?, [w:] M. Jagłowski (red.), *Z filozofii współczesnej. Rekonstrukcje – interpretacje – polemiki*, Instytut Filozofii Uniwersytet Warmińsko Mazurski w Olsztynie, Olsztyn, 171–212.
- Sierpiński G., 2010: Miary dostępności transportowej miast i regionów, *Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. Transport*, 66, 91–96.
- Skowroński A., 2006: Zrównoważony rozwój perspektywą dalszego postępu cywilizacyjnego, *Problemy Ekorozwoju* 1(2), 47–57.
- Sochańska-Kawiecka M., Kołakowska-Seroczyńska Z., Zielińska D., Makowska-Belta E., Ziewiec P., 2017: *Badanie potrzeb osób niepełnosprawnych*, Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych.
- Szołtysek J., 2016: *Logistyka miasta*, PWE, Warszawa.
- Štraub D., Mróz K., 2023: Transport bezpłatny i na żądanie jako alternatywne systemy kształtowania oferty przewozów pasażerskich, *Badania Obserwatorium Polityki Miejskiej*, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, <https://doi.org/10.51733/opm.2023.12>
- Tomanek R., 2007: *Ceny transportu miejskiego w Europie*, Prace naukowe Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice.
- Tyler N., 2004: *Justice in Transport Policy*, School of Public Policy Working Paper Series, 1–26.
- Tyrawa D., 2017: Wartości szczególnie chronione w prawie transportu drogowego, [w:] J. Zimmermann (red.), *Aksjologia prawa administracyjnego t. 2*, Wolters Kluwer, Warszawa, 779–791.
- United Nations., 1975: *The State of the Environment 1975*, Environment Programme.
- Urbanek A., 2019: Pomiar zrównoważonej mobilności miejskiej: przegląd badań, *Studia i Prace Kolegium Zarządzania i Finansów* (171), 61–80.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2020 r. o publicznym transporcie zbiorowym, *Dz.U.* 2011 Nr 5 poz.13.
- Ziemiński Z., 1996: *Sprawiedliwość społeczna jako pojęcie prawne*, Wydawnictwo Sejmowe, Warszawa.