



GLAVNA UPRAVA ZA UNUTARNJU POLITIKU
RESORNI ODJEL B: STRUKTURNA I KOHEZIJSKA POLITIKA

PROMET I TURIZAM

SOCIJALNA UKLJUČENOST U JAVNOM PRIJEVOZU EU-A

SAŽETAK

Kratki pregled

U ovom se izvješću opisuje povezanost prijevoza i socijalne uključenosti u skladu s najnovijom literaturom te se dokazuje da određenim skupinama stanovništva prijeti veći rizik od socijalne isključenosti te isključenosti iz prijevoza. U njemu se također navode primjeri dobre prakse u poboljšanju pristupa javnog prijevoza najranjivijim korisnicima kako bi se došlo do pokazatelja za poboljšanje uloge EU-a u omogućavanju uvođenja pitanja socijalne uključenosti u politiku javnog prijevoza.

Ovaj je dokument zatražio Odbor za promet i turizam Europskog parlamenta.

AUTORI

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

ODGOVORNI ADMINISTRATOR

Piero Soave
Resorni odjel za strukturnu i kohezijsku politiku
Europski parlament
B-1047 Bruxelles
E-pošta: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

POMOĆNIK UREDNIKA

Adrienn Borka

JEZIKNE VERZIJE

Izvornik: EN

O IZDAVAJU

Ako želite stupiti u kontakt s resornim odjelom B ili primati njegov mjesečni bilten, pišite na adresu: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Rukopis dovršen u ožujku 2015.
© Europska unija, 2015.

Ovaj dokument dostupan je na internetskoj stranici:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

DISCLAIMER

Za stavove iznesene u ovom dokumentu odgovoran je isključivo njegov autor te oni nužno ne predstavljaju službeni stav Europskog parlamenta.

Umnožavanje i prevođenje dozvoljeni su u nekomercijalne svrhe pod uvjetom da je naveden izvor, da je izdavač o tome unaprijed obaviješten i da mu je poslan primjerak teksta.

SAŽETAK

U akademskoj literaturi i pri donošenju politika dugo se posvećivalo relativno malo pozornosti socijalnoj dimenziji javnog prijevoza. Socijalni i prometni izazovi koji se ogledaju u starenju stanovništva, siromaštvu, migracijama i nepovoljnom geografskom položaju u skoroj budućnosti dodatno povećati. Socijalnu ulogu prijevoza treba uključiti u prometne politike, a više pažnje potrebno je posvetiti specifičnim potrebama u pogledu mobilnosti najranjivijih skupina korisnika. Kako bi javni prijevoz ostao financijski održiv, osim poboljšane uinkovitosti u obzir se mora uzeti i bolja pristupačnost za starije i osobe smanjene pokretljivosti, kao i kvalitetnije usluge te niže cijene za sve. Nadalje, kako bi se smanjio negativni uinak korištenja automobila, ključno je ponuditi nove, ekološki i energetski uinkovite usluge javnog prijevoza te promicati njihovu upotrebu.

U ovom se izvješću u iznosi pregled stručne literature i empirijskih dokaza o povezanosti javnog prijevoza i socijalne uključenosti. Glavni rezultati su sljedeći:

- Javni prijevoz igra ključnu ulogu u produbljivanju ili smanjivanju socijalne isključenosti ranjivih skupina i skupina u nepovoljnom položaju, utječući na dostupnost osnovnih usluga, zapošljavanje i društvene odnose. Negativni uinci prometnog sustava na okoliš, sigurnost i javno zdravlje također mogu nerazmjerno utjecati na skupine u nepovoljnom položaju.
- Ranjive skupine i skupine u nepovoljnom položaju imaju drukčije potrebe (pristup obrazovanju, poslu, zdravstvenoj zaštiti itd.) te postojeće prometne prepreke na njih drukčije utječu. Stoga je politike i mjere povezane s javnim prijevozom potrebno posebno prilagoditi potrebama i presudnim zahtjevima korisnika. Međutim, provodi se premalo istraživanja o potrebama skupina u nepovoljnom položaju u pogledu mobilnosti te se tim potrebama pridaje premalo pozornosti.
- Javni prijevoz nije jedino sredstvo kojim se mogu smanjiti poteškoće s mobilnošću u skupina u nepovoljnom položaju. Rješavanje pitanja mobilnosti povezanih sa socijalnom uključenosti u zahtijeva interakciju prometnih i socijalnih politika, što bi moglo rezultirati složenijim i dužim postupcima donošenja odluka.
- Nove prometne tehnologije mogle bi pomoći politikama javnog prijevoza pri smanjivanju socijalne isključenosti i uspostavljanju fleksibilnih isplativih usluga. Pojačano uključivanje privatnih pružatelja usluga i nevladinih organizacija u dobrovoljni rad moglo bi iznjedruti jeftina rješenja za specifične potrebe.
- S obzirom na sve veće zahtjeve za pridavanje više pozornosti potrebama skupina stanovništva i teritorija u nepovoljnom položaju u vezi s mobilnošću i pristupačnošću sve je viša razina svijesti o važnosti prijevoza za socijalnu uključenost, kako na razini EU-a tako i na nacionalnoj i lokalnoj razini. Posljednjih su godina provedene određene mjere za zadovoljavanje specifičnih potreba tih skupina, u vezi s kojima se uz potporu fondova i programa EU-a.

Kako bi se razvio uključiv sustav javnog prijevoza, pristupačnost, sigurnost i udobnost u svim namirama prijevoza moraju postati prioritet u prometnoj politici. To podrazumijeva poboljšanje:

- svih faza putovanja, uključujući i pješako okruženje, kako bi osobe ograničene mobilnosti mogle doći i koristiti usluge javnog prijevoza;
- dizajna prometne infrastrukture, imajući na umu posebne potrebe ranjivih skupina;
- sigurnosti i zaštite u javnom prijevozu, uključujući pitanja koja nerazmjerno utječu na žene i starije. Pitanje sigurnosti trebalo bi razmotriti i u pogledu dizajna parkirališta i postaja javnog prijevoza;

- pružanja usluga i cjenovnih struktura;
- sposobnosti nadležnih tijela javne uprave da prona u inovativna rješenja za usluge javnog prijevoza aktivacijom i koordiniranjem različitih prijevoznih operatera na različitim razinama kako bi ponudili cjelovite i fleksibilne prijevozne usluge do različitih odredišta te omogu ili najranjivijim skupinama korisnika da organiziraju kratka i duga putovanja;
- tehnikama kojima se podržavati aktivnosti umrežavanja i koordinacije te poboljšati uinkovitost i fleksibilnost prijevoza pri reagiranju na različite potrebe i obrasce povezane s mobilnošću u po relativno niskoj cijeni.

Institucije EU-a mogu igrati vrlo važnu ulogu u rješavanju svih tih pitanja:

- Institucije EU-a mogle bi imati istaknutiju koordinacijsku ulogu na području socijalnih i prometnih politika na temelju članka 9. Ugovora iz Lisabona (UFEU), npr. horizontalne socijalne klauzule Ugovora iz Lisabona kojom se poziva na pojačano usredotočenje na socijalnu dimenziju politika EU-a.
- Mogu uvesti uključiv pristup u javni prijevoz podržavanjem izgradnje kapaciteta prema specifičnim smjernicama i zajedničkim standardima EU-a te razvijanjem sustava certifikacije pristupa nosti za vozila, prometnu infrastrukturu, informacije i utvrđivanje cijena prijevoza.
- Mogu promicati i financijski podupirati mjere za podizanje razine svijesti te razmjenu dobrih praksi.
- Mogu unaprijediti europski statistički sustav s pomoću podataka raširenih prema vrsti korisnika prijevoza kako bi se pratio razvoj sustava javnog prijevoza i podržala tehnika istraživanja i istraživanja povezana s ocjenjivanjem politika osmišljena s ciljem procjene gospodarskih i društvenih prednosti i nedostataka javnog prijevoza u europskim zemljama.
- Na kraju, trebale bi promicati sudjelovanje građana u postupcima donošenja odluka kako bi se u obzir uzele potrebe skupina i područja kojima prijeti najveći rizik od marginalizacije i socijalne isključenosti. Vrlo je važno uključiti ih u postupke savjetovanja, planiranja projekata i donošenja odluka, barem pri postupcima povezanim s projektima ili programima koji se mogu sufinancirati iz europskih fondova.

Te je politike moguće poduprijeti različitim instrumentima, na primjer:

- Zakonodavstvom bi se moglo zahtijevati da se pri regulaciji prijevoza obraća pozornost na pristupačnost, a standardi EU-a mogli bi postati obvezni ako se koriste sredstva iz europskih fondova, kao što je slučaj sa strukturnim fondovima gdje pravni zahtjevi uključuju pristupačnost kao obvezujuće uvjete financiranja.
- Europski strukturni fondovi mogu se koristiti za promicanje cjelovitog planiranja prometnih politika i socijalne isključenosti te za podržavanje pilot programa ili projekata kojima se uzimaju u obzir potrebe skupina i područja u nepovoljnom položaju u vezi s pristupačnošću. U okviru programa EU-a za inovacije u prijevoznom sustavu (npr. Obzor 2020.) prioritet pri financiranju mogao bi se dati istraživačkim projektima povezanim s prijevozom usmjerenima na poboljšanje pristupa nosti prijevoza ranjivim skupinama te na promicanje širenja rezultata primijenjenog istraživanja na području prometnog planiranja.