



IEKŠPOLITIKAS ENERĻDIREKTORĀTS  
POLITIKAS DEPARTAMENTS B: STRUKTŪRPOLITIKA UN  
KOHĒZIJAS POLITIKA

TRANSPORTS UN TĪRĪSMI

## SOCIĀLĀ IEKĀUŠANA ES SABIEDRISKĀ TRANSPORTA JOMĀ

### KOPSAVILKUMS

#### Kopsavilkums

Šajā ziņojumā ir aprakstīta saikne starp transporta jomu un sociālo iekāušanu, pamatojoties uz jaunākajiem publikācijiem, un sniegti pierādījumi par iedzīvotāju grupām, kas pakārtas lielākam atstumam no sabiedriskā un transporta jomas. Tajā ir arī sniegti labas prakses piemēri attiecībā uz sabiedriskā transporta pieejamību uzlabošanu vismazāk aizsargātajiem transporta lietotājiem, lai varētu gūt norādes par to, kā uzlabot ES lomu, tai veicinot sociālās iekāušanas jautājumu integrāciju sabiedriskā transporta politikā.

Šo dokumentu piepras ja Eiropas Parlamenta Transporta un t risma komiteja.

## AUTORI

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

## ATBILD GAIS ADMINISTRATORS

Piero Soave  
Strukt rpolitikas un koh zijas politikas departaments  
Eiropas Parlaments  
B-1047 Brisele  
E-pasts: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

## REDAKTORE

Adrienn Borka

## VALODU VERSIJAS

Ori in lvaloda: EN.

## PAR IZDEV JU

Lai sazin tos ar politikas departamentu vai abon tu ikm neša informat vo bi etenu, l dzu,  
rakstiet: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

Manuskripts pabeigts 2015. gada mart .  
© Eiropas Savien ba, 2015.

Šis dokuments ir pieejams internet :  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## DISCLAIMER

Par šaj dokument paustajiem viedok iem ir atbild gi tikai un vien gi to autori, un tie ne  
vienm r atspogu o Eiropas Parlamenta ofici lo nost ju.

P rpublic šana un tulkošana nekomerci liem nol kiem ir at auta, ja tiek nor d ts avots un  
ja par to iepriekš inform public t ju izdev ju un tam nos ta vienu eksempl ru.

## KOPSAVILKUMS

Sabiedriskā transporta sociālajai dimensijai zinātniskajās publikācijās un politikas veidošanā ilgā laikā ir pievērstas samērā maz uzmanības. Tuvākajā nākotnē sociālajam un transporta jomā pieaug problēmas, kas saistītas ar demogrāfisko novecošanos, nabadzību, migrāciju un iedzīvotāju fiziskās neizdevīgās vairošanās. Transporta sociālā loma ir jāintegrē transporta politikā, lai nodrošinātu pievērstu uzmanību vismaz kā aizsargot lietojamajai grupai pašajam mobilitātes vajadzībām. Ir jāapsver transporta pieejamības uzlabošana veciem cilvēkiem un cilvēkiem ar ierobežotām prāvībām, kā arī pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana un braukšanas maksas samazināšana visiem transporta lietotājiem — vienlaikus ar efektivitātes uzlabošanu, lai saglabātu sabiedriskā transporta finansēlo dzīvotspēju. Turklāt ir vajadzīgi jauni, vidi saudzējoši un energoefektīvi sabiedriskā transporta pakalpojumi, un ir jāveicina to izmantošana, lai samazinātu automobiļu lietošanas negatīvo ietekmi.

Šajā ziņojumā ir sniegts pārskats par publikācijām un empiriskiem pierādījumiem par saikni starp sabiedrisko transportu un sociālo iekāšanu. Galvenie rezultāti ir šādi:

- sabiedriskajam transportam ir būtiska loma neaizsargāto un nelabvēlīgā situācijā esošo iedzīvotāju grupu sociālās atstumtības pastiprināšanai vai mazināšanai, ietekmējot šo grupu piekļuves pamata pakalpojumiem, kā arī nodarbinātību un sociālās attiecības. Ar transporta sistēmas negatīvo ietekmi uz vidi, drošību un sabiedrības veselību var nesamērīgi skart nelabvēlīgā situācijā esošās iedzīvotāju grupas.
- Nelabvēlīgā situācijā esošām/neaizsargātām iedzīvotāju grupām ir dažādas vajadzības (piekļuve izglītībai, darbam, veselības aprūpei u. c.), un pastāvīgo transporta šķēršļu ietekme dažādi. Tāpēc sabiedriskā transporta politika/pasākumi ir pašjāpielāgo transporta lietotāju vajadzībām un kritiskajai situācijai. Tomēr joprojām ir pārāk maz pētījumu par nelabvēlīgā situācijā esošo iedzīvotāju grupu mobilitātes vajadzībām, kam tiek pievērstas pārāk maz uzmanības.
- Sabiedriskais transports nav viengais veids, kā mazināt nelabvēlīgā situācijā esošo iedzīvotāju grupu mobilitātes problēmas. Lai risinātu ar sociālo iekāšanu saistītos mobilitātes jautājumus, ir vajadzīga mijiedarbība starp transporta un labklājības politiku, kas varētu nozīmēt sarežģītākus un ilgākus lēmumu pieņemšanas procesus.
- Izmantojot jaunās transporta tehnoloģijas sabiedriskā transporta politikā, var mazināt sociālo atstumtību un nodrošināt elastīgus un rentablus pakalpojumus. Ar vairāk iesaistot privātos pakalpojumu sniedzējus un NVO brīvprātīgajiem darbiniekiem, var tikt izstrādāti pašmājdzīvotāju vajadzībām pielāgoti zemu izmaksu risinājumi.
- Ēmotvarā pieaugošo pieprasījumu pēc lielākās uzmanības nelabvēlīgā situācijā esošo iedzīvotāju grupu un teritoriju mobilitātes un pieejamības vajadzībām, ES un valsts/vienotnē ir palielinājusies izpratne par transporta nozīmi sociālajai iekāšanai. Pēdējos gados ir veikti dažādi pasākumi, lai pievērstu uzmanību šo grupu pašajām vajadzībām, vairumgājumu ar ES fondu un programmu atbalstu.

Lai veidotu iekājošu sabiedriskā transporta sistēmu, transporta veidu pieejamībai, drošībai un komfortam jābūt par transporta politikas prioritāti. Tas nozīmē, ka ir jāuzlabo:

- visi brauciena posmi, tostarp vidējais, lai cilvēki ar ierobežotām prāvībām varētu sasniegt un izmantot sabiedriskā transporta pakalpojumus;
- transporta aprīkojuma projektēšana, Ēmotvarā neaizsargāto iedzīvotāju grupu pašām vajadzībām;

- drošība un drošums sabiedriskajam transportam — oti svarīgi jautājumi, kas nesamērīgi skar sievietes un vecus cilvēkus. Drošības jautājums būtībā ir aplūkojams attiecībā uz autostāvvietu un transporta staciju projektēšanu;
- pakalpojumu sniegšana un cenu noteikšanas struktūras;
- valsts iestāžu spēja rast novatoriskus transporta pakalpojumu risinājumus, aktivizējot un koordinējot dažādu transporta operatorus dažādos līmeņos, lai nodrošintu integrētus un elastīgus, dažādu galamērķu sasniegšanai paredzētus transporta pakalpojumus, kas autu vismaz kā aizsargtālmiedzvotju grupām doties gan tuvos, gan arī tālos braucienos un ceļotāji robežām;
- tehnoloģiskās ierces, lai atbalstītu tīklu veidošanas un koordinēšanas pasākumus un uzlabotu transporta efektivitāti un elastīgumu atbilstoši dažādu mobilitātes vajadzībām un modeļiem, radot relatīvi zemas izmaksas.

Visu šo jautājumu risināšanai ES iestādēm var būt oti svarīga loma:

- ES iestādes varētu aktīvi iesaistīties sociālās un transporta politikas koordinēšanā, pamatojoties uz Lisabonas līguma (LESD) 9. pantu, proti, Lisabonas līguma horizontālo sociālo klauzulu, kas aicina pievirst pastiprinātu uzmanību ES politikas sociālajai dimensijai.
- Tās var integrēt iekāju pieejamību sabiedriskajam transportam, ar pašmērķa pamatnostādņu un kopīgiem ES standartiem atbalstot spēju veidošanu un izveidojot pieejamības sertifikācijas sistēmu attiecībā uz transportlīdzekļiem, transporta infrastruktūru, informāciju un transporta cenu noteikšanu.
- Tās var veicināt un finansiāli atbalstīt izpratnes veidošanas pasākumus un labas prakses apmaiņu.
- Tās var uzlabot Eiropas Statistikas sistēmu, sniedzot datus sadalījuma satiksmes dalībnieku grupām, lai uzraudzītu sabiedriskā transporta sistēmu attīstību, un atbalstītu tehniskos un politikas vērtēšanas pētījumus, kas paredzēti, lai novērtītu sabiedriskā transporta ekonomiskos un sociālos ieguvumus (izmaksas) Eiropas valstīs.
- Visbeidzot, tām būtībā jāveicina iedzīvotāju līdzdalība lēmumu pieņemšanā, lai ēmtu vērto grupu un teritoriju vajadzības, kas pakautas sociālās izolācijas un atstumtības riskam. Ir oti svarīgi iesaistīt iedzīvotājus apspriešanās, projektu plānošanas un lēmumu pieņemšanas procesos vismaz tajās procedūrās, kas piemērojamas Eiropas fondu līdzfinansētiem projektiem/programmām.

Šīs politikas atbalstam ir pieejami dažādi instrumenti, piemēram:

- tiesību aktos var noteikt, ka transporta regulējumi ir jāņem vērā pieejamībā, un ES standarti var tikt saistoši, ja tiek izmantoti Eiropas fondi, kā, piemēram, struktūrfondu gadījumā, kad viena no juridiskajām prasībām, kas ir neapspriežams nosacījums, lai sāmtu finansējumu, ir pieejamība.
- Eiropas struktūrfondus var izmantot, lai veicinātu transporta un sociālās iekāju veidošanas politikas integrētu plānošanu un atbalstītu pilotprogrammas/projektus, kuros risinātas nelabvēlīgās situācijas iedzīvotāju grupu un teritoriju transporta pieejamības vajadzības. ES transporta sistēmas inovācijas programmas (piemēram, „Apvērtnis 2020”) par prioritāti varētu noteikt ES finansējuma piešķiršanu ar transportu saistītiem pētījumiem, kuru mērķis ir uzlabot transporta pieejamību neaizsargātām iedzīvotāju grupām un veicināt transporta plānošanas jomā veikto līdžu opētīvu rezultātu izplatīšanu.