



GENERÁLNE RIADITEĽSTVO PRE VNÚTORNÉ POLITIKY
TEMATICKÁ SEKCIA B: ŠTRUKTURÁLNA A KOHÉZNA POLITIKA

DOPRAVA A CESTOVNÝ RUCH

SOCIÁLNE ZAĽACENIE VO VEREJNEJ DOPRAVE V EÚ

ZHRNUTIE

Abstrakt

V tejto správe sa opisujú prepojenia medzi dopravou a sociálnym zaľacením pod a najnovšej literatúry a poskytujú dôkazy v súvislosti so skupinami obyvateľstva, ktorým hrozí väčšie riziko sociálneho a dopravného vylúčenia. Správa takisto obsahuje príklady osvedčených postupov v oblasti zlepšovania prístupnosti verejnej dopravy najzraniteľnejším používateľom s cieľom odvodiť niektoré spôsoby zlepšovania úlohy EÚ pri uľahčovaní uplatňovania ľudského sociálneho zaľacenia v politikách verejnej dopravy.

IP/B/TRAN/IC/2014-093

2015

PE 540.351

SK

Tento dokument si vyžiadal Výbor pre dopravu a cestovný ruch Európskeho parlamentu.

AUTORI

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

ZODPOVEDNÝ ADMINISTRÁTOR

Piero Soave
Tematická sekcia pre štrukturálne politiky a politiky súdržnosti
Európsky parlament
B-1047 Brusel
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDAKČNÁ VÝPOMOC

Adrienn Borka

JAZYKOVÉ VERZIE

Originál: EN

O VYDAVATEĽOVI

Ak chcete kontaktovať tematickú sekciu alebo odoberať jej mesačný bulletin, píšete na:
poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Text bol dokončený v marci 2015.
© Európska únia, 2015.

Tento dokument je dostupný na internete na stránke:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

DISCLAIMER

Stanoviská uvedené v tomto dokumente sú výlučne v zodpovednosti autora a nepredstavujú bezpodmienečne oficiálne stanovisko Európskeho parlamentu.

Reprodukcia a preklad na nekomerčné účely sú povolené v prípade, že je uvedený zdroj a vydavateľ je o tom vopred informovaný a dostane kópiu.

ZHRNUTIE

Sociálnemu rozmeru verejnej dopravy sa v odbornej literatúre a pri tvorbe politík dlho venovalo pomerne málo pozornosti. V najbližšej budúcnosti pribudnú sociálne výzvy a výzvy v oblasti dopravy spojené so starnutím obyvateľstva, chudobou, migráciou a geografickým znevýhodnením. Je potrebné začleniť sociálnu úlohu dopravy do dopravných politík, pričom sa bude venovať väčšia pozornosť konkrétnym potrebám mobility najzraniteľnejších skupín používateľov. V záujme toho, aby verejná doprava zostala finančne životaschopná, sa musí zväčšiť zlepšenie prístupnosti pre staršie osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou, ako aj skvalitnenie služieb a zníženie cestovného pre všetkých, spolu so zvýšením efektivity. Okrem toho sú kúrové nové environmentálne a energeticky efektívne služby verejnej dopravy a podpora ich používania, aby sa znížil negatívny vplyv používania áut.

Táto správa obsahuje prehľad literatúry a empirických dôkazov prepojených medzi verejnou dopravou a sociálnym zaľavením. Hlavné výsledky:

- Verejná doprava zohráva podstatnú úlohu pri zhoršovaní alebo zmiernení sociálneho vylúčenia zraniteľných a znevýhodnených skupín, pretože má vplyv na ich prístup k základným službám, ako aj na zamestnanie a spoločenské vzťahy. Na znevýhodnené skupiny pravdepodobne v neprimeranej miere vplyvajú aj negatívne dôsledky systémov dopravy na životné prostredie, bezpečnosť a verejné zdravie.
- Znevýhodnené/zraniteľné skupiny majú rôzne potreby (prístup k vzdelávaniu, práci, zdravotnej starostlivosti...) a existujúce bariéry v oblasti dopravy ich rôzne ovplyvňujú. Politiky/opatrenia v oblasti verejnej dopravy sa preto musia prispôbovať konkrétnym potrebám a naliehavým výzvam. Potreby mobility znevýhodnených skupín obyvateľstva sú stále príliš málo preskúmané a venuje sa im primárne málo pozornosti.
- Verejná doprava nie je jediný spôsob, ako zmierniť problémy s mobilitou znevýhodnených skupín. Riešenie otázok mobility spojených so sociálnym zaľavením si vyžaduje vzájomné pôsobenie dopravných politík a politík v oblasti životných podmienok, čo by mohlo viesť ku komplexnejším a zdoravejším rozhodovacím procesom.
- Nové dopravné technológie môžu podporiť politiky verejnej dopravy pri zmiernení sociálneho vylúčenia a poskytnúť flexibilné, nákladovo úsporné služby. Zväčšujú úasti súkromných poskytovateľov a mimovládnych organizácií s dobrovoľníckou prácou môžu takisto vyplývať nízkonákladové riešenia konkrétnych potrieb.
- Vzhľadom na rozširujúcu sa požiadavku venovať väčšiu pozornosť potrebám mobility a prístupnosti znevýhodnených skupín obyvateľstva a oblastí sa zvyšuje informovanosť o význame dopravy v oblasti sociálneho zaľavenia na úrovni EÚ, vnútroštátnej a miestnej úrovni. V posledných rokoch sa vykonalo niekoľko opatrení na riešenie konkrétnych potrieb týchto skupín, vo väčšine prípadov s podporou z fondov a programov EÚ.

V záujme vytvorenia inkluzívneho systému verejnej dopravy je nevyhnutné, aby sa prístupnosť, bezpečnosť a pohodlie jednotlivých druhov dopravy stali prioritou dopravnej politiky. To znamená, že treba zlepšiť:

- všetky fázy cestovania vrátane prostredia určeného na chôdzu, aby sa osoby s poruchami pohyblivosti mohli dostať k službám verejnej dopravy a používať ich,
- navrhovanie dopravných zariadení, riešenie konkrétnych potrieb zraniteľných skupín,
- bezpečnosť a ochranu v oblasti verejnej dopravy, čo sú podstatné otázky, ktoré majú neprimeraný vplyv na ženy a staršie osoby. Otázka bezpečnosti by sa mala zväčšiť s ohľadom na navrhovanie parkovísk a dopravných staníc,

- poskytovanie služieb a cenové štruktúry,
- schopnosť verejných orgánov nájsť inovatívne riešenia v oblasti dopravných služieb, aktivizovať a koordinovať rôznych poskytovateľov dopravy na rôznych úrovniach s cieľom poskytnúť integrované a flexibilné dopravné služby zabezpečujúce dopravu na rôzne miesta určené a umožniť zraniteľným skupinám používateľov cestovať na krátke aj dlhé vzdialenosti, ako aj cez hranice,
- technologické zariadenia na podporu vytvárania sietí, koordinácie inštitúcií a zlepšenia efektivity a flexibility dopravy pri riešení rôznych potrieb a modelov mobility s pomerne nízkymi nákladmi.

Inštitúcie EÚ môžu pri riešení týchto otázok zohrávať veľmi dôležitú úlohu:

- Inštitúcie EÚ by mohli zohrávať výraznejšiu koordinujúcu úlohu v oblasti sociálnych a dopravných politík na základe článku 9 Lisabonskej zmluvy (ZFEÚ), napr. horizontálnej sociálnej doložky Lisabonskej zmluvy, v ktorej sa vyzýva na intenzívnejší dôraz na sociálny rozmer politík EÚ.
- Môžu rozšíriť inkluzívny prístup vo verejnej doprave tým, že budú podporovať budovanie kapacít s využitím konkrétnych usmernení a spoločných noriem EÚ a vyvíjať certifikačný systém prístupnosti vozidiel, dopravnej infraštruktúry, informácií a stanovovania cien v doprave.
- Môžu presadzovať a finančne podporovať opatrenia na zvyšovanie informovanosti a výmenu osvedčených postupov.
- Môžu zlepšiť európsky štatistický systém tak, že sa roztriedia údaje podľa typu používateľa a dopravy s cieľom monitorovať vývoj systémov verejnej dopravy a podporovať technický výskum a výskum v oblasti hodnotenia politiky navrhnutý na posúdenie hospodárskeho a sociálneho prínosu verejnej dopravy (nákladov na úroveň) v európskych krajinách.
- Nakoniec by mali presadzovať úsilie o obnovenie prijímania rozhodnutí s cieľom zohľadniť potreby skupín a oblastí ohrozených marginalizáciou a sociálnym vylúčením. Je nevyhnutné zapojiť ich do konzultácie, plánovania projektov a rozhodovacieho procesu prinajmenšom v rámci postupov uplatniteľných na projekty/programy spolufinancované z fondov EÚ.

Na podporu týchto politík sú dostupné rôzne nástroje, napríklad:

- V právnych predpisoch sa môže vyžadovať, aby sa pri regulácii dopravy zohľadňovala prístupnosť, a dodržiavanie noriem EÚ by sa mohlo stať povinným v prípadoch, keď sa používajú fondy EÚ, ako je to v prípade štrukturálnych fondov, kde medzi právne požiadavky patrí prístupnosť ako nespochybnitná podmienka financovania.
- Európske štrukturálne fondy sa môžu používať na presadzovanie integrovaného plánovania dopravných politík a politík v oblasti sociálneho začlenenia a na podporu pilotných programov/projektov, ktoré sa zaoberajú potrebami prístupnosti znevýhodnených skupín a oblastí. Projekty dopravného výskumu zamerané na zlepšovanie prístupnosti dopravy zraniteľným skupinám a presadzovanie rozširovania výsledkov aplikovaného výskumu plánovania dopravy by sa mali stať prioritou financovania EÚ v rámci programov EÚ v oblasti inovácií v dopravných systémoch (napr. Horizont 2020).