



GENERALNI DIREKTORAT ZA NOTRANJO POLITIKO
TEMATSKI SEKTOR B: STRUKTURNA IN KOHEZIJSKA POLITIKA

PREVOZ IN TURIZEM

DRUŽBENA VKLJUENOST V JAVNEM PREVOZU EU

POVZETEK

Izvelek

V tem poročilu je opisana povezava med prevozom in družbeno vključenostjo v skladu z nedavno literaturo in je zagotovljen dokaz glede skupin prebivalstva, ki so bolj izpostavljene tveganju družbene in prevozne izključenosti. Vključe tudi primere dobre prakse za izboljšanje dostopa do javnega prevoza za najbolj ranljive uporabnike, z namenom izboljšati vlogo EU pri vključenju vprašanja družbene vključenosti v politike javnega prevoza.

IP/B/TRAN/IC/2014-093

2015

PE 540.351

SL

Ta dokument je narejen za Odbor za promet in turizem Evropskega parlamenta.

AVTORJI

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

ODGOVORNA OSEBA

Piero Soave
Tematski sektor za strukturno in kohezijsko politiko
Evropski parlament
B-1047 Bruselj
E-naslov: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

UREDNIŠKA POMOČ

Adrienn Borka

JEZIKOVNE RAZLIČICE

Izvirnik: angleščina.

O IZDAJATELJU

Če se želite obrniti na tematski sektor ali se naročiti na njegov mesečni bilten, pišite na:
poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Rokopis dokončan marca 2015.

© Evropska unija, 2015.

Ta dokument je na voljo na spletnem mestu:

<http://www.europarl.europa.eu/studies>

IZJAVA O OMEJITVI ODGOVORNOSTI

Za mnenja, izražena v tem dokumentu, so odgovorni izključno avtorji in ne predstavljajo nujno uradnega stališča Evropskega parlamenta.

Razmnoževanje in prevajanje za nekomercialne namene je dovoljeno pod pogojem, da se navede vir ter da je izdajatelj o tem predhodno obveščen in prejme izvod.

POVZETEK

Družbena razsežnost javnega prevoza je v strokovni literaturi in pri oblikovanju politik že dolgo deležna zelo malo pozornosti. V bližnji prihodnosti se bodo pove ali družbeni in prevozniki izzivi, ki jih prinaša staranje prebivalstva, revš ina, migracija in geografske ovire. Družbeno vlogo prevoza je treba vklju iti v prometne politike, pri tem pa ve jo pozornost nameniti posebnim potrebam po mobilnosti najbolj ranljivih uporabniških skupin. Razmisliti je treba o boljši dostopnosti za ostarele ljudi in ljudi z omejeno mobilnostjo, kot tudi o boljši kakovosti storitev in nižji ceni vozovnic za vse, skupaj z boljšo u inkovitostjo, da bo javni prevoz ostal finan no vzdržen. Poleg tega sta novi okoljsko in energetsko u inkovit javni prevoz ter promocija njegove uporabe bistvenega pomena za zmanjšanje negativnih u inkov uporabe avtomobilov.

To poro ilo vsebuje pregled literature in empiri ne dokaze o povezavi med javnim prevozom in družbeno vklju enostjo. Glavne ugotovitve so:

- Javni prevoz ima klju no vlogo tako pri zaostrovanju oziroma zmanjševanju družbene izklju enosti ranljivih in prikrajšanih skupin, kar vpliva na njihov dostop do osnovnih storitev, pa tudi na njihovo zaposlovanje in družbene odnose. Tudi negativne posledice prometnega sistema na okolje, varnost in javno zdravje bodo tudi verjetno nesorazmerno prizadele prikrajšane skupine.
- Prikrajšane/ranljive skupine imajo druga ne potrebe (dostop do izobrazbe, dela, zdravstva itd.) in trenutne prometne ovire dojemajo/ob utijo na razli ne na ine. Zato morajo biti politike/ukrepi v zvezi z javnim prevozom posebej prilagojeni potrebam in težavam uporabnikov. Še vedno pa obstaja premalo raziskav o potrebah po mobilnosti prikrajšanih skupin prebivalstva, oziroma jim je namenjeno premalo pozornosti.
- Javni prevoz ni edini na in za zmanjšanje težav z mobilnostjo prikrajšanih skupin. Da bi lahko obravnavali težave z mobilnostjo, ki se nanašajo na družbeno vklju enost, je treba vzpostaviti sodelovanje med prometno in socialno politiko, kar bi lahko pomenilo bolj zapletene in dolge procese odlo anja.
- Z novimi prevoznimi tehnologijami bi lahko podprli politike javnega prevoza pri blaženju družbene izklju enosti in zagotovili prilagodljive in stroškovno u inkovite storitve. S pove anjem vklju evanja zasebnih ponudnikov in nevladnih organizacij s prostovoljnimi delom bi lahko dosegli tudi stroškovno ugodne rešitve za dolo ene potrebe.
- Zaradi ve jega povpraševanja po ve ji pozornosti za potrebe prikrajšanih skupin prebivalstva in prikrajšanih teritorialnih obmo ij po mobilnosti in dostopnosti obstaja ve ja ozaveš enost na ravni EU in nacionalni/lokalni ravni o pomenu prevoza za družbeno vklju enost. V zadnjih letih je bilo izvedenih nekaj ukrepov glede posebnih potreb teh skupin, v ve ini primerov s podporo skladov in programov EU.

Za razvoj vklju ujo ega sistema javnega prevoza morajo dostopnost, varnost in udobje razli nih na inov prevoza postati prednostna naloga prometne politike. To pomeni, da je treba izboljšati:

- vse faze potovanja, vklju no z okoljem, ki je dostopno peš, da bodo ljudje z omejeno mobilnostjo lahko dostopali in uporabljali storitve javnega prevoza;
- na rtovanje prometne infrastrukture, pri emer bi upoštevali posebne potrebe ranljivih skupin;

- varnost in zaš ito v javnem prevozu, klju na vprašanja, ki nesorazmerno prizadenejo ženske in starejše. Vprašanje varnosti bi bilo treba upoštevati tudi pri oblikovanju parkiriš in postaj;
- zagotavljanje storitev in oblikovanje cen;
- sposobnost javnih organov, da najdejo inovativne rešitve za prevozne storitve, tako da vklju ijo in uskladijo razli ne prevoznike na razli nih ravneh z namenom, da zagotovijo vklju ene in prožne prevozne storitve za doseganje razli nih destinacij in najbolj ranljivim skupinam uporabnikov tako omogo ijo organizacijo kratkih in dolgih pa tudi ezmejnih potovanj;
- tehnološke naprave za podpiranje povezovanja in usklajevanja dejavnosti in izboljšanja prometne u inkovitosti in prožnosti za razli ne potrebe po mobilnosti in vzorce po sorazmerno nizki ceni.

Institucije EU lahko imajo zelo pomembno vlogo pri reševanju vseh teh vprašanj:

- Imele bi lahko vidnejšo vlogo pri usklajevanju na podro ju družbene in prometne politike na podlagi lena 9 Lizbonske pogodbe (PDEU), npr. horizontalna socialna klavzula Lizbonske pogodbe, s katero se poziva, da se socialni razsežnosti politik EU posveti še ve ja pozornost.
- S pomo jo posebnih smernic in skupnih standardov EU lahko podprejo gradnjo dodatnih zmogljivosti in z razvojem sistema za izdajanje dovoljenj za vozila, prometno infrastrukturo, informacije in dolo anje cen prevoza lahko poenotijo vklju ujo pristop na podro ju javnega prevoza.
- Spodbujajo in finan no podpirajo lahko ukrepe za ozaveš anje in izmenjavo primerov dobrih praks.
- Izboljšajo lahko evropski statisti ni sistem s podatki, raz lenjenimi po vrsti uporabnika prevoza, da bi spremljali razvoj sistemov javnega prevoza in podprejo tehni ne raziskave ter raziskave v zvezi z vrednotenjem politik, namenjene oceni gospodarske in družbene koristi (stroškov) javnega prevoza v evropskih državah.
- Spodbujati bi morale tudi sodelovanje državljanov pri odlo anju, da bi se tako upoštevale potrebe skupin in obmo lji, ki jim grozi marginalizacija in družbena izklju enost. Bistveno je, da se jih vklju i v procese posvetovanja, na rtovanja projektov in odlo anja, vsaj pri postopkih, ki se uporabljajo za projekte/programme, sofinancirane z evropskimi sredstvi.

Za podporo teh politik so na voljo razli na orodja, na primer:

- Zakonodaja lahko zahteva, da se pri urejanju prevoza upošteva dostopnost, pri uporabi evropskih sredstev pa bi upoštevanje standardov EU lahko postalo obvezno, kot v primeru strukturnih skladov, kjer zakonske zahteve kot obvezen pogoj za financiranje vklju ujejo dostopnost.
- Evropski strukturni skladi se lahko uporabijo za spodbujanje celostnega na rtovanja prometne politike in politike družbenega vklju evanja ter za podporo pilotnih programov/projektov, ki obravnavajo potrebe po dostopnosti za prikrajšane skupine in obmo ja. Programi EU za inovacije v prometnem sistemu (npr. Obzorje 2020) bi lahko dajali prednost vlaganju sredstev EU v raziskovalne projekte na podro ju prometa, ki so namenjeni izboljšanju prometne dostopnosti za ranljive skupine in spodbujanju širjenja uporabnih rezultatov raziskav o na rtovanju prometa.