Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2025/1021

26.5.2025

ODPORÚČANIE KOMISIE (EÚ) 2025/1021

z 22. mája 2025

o dopravnej chudobe: zabezpečenie cenovo dostupnej, prístupnej a spravodlivej mobility

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 292,

keďže:

(1) V zásade 20 Európskeho piliera sociálnych práv ([1]) sa stanovuje, že každý má právo na prístup k základným službám vrátane dopravy a že podpora prístupu k takýmto službám by mala byť dostupná pre tých, ktorí ju potrebujú. Doprava takisto umožňuje prístup k ďalším činnostiam, ktoré majú zásadný význam pre aktívnu účasť v spoločnosti a na trhu práce, ako je zamestnanie, zdravotná starostlivosť a vzdelávanie. V tejto súvislosti je dopravná chudoba čoraz väčším problémom, najmä pre zraniteľné skupiny, pretože ohrozuje prístup k týmto službám, a tým prispieva k sociálnemu vylúčeniu.

(2) V Kompase konkurencieschopnosti ([2]) sa uvádza, že predpokladom konkurencieschopnosti EÚ je primeraná dopravná infraštruktúra, ktorá podporuje najmä logistiku, výrobu včas a mobilitu osôb, tovaru a služieb. Z výskumu tiež vyplýva, že doprava zohráva dôležitú úlohu pri podpore hospodárskeho rozvoja, blahobytu a sociálnej spravodlivosti tým, že podporuje prístup ku kvalitným pracovným miestam, a to aj pre osoby ohrozené chudobou a sociálnym vylúčením a určité zraniteľné skupiny spoločnosti ([3]). Môže prispievať k posilneniu medzigeneračnej spravodlivosti a solidarity.

(3) Sociálno-klimatický fond bol zriadený na riešenie a zmiernenie potenciálnych negatívnych distribučných vplyvov rozšírenia pokrytia trhov EÚ s uhlíkom o budovy a cestnú dopravu prostredníctvom nového systému obchodovania s emisiami (ďalej len „systém ETS2“) v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES ([4]). Očakáva sa, že v rokoch 2026 až 2032 sa v rámci Sociálno-klimatického fondu zmobilizuje 86,7 miliardy EUR na podporu zraniteľných domácností, používateľov dopravy a mikropodnikov, ktoré sú energetickou a dopravnou chudobou obzvlášť postihnuté. Na získanie prístupu k tomuto financovaniu musia členské štáty predložiť svoje národné sociálno-klimatické plány do 30. júna 2025 a uspokojivo dosiahnuť príslušné míľniky a ciele. Cieľom tohto odporúčania je podporiť členské štáty v ich práci.

(4) Členské štáty môžu využiť Sociálno-klimatický fond na podporu štrukturálnych opatrení a investícií v záujme zlepšenia energetickej efektívnosti a dekarbonizácie budov a na podporu riešení v oblasti čistej mobility za predpokladu, že tieto iniciatívy sú zamerané predovšetkým na zraniteľné domácnosti, mikropodniky alebo používateľov dopravy. Medzi oprávnené opatrenia a investície v oblasti dopravy patrí stimulovanie využívania cenovo dostupnej a prístupnej verejnej dopravy, podpora súkromných a verejných subjektov vrátane družstiev pri rozvoji a poskytovaní udržateľnej mobility na požiadanie, služieb spoločnej mobility a možností aktívnej mobility, uľahčenie prístupu k vozidlám s nulovými emisiami a k bicyklom, rozvoj nabíjacej a čerpacej infraštruktúry a podpora rozvoja trhu s jazdenými vozidlami s nulovými emisiami.

(5) V článku 2 ods. 2 nariadenia o Sociálno-klimatickom fonde ([5]) sa na účely uvedeného nariadenia zaviedlo prvé a jediné celoúnijné vymedzenie pojmu dopravná chudoba. Vzťahuje sa na „neschopnosť alebo ťažkosti jednotlivcov a domácností hradiť náklady na súkromnú alebo verejnú dopravu, alebo ich nedostatočný či obmedzený prístup k doprave potrebnej pre ich prístup k základným sociálno-ekonomickým službám a činnostiam, a to s prihliadnutím na vnútroštátny a priestorový kontext“.

([1]) https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/european-pillar-social-rights-20-principles_en.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness_sk.
([3]) *Economic Perspectives on Transport and Equality* (Ekonomické perspektívy v oblasti dopravy a rovnosti) (OECD, 2011); *Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers* (Štúdia o sociálnom rozmere budúceho dopravného systému EÚ, pokiaľ ide o používateľov a cestujúcich) (EÚ, 2022).
([4]) Smernica 2003/87/ES Európskeho parlamentu a Rady z 13. októbra 2003, o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).
([5]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/955 z 10. mája 2023, ktorým sa zriaďuje Sociálno-klimatický fond a mení nariadenie (EÚ) 2021/1060 (Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

(6) Pokiaľ ide o vymedzenie pojmu dopravná chudoba, ako je uvedené v nariadení o Sociálno-klimatickom fonde, možno identifikovať tieto tri rozmery:

a) cenová dostupnosť: schopnosť jednotlivcov a domácností dovoliť si súkromnú alebo verejnú dopravu z hľadiska ceny;

b) dostupnosť dopravy: existencia a frekvencia dopravných služieb;

c) prístupnosť: schopnosť jednotlivcov a domácností mať prístup k základným sociálno-ekonomickým službám a aktivitám v primeranom čase.

Štvrtý rozmer, „primeranosť dopravného systému“, je užitočný na opis použiteľnosti systému, aj keď nie je súčasťou oficiálneho vymedzenia pojmu. „Primeranosť“ zahŕňa rôzne ďalšie prvky, ako je spoľahlivosť, vhodnosť pre ľudí, ktorí tento systém využívajú na pracovné a/alebo opatrovateľské povinnosti (ako je cestovanie na pracovisko a z pracoviska a preprava detí), bezpečnosť a ochrana dopravného systému a jeho dostupnosť mimo základných dopravných hodín, či je bezbariérový a či sú informácie o možnostiach cestovania široko dostupné ([6]).

(7) Príčiny dopravnej chudoby vyplývajú z nízkych príjmov a iných systémových prekážok, ako je nedostatočný prístup k cenovo dostupnému bývaniu v blízkosti pracoviska, vzdelávacích zariadení a základných služieb, geografická izolácia, absencia alebo obmedzená dostupnosť verejnej alebo súkromnej dopravy alebo špecifické sociálno-ekonomické, demografické a fyzické charakteristiky, ktoré obmedzujú možnosti jednotlivcov využívať primerané dopravné služby.

(8) Podľa štúdie Komisie sú celkové výdavky na dopravu najvyššie v oblastiach so strednou hustotou obyvateľstva, pravdepodobne v dôsledku väčšieho podielu dochádzania za prácou a väčšieho počtu ciest z týchto oblastí do miest (napr. za prácou alebo nákupmi) ([7]). Ako sa uvádza v stratégii EÚ pre najvzdialenejšie regióny ([8]), doprava zohráva kľúčovú úlohu pre najvzdialenejšie regióny, najodľahlejšie časti EÚ. Dopravnou chudobou sú zvyčajne zvlášť postihnuté ostrovy a najvzdialenejšie regióny, a to aj pokiaľ ide o prístup obyvateľov k základným sociálno-ekonomickým službám, vysokú závislosť od leteckej a námornej dopravy a nižšiu nahraditeľnosť druhov dopravy ([9]).

(9) Z údajov Eurostatu ([10]) vyplýva, že podiel obyvateľov, ktorí si nemôžu dovoliť auto a sú ohrození chudobou (pod 60 % mediánu ekvivalentného príjmu), sa v roku 2023 pohyboval od približne 6 % (5,5 % v Taliansku, 6 % na Cypre a 6,2 % na Malte) do viac ako 30 % (34,3 % vo Fínsku, 34 % v Rumunsku a 32,4 % na Slovensku a v Maďarsku). Situácia sa výrazne líši v závislosti od typu domácnosti. V 12 členských štátoch si v roku 2023 viac ako 30 % obyvateľov s nezaopatrenými deťmi a nízkym príjmom nemohlo dovoliť auto (44,4 % na Slovensku, 43,4 % v Maďarsku).

(10) V širšom zmysle možno jednotlivcov alebo domácnosti s nízkymi a nižšími strednými príjmami, ktoré si môžu dovoliť verejnú alebo súkromnú dopravu, považovať za „ohrozené dopravnou chudobou“, ak doprava predstavuje významný podiel ich súkromného rozpočtu (napríklad viac ako dvojnásobok mediánu obyvateľstva krajiny).

(11) Predchádzanie dopravnej chudobe a jej zmierňovanie je jednou z priorít transeurópskej dopravnej siete (TEN-T). Infraštruktúra TEN-T musí zabezpečiť plynulú mobilitu a dostupnosť pre všetkých používateľov, najmä tých, ktorí sú vystavení dopravnej chudobe alebo zraniteľnosti.

([6]) Ako je zahrnuté v dokumente: Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre zamestnanosť, sociálne záležitosti a začlenenie, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. a kol., záverečná správa, *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies* (Dopravná chudoba: definície, ukazovatele, determinanty a stratégie zmierňovania), október 2024.

([7]) Európska komisia, technická správa JRC, *Energy Poverty, Transport Poverty and Living Conditions* (Energetická chudoba, dopravná chudoba a životné podmienky), analýza údajov a sociálno-ekonomických ukazovateľov EÚ, 2022.

([8]) Európska komisia, Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Ľudia na prvom mieste, zabezpečenie udržateľného a inkluzívneho rastu a využívanie potenciálu najvzdialenejších regiónov EÚ [COM(2022) 198 final, 3.5.2022].

([9]) Na európskom kontinente sa lety na krátku vzdialenosť dajú nahradiť jazdou vlakom alebo autom ľahšie ako v najvzdialenejších regiónoch; pozri štúdiu Európskeho parlamentu, ktorú si vyžiadal výbor TRAN, *Transport and tourism in outermost regions assessing mobility poverty and the effects of new climate policies* (Doprava a cestovný ruch v najvzdialenejších regiónoch: posúdenie chudoby v oblasti mobility a účinkov nových politík v oblasti klímy), PE 759.311, marec 2025, https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2025/759311/CASP_STU(2025)759311_EN.pdf.

([10]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mddu05/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mddu.

(12) Komisia vo svojej dlhodobej vízii pre vidiecke oblasti EÚ ([11]) vyzýva členské štáty a regióny, aby vypracovali udržateľné stratégie v oblasti vidieckej mobility s celkovým cieľom vytvoriť „silnejšie, prepojené, odolné a prosperujúce vidiecke oblasti do roku 2040“. Táto vízia si vyžaduje úsilie o zachovanie a zlepšenie cenovo dostupných služieb verejnej dopravy a infraštruktúru, ako sú železnice, vnútrozemské vodné cesty, cesty, nabíjacie a čerpacie stanice, a to s cieľom podporiť riešenia mobility s nulovými emisiami, cyklistické cesty, multimodálne spojenia vrátane aktívnej mobility a dopravné spojenia príbrežnej námornej a leteckej dopravy.

(13) Ako sa uvádza v Odvetvovom akčnom pláne Komisie pre európsky automobilový priemysel ([12]), systémy sociálneho lízingu ([13]) môžu pomôcť poskytnúť cenovo dostupné riešenia v oblasti čistej mobility pre zraniteľných používateľov dopravy a mohli by sa financovať z prostriedkov, ktoré sa v rámci Sociálno-klimatického fondu zmobilizujú v rokoch 2026 až 2032. Spoločné autonómne vozidlá, autonómne kyvadlové vozidlá a diaľkovo ovládané vozidlá môžu navyše prispieť k riešeniu problémov prvého/posledného úseku pre komunity s nedostatočnými službami ([14]).

(14) Komisia uľahčila výmenu osvedčených postupov medzi členskými štátmi o nákladovo efektívnych opatreniach a investíciách, ktoré sa majú zahrnúť do sociálno-klimatických plánov ([15]), a o vedení verejných konzultácií ([16]). Uverejnila usmerňovacie dokumenty týkajúce sa vykonávania Sociálno-klimatického fondu ([17]), ako aj súbor odporúčaní s osvedčenými postupmi pre Sociálno-klimatický fond, ktoré sformulovala podskupina pre verejnú dopravu a spoločnú mobilitu expertnej skupiny pre mestskú mobilitu ([18]).

(15) Zber údajov o ukazovateľoch relevantných pre politiku je rozhodujúci pre stanovenie priorít politiky, určenie hlavných príjemcov a monitorovanie pokroku pri dosahovaní cieľov politiky. Tento proces môže podporiť niekoľko ukazovateľov, ktoré vypracoval Eurostat a ktoré môžu umožniť porovnávanie výsledkov v rámci EÚ, pričom sa bude vychádzať z existujúcich hodnotiacich tabuliek a monitorovacích rámcov, ako je napríklad sociálny prehľad ([19]), ako aj z ďalších dôkazov, ktoré sa zdieľajú v rámci pravidelných preskúmaní pokroku pri vykonávaní odporúčania Rady o zabezpečení spravodlivej transformácie pre všetkých ([20]).

(16) Európske stredisko pre monitorovanie spravodlivej transformácie, ktoré bude uvedené do prevádzky v roku 2026, nadväzuje na odporúčanie Rady o zabezpečení spravodlivej transformácie na klimaticky neutrálne hospodárstvo ([21]) a jeho cieľom je posilniť dôkazovú základňu o aspektoch spravodlivosti zelenej transformácie. Stredisko bude vyvíjať a zhromažďovať príslušné údaje, vypracúvať štandardizované ukazovatele, zhromažďovať osvedčené postupy a uľahčovať výmenu údajov o príslušných trendoch a politikách vrátane dopravnej chudoby a zraniteľných skupín.

([11]) COM(2021) 345 final, https://ec.europa.eu/regional_policy/en/newsroom/news/2021/06/30-06-2021-long-term-vision-for-rural-areas-for-stronger-connected-resilient-prosperous-eu-rural-areas.

([12]) Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Odvetvový akčný plán pre európsky automobilový priemysel [COM(2025) 95 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=celex:52025DC0095].

([13]) Pozri napríklad francúzsky systém sociálneho lízingu v oddiele 3.6.3 publikácie Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre oblasť klímy, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. a kol., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary* (Podpora vykonávania Sociálno-klimatického fondu – Poznámka o osvedčených postupoch pre nákladovo efektívne opatrenia a investície – Zhrnutie), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([14]) Pozri *Transport and Environment Report 2022* (Správa o doprave a životnom prostredí z roku 2022), ktorú vypracovala Európska environmentálna agentúra, https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2022.

([15]) Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre oblasť klímy, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. a kol., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary* (Podpora vykonávania Sociálno-klimatického fondu – Poznámka o osvedčených postupoch pre nákladovo efektívne opatrenia a investície – Zhrnutie), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([16]) Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre oblasť klímy a Gelibolyan, K., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices of public consultation for the Social Climate Plans* (Podpora vykonávania Sociálno-klimatického fondu – Poznámka o osvedčených postupoch verejnej konzultácie k sociálno-klimatickým plánom), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/49708.

([17]) Európska komisia, Oznámenie Komisie – Usmernenie k sociálno-klimatickým plánom [C(2025) 881 final, 5.3.2025, https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/1597/oj].

([18]) Podskupina pre verejnú dopravu a spoločnú mobilitu expertnej skupiny pre mestskú mobilitu, 10.6.2024, https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

([19]) Pozri https://ec.europa.eu/eurostat/cache/dashboard/social-scoreboard/.

([20]) Pozri https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15439-2023-INIT/sk/pdf.

([21]) Odporúčanie Rady zo 16. júna 2022 o zabezpečení spravodlivej transformácie na klimaticky neutrálne hospodárstvo (2022/C 243/04, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=oj:JOC_2022_243_R_0004).

(17) Chudobu v doprave nemožno vzhľadom na jej prepojenie s rôznymi oblasťami politiky riešiť izolovane. Pri vypracúvaní opatrení zameraných na zraniteľné skupiny má zásadný význam prijatie medziodvetvového prístupu, napríklad prepojením rozvoja sociálneho bývania s poskytovaním primeranej, cenovo dostupnej a udržateľnej dopravnej infraštruktúry,

TÝMTO ODPORÚČA ČLENSKÝM ŠTÁTOM:

Oddiel I – *Rozvoj strategického prístupu k boju proti dopravnej chudobe a k jej predchádzaniu*

1. Začleniť dopravnú chudobu do existujúcich stratégií boja proti chudobe a odvetvových (napr. energetických) stratégií na vnútroštátnej a regionálnej úrovni s jasne vymedzenými a merateľnými cieľmi, vykonateľnými implementačnými plánmi s míľnikmi, jasnou zodpovednosťou a primeranými dlhodobými zdrojmi. Celkovým cieľom by malo byť predchádzanie dopravnej chudobe a jej znižovanie pri súčasnom rešpektovaní životného prostredia a dohodnutých klimatických cieľov, ako aj ekonomickej životaschopnosti. Je možné inšpirovať sa procesom stanoveným v nariadení (EÚ) 2023/955 na účely vypracovania národných sociálno-klimatických plánov v rámci Sociálno-klimatického fondu, v odporúčaní Rady o zabezpečení spravodlivej transformácie na klimaticky neutrálne hospodárstvo, ako aj v usmerneniach na vypracovanie plánov udržateľnej mestskej mobility ([22]), a snažiť sa o súlad s ním. Dôležité kroky v tomto procese sú:

   a) identifikácia zraniteľných skupín postihnutých dopravnou chudobou, a to na základe dostupných údajov a základných príčin dopravnej chudoby na území jednotlivých štátov, pričom sa zohľadnia všetky rozmery dopravnej chudoby;

   b) identifikácia a analýza problémov a realizácia interdisciplinárneho plánovania so zapojením zainteresovaných strán a verejnosti, s osobitným dôrazom na regionálne a miestne orgány a zástupcov, s využitím komplexného a transparentného procesu verejných konzultácií a zapojenia zainteresovaných strán, s aktívnym zapojením cieľových skupín vo všetkých fázach;

   c) identifikácia vhodných opatrení a investícií spojených s merateľnými míľnikmi, cieľmi a harmonogramami postupného odstraňovania dopravnej chudoby s využitím posúdení distribučného vplyvu opatrení a reforiem ([23]);

   d) vykonávanie opatrení a investícií a verejné monitorovanie ich vykonávania. Hodnotenie pokroku na základe celého radu ukazovateľov výkonnosti a prípadne úprava politík, ak to bude nutné, pričom by sa mali podľa potreby využívať existujúce procesy riadenia, hodnotiace tabuľky a ukazovatele.

2. Zabezpečiť súdržnosť a synergie s vykonávaním a pravidelnými preskúmaniami pokroku podľa odporúčania Rady o zabezpečení spravodlivej transformácie na klimaticky neutrálne hospodárstvo. Zohľadňovanie potrieb v oblasti dopravy pri vypracúvaní plánov začlenenia v prípade príjemcov minimálneho príjmu ([24]).

3. Zabezpečiť koherentnosť s plánovanými opatreniami a investíciami a so záväzkami prijatými v rámci rôznych súvisiacich programov a plánov, napríklad v rámci plánov obnovy a odolnosti, programov politiky súdržnosti, plánov spravodlivej transformácie územia, národných energetických a klimatických plánov, dlhodobých stratégií v oblasti budov a národných plánov obnovy budov a sociálno-klimatických plánov.

4. Posilniť postavenie miestnych a regionálnych aktérov a ich schopnosť identifikovať, navrhovať a realizovať vhodné opatrenia a investície poskytnutím prístupu k odbornej príprave, nástrojom a príslušným zdrojom. Títo aktéri majú rozhodujúci význam pri prispôsobovaní riešení na mieru špecifickým potrebám svojich komunít a pri zabezpečovaní účinného vykonávania na miestnej úrovni.

([22]) https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/sump-guidelines-and-decision-makers-summary_en.

([23]) Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Zlepšenie posudzovania distribučného vplyvu politík členských štátov [COM(2022) 494 final, 28.9.2022, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=COM%3A2022%3A494%3AFIN&qid=1664539714709].

([24]) Odporúčanie Rady z 30. januára 2023 o primeranom minimálnom príjme zaručujúcom aktívne začleňovanie (2023/C 41/01).

5. Vymieňať si osvedčené postupy, získané skúsenosti a vplyvy opatrení na rôzne zraniteľné skupiny s cieľom podporiť vzájomné učenie a zlepšiť účinnosť intervencií v celej EÚ, a to aj prostredníctvom príspevkov do pripravovaného Európskeho strediska pre monitorovanie spravodlivej transformácie.

Oddiel II – *Plánovanie politiky*

6. Určiť, čo sa má považovať za dostatočnú úroveň prístupnosti k cenovo dostupnej doprave v jednotlivých regiónoch a takisto na miestnej úrovni a zabezpečiť zosúladenie priestorového rozloženia základných sociálno-ekonomických služieb a poskytovania dopravných možností a infraštruktúry.

7. Inšpirovať sa rámcom prístupnosti, ktorý vypracovala Komisia, Medzinárodné fórum pre dopravu pri OECD, a ktorý sa opiera o i) prístupnosť vymedzenú ako celkový počet destinácií dostupných za stanovený čas; ii) blízkosť, ktorá sa označuje ako celkový počet destinácií nachádzajúcich sa v pevne stanovenej vzdialenosti, a iii) výkonnosť dopravy, ktorá sa považuje za pomer medzi prístupnosťou a blízkosťou, pričom sa porovnáva obyvateľstvo s prístupom s okolitým obyvateľstvom ([25]). Zahrnúť multimodálne cesty, napríklad kombinácie autobusu a vlaku, s cieľom určiť priority pre investície do infraštruktúry. Pri súčasnom zohľadnení aspektov cenovej dostupnosti dopravy posúdiť, či je potrebné zlepšiť existujúcu infraštruktúru, rozšíriť alebo vybudovať novú infraštruktúru alebo zlepšiť multimodálne prepojenie, napríklad cyklistické cesty alebo autobusové spoje vedúce k železničným staniciam.

8. Podporovať a nabádať miestne orgány v mestských a prímestských oblastiach pri riešení dopravnej chudoby v rámci prípravy a realizácie plánov udržateľnej mestskej mobility (ďalej len „plány SUMP“). Zvážiť prijatie podobných prístupov pri plánovaní riešení v oblasti mobility vo vidieckych a vzdialených regiónoch, ktoré nie sú zahrnuté v plánoch SUMP.

9. Zvážiť riešenie významných nedostatkov v údajoch prostredníctvom pravidelného a systematického zberu údajov ([26]), pričom výsledky by mali byť verejne dostupné na vládnych platformách údajov na rôznych úrovniach verejnej správy. Zvážiť vypracovanie a používanie rozčlenených ukazovateľov a údajov, a to aj podľa pohlavia a príjmu, v kombinácii s geopriestorovými ukazovateľmi (pozri príklady uvedené v prílohe I), aspoň na úrovni NUTS 3 ([27]), ktoré by sa vzťahovali na dostupnosť dopravných sietí a rozmer prístupnosti (umiestnenie základných sociálno-ekonomických služieb).

10. Maximalizovať účinnosť dostupných vnútroštátnych finančných prostriedkov a finančných nástrojov EÚ na financovanie dopravnej infraštruktúry a dopravných služieb, ktorými sa bojuje proti dopravnej chudobe a zároveň sa podporuje udržateľná mobilita v celej EÚ. Zvážiť dostupné zdroje, časový plán investícií, potreby miestneho obyvateľstva a náklady a prínosy rôznych druhov dopravy v tomto kontexte.

11. Spolupracovať s ostatnými členskými štátmi pri zosúlaďovaní ich politík v oblasti zberu údajov a pri poskytovaní možností cezhraničnej dopravy, najmä pre zraniteľných používateľov dopravy, a takisto pri podpore cezhraničného vstupu zainteresovaných strán.

([25]) Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre regionálnu a mestskú politiku, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. a kol., *Passenger rail performance in Europe: Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (Výkonnosť osobnej železničnej dopravy v Európe: Regionálne a územné ukazovatele prístupnosti pre osobnú železničnú dopravu), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2021, Inforegio – Výkonnosť osobnej železničnej dopravy v Európe: Regionálne a územné ukazovatele prístupnosti pre osobnú železničnú dopravu. Pokiaľ ide o cestnú dopravu, pozri Európska komisia, *Road Transport Performance in Europe* (Výkonnosť cestnej dopravy v Európe), 2018, Inforegio – Výkonnosť cestnej dopravy v Európe.

([26]) Dôležitými prvkami v tomto ohľade sú napríklad: umiestnenie zastávok verejnej dopravy a cestovné poriadky verejnej dopravy (frekvencia spojov), časy dochádzania na základe údajov v reálnom čase (najmä dopravné toky v čase dopravnej špičky), najčastejšie cesty na miestnej úrovni, údaje o cestnej sieti, údaje o vlastníctve automobilov, infraštruktúra pre cyklistov a chodcov a údaje o umiestnení základných sociálno-ekonomických služieb. Údaje by mali v ideálnom prípade poskytovať informácie o stave trendov vo všetkých druhoch dopravy, ako aj o dôvodoch výberu konkrétneho druhu dopravy v geografickej oblasti, a o úrovni integrácie jednotlivých druhov dopravy (multimodalita).

([27]) Región NUTS 3 je územná jednotka vymedzená v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1059/2003 z 26. mája 2003 o zostavení spoločnej nomenklatúry územných jednotiek pre štatistické účely (NUTS).

Oddiel III – *Tvorba politiky*

12. Uprednostňovať opatrenia podporujúce jednotlivcov a domácností najviac postihnuté dopravnou chudobou, a to na základe spoľahlivého posudzovania distribučných vplyvov príslušných opatrení a politík.

13. Cielené podporné opatrenia sa môžu sústrediť napríklad na domácnosti s nízkymi alebo nižšími strednými príjmami v geografických oblastiach s nedostatočnými službami, pričom sa nesmie zabudnúť na zraniteľné skupiny v prosperujúcejších oblastiach, napríklad vo veľkých mestách. Ďalším prístupom je zamerať podporu na osobitné kategórie zraniteľných osôb, najmä tých, ktoré sú závislé od motorizovanej dopravy založenej na fosílnych palivách a ktoré buď nemajú prístup k cenovo dostupným a primeraným možnostiam verejnej dopravy, alebo čelia nedostatočnej či obmedzenej dostupnosti takýchto služieb vo svojej oblasti. Ďalšou možnosťou je kombinácia zlepšení systému verejnej dopravy (dostupnej pre všetkých) so zníženými cenami alebo poukážkami na verejnú dopravu pre zraniteľné skupiny (pozri prílohu II, v ktorej sú uvedené niektoré opatrenia a investície ako príklady, ako aj usmernenie Komisie k sociálno-klimatickým plánom). Týmto spôsobom možno zlepšiť celkovú ponuku dopravy v prospech všetkých a ľahšie dosiahnuť úspory z rozsahu.

14. Zabezpečiť, aby sa opatrenia neobmedzovali len na vlastníkov automobilov alebo bicyklov, ale aj na dekarbonizáciu odvetvia miestnej dopravy a jeho infraštruktúry. Zvážiť všetky formy mobility: multimodálna verejná doprava, ako aj nové služby založené na spoločných jazdách, car-sharingu (prípadne vrátane autonómnych vozidiel) a službách spoločnej mobility vrátane mikromobility, služieb na požiadanie a aktívnej mobility (chôdza a jazda na bicykli).

15. Vychádzať z osvedčených postupov a priorít opatrení uvedených v nedávnom oznámení Komisie o dekarbonizácii podnikových vozových parkov ([28]), ktoré môžu urýchliť obrat podnikových vozidiel s nulovými emisiami, a tým podporiť vznik širokého trhu s jazdenými vozidlami.

16. Zvážiť poskytnutie prístupu zraniteľným používateľom dopravy a zraniteľným mikropodnikom k novým a jazdeným vozidlám s nulovými emisiami prostredníctvom opatrení, ako sú systémy sociálneho lízingu, spolu so zavádzaním nabíjacej infraštruktúry. Pri navrhovaní systémov prenájmu alebo lízingu vozidiel s nulovými emisiami pre zraniteľné skupiny by sa mohli zohľadniť faktory, ako je výška príjmu, prístupnosť a dostupnosť existujúcej verejnej dopravy a služieb spoločnej mobility a priemerný čas a vzdialenosť dochádzania do práce.

17. Motivovať využívanie najudržateľnejšieho dostupného druhu dopravy a zároveň zabezpečiť, aby bol v súlade s každodennými potrebami cieľových skupín. Uprednostňovať verejnú dopravu pred neaktívnou individuálnou mobilitou a znižovať závislosť od súkromných automobilov. Podporovať zlepšenie spojení verejnej dopravy v mestských oblastiach, ako aj prepojenie s vidieckymi, okrajovými a vzdialenými oblasťami. Popri zameraní okamžitej podpory na skupiny postihnuté dopravnou chudobou, navrhovať politiku, ktorá zohľadňuje širšie potreby v oblasti dopravy. Nielenže sa tým bude riešiť problém dopravnej chudoby, ale vo všeobecnosti sa zlepší aj prepojenosť systému, znížia sa emisie CO_2 a látok znečisťujúcich ovzdušie, preťaženie, nehody a hluk a poskytne sa životaschopná alternatíva pre všetky skupiny obyvateľstva.

18. Rozšíriť spádové oblasti hromadnej dopravy kombináciou s autobusmi, ako aj kyvadlovou dopravou na požiadanie, riešeniami v oblasti spoločnej mobility (ako sú spoločné vozidlá, elektrické bicykle, elektrické kolobežky, ale aj spoločné autonómne vozidlá a spoločné jazdy prostredníctvom car-poolingu), mobilitou ako službou a aktívnou mobilitou.

19. V prípade služieb miestnej a regionálnej verejnej dopravy, ktoré nie sú komerčne životaschopné, zvážiť uzatvorenie zmlúv o službách vo verejnom záujme vrátane primeraných kompenzácií prevádzkovateľom dopravy, aby sa zabezpečilo primerané poskytovanie služieb spĺňajúcich potreby verejnej služby ([29]). V oblastiach s nedostatočnými službami zvážiť poskytnutie podpory pre služby na požiadanie, ako je hromadná cestná doprava alebo spoločné taxíky, najmä v riedko osídlených oblastiach. Podporovať vstup prevádzkovateľov dopravy na trh obmedzením administratívnych alebo iných právnych prekážok pri poskytovaní služieb s cieľom zvýšiť výber a prístupnosť a znížiť ceny pre používateľov, najmä pre tých zraniteľných.

([28]) COM(2025) 96 final.

([29]) So zreteľom na nariadenie (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, v ktorom sa stanovuje zásada povinného verejného obstarávania v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme v pozemnej doprave.

20. Zvážiť pilotné projekty zavádzania spoločných autonómnych vozidiel, autonómnej kyvadlovej dopravy a vozidiel prevádzkovaných na diaľku na zabezpečenie cenovo dostupnej a efektívnej dopravy v komunitách s nedostatočnými službami a na riešenie problémov prvého a posledného úseku, a to aj zabezpečením primeraných právnych podmienok umožňujúcich poskytovanie takýchto služieb.

21. Uľahčiť intenzívnejšie využívanie bicyklov, elektrických bicyklov a podobných riešení v oblasti mikromobility, ako aj chôdze (prostredníctvom infraštruktúry pre chodcov). Rozvíjať bezpečnú, zabezpečenú a pohodlnú sieť cyklistickej infraštruktúry vrátane parkovísk pre bicykle a súvisiacich služieb (ako je systém požičiavania bicyklov), ktorá spája oblasti s nízkymi príjmami s relevantnými destináciami. Zvážiť dotovanie nákupu alebo lízingu bicyklov, elektrických bicyklov a nákladných bicyklov na podporu používateľov dopravy s nízkymi príjmami.

22. Zabezpečiť, aby rodová rovnosť ([30]), inkluzívnosť a cenová dostupnosť a prístupnosť verejnej dopravy a služieb spoločnej mobility, a to aj pre cestujúcich so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou, boli začlenené do návrhu a vykonávania politiky. Zvážiť komplexnejšie modely mobility (ako je využívanie viacerých druhov dopravy) a potreby rôznych sociálnych skupín, najmä tých, ktorí si nemôžu dovoliť súkromné auto, a osôb s opatrovateľskými povinnosťami. Vždy zvažovať zabezpečenie verejnej dopravy alebo riešení v oblasti aktívnej mobility na dosiahnutie hlavných miest zamestnanosti, najmä v prípade miest, ktoré poskytujú zamestnanie značnému počtu ľudí s nízkymi príjmami.

23. Podporovať dopravné opatrenia a investície s primeranou široko dostupnou digitálnou infraštruktúrou, najmä vo vzdialených a vidieckych oblastiach. Zavádzať inovatívne služby (ak je to relevantné), ako sú rozpočty na mobilitu poskytované prostredníctvom aplikácií „mobilita ako služba“ alebo digitálnych peňaženiek, s cieľom poskytnúť cielenú podporu zraniteľným používateľom. Dopĺňať digitálne riešenia o nedigitálne alternatívy, aby boli informácie a služby dostupné aj pre používateľov s nízkou digitálnou gramotnosťou alebo s obmedzeným prístupom na internet. Uľahčiť rozvoj a dosah dopravných služieb, ktoré využívajú digitálne technológie na zabezpečenie širšieho výberu možností cestovania a skrátenie čakacích lehôt, cestovného času alebo nákladov na dopravu.

24. Zvyšovať povedomie o všetkých opatreniach zameraných na boj proti dopravnej chudobe prostredníctvom vhodných komunikačných kanálov, aby sa zabezpečilo, že určení príjemcovia budú informovaní o opatreniach navrhnutých na zmiernenie dopravnej chudoby a budú sa nabádať, aby ich využívali. Oslovovať organizácie občianskej spoločnosti, najmä tie, ktoré zastupujú skupiny ohrozené dopravnou chudobou, s cieľom zapojiť ich do kampaní na zvyšovanie informovanosti. Snažiť sa o zmenu postoja verejnosti k udržateľnej doprave, aby sa udržateľné možnosti stali prijateľnejšími a dostupnejšími v celej krajine.

V Bruseli 22. mája 2025

Za Komisiu
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komisie

([30]) Pri zavádzaní tohto prístupu do praxe môžu verejným orgánom a zainteresovaným stranám v oblasti dopravy pomôcť praktické nástroje, ako je napríklad príručka o uplatňovaní hľadiska rovnosti v doprave. Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu, *Handbook for equality mainstreaming at DG MOVE – Training materials for equality mainstreaming in mobility and transport* (Príručka pre uplatňovanie hľadiska rovnosti na GR MOVE – Školiace materiály pre uplatňovanie hľadiska rovnosti v mobilite a doprave), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2832/824729.

PRÍLOHA I

PRÍKLADY UKAZOVATEĽOV DOPRAVNEJ CHUDOBY

1. **EURÓPSKA KOMISIA, GENERÁLNE RIADITEĽSTVO PRE ZAMESTNANOSŤ, SOCIÁLNE ZÁLEŽITOSTI A ZAČLENENIE, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. A KOL., ZÁVEREČNÁ SPRÁVA, *TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES* (DOPRAVNÁ CHUDOBA: DEFINÍCIE, UKAZOVATELE, DETERMINANTY A STRATÉGIE ZMIERŇOVANIA), OKTÓBER 2024** ([1])

1. Ukazovatele zamerané na cenovú dostupnosť dopravy

   a) podiel obyvateľov, ktorí si nemôžu dovoliť vlastniť automobil, podľa príjmovej skupiny a typu domácnosti na rôzne skupiny obyvateľstva;

   b) podiel obyvateľov, pre ktorých sú cestovné lístky na verejnú dopravu „príliš drahé“ (k dispozícii aj podľa stupňa urbanizácie: veľkomestá, mestá a predmestia, vidiecke oblasti a podľa rôznych skupín obyvateľstva);

   c) podiel domácností identifikovaných podľa ukazovateľov cenovej dostupnosti dopravy 6 % a 2M ([2]) (k dispozícii aj podľa stupňa urbanizácie: veľkomestá, mestá a predmestia, vidiecke oblasti a podľa skupiny obyvateľstva);

   d) percentuálny podiel disponibilného príjmu vynaloženého na dopravu (prevádzka dopravných zariadení a dopravné služby) (k dispozícii aj podľa decilu výdavkov).

2. Ukazovatele zamerané na dostupnosť dopravy

   a) podiel obyvateľov, ktorí sú materiálne aj sociálne deprivovaní a vlastnia auto;

   b) podiel obyvateľov, pre ktorých je najbližšia zastávka verejnej dopravy „príliš ďaleko“ (k dispozícii aj podľa stupňa urbanizácie: veľkomestá, mestá a predmestia, vidiecke oblasti);

   c) podiel obyvateľov s „veľmi ťažkým“ prístupom k verejnej doprave podľa celkového počtu obyvateľov a vidieckeho obyvateľstva.

3. Ukazovatele zamerané na prístupnosť dopravy

   — podiel aktívnych obyvateľov, ktorí trávia dochádzaním do práce (jedným smerom) viac ako 30 minút, podľa stupňa urbanizácie.

4. Ukazovatele zamerané na primeranosť dopravy

   — podiel obyvateľov, ktorí považujú prístup k verejnej doprave za príliš zložitý (pre osoby so zníženou pohyblivosťou).

2. **NEÚPLNÝ ZOZNAM PRÍKLADOV ĎALŠÍCH UŽITOČNÝCH UKAZOVATEĽOV, KTORÉ BY SA MOHLI VYTVORIŤ ALEBO UŽ EXISTUJÚ**

Rozmer cenovej dostupnosti:

   a) ukazovateľ LIHC (*low income, high cost*, nízke príjmy a vysoké náklady), ktorým sa meria podiel domácností s výdavkami na dopravu vyššími ako národný medián a ohrozených chudobou ([3]);

([1]) Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre zamestnanosť, sociálne záležitosti a začlenenie, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. a kol., záverečná správa, *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies* (Dopravná chudoba: definície, ukazovatele, determinanty a stratégie zmierňovania), október 2024, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en?prefLang=sk. Zdroje: ods. 1 písm. a): Eurostat [ilc_mddu05]; ods. 1 písm. b): zdroj: Eurostat [ilc_mdes13a]; ods. 1 písm. d): Eurostat [icw_aff_05]; ods. 2 písm. c): Eurofound, Mikrodáta z európskeho prieskumu kvality života z roku 2016; ods. 3: Eurostat [lfso_19plwk28].

([2]) Prahová hodnota 6 %: podiel obyvateľov, ktorí vynakladajú na dopravu viac ako 6 % alebo viac ako dvojnásobok národného mediánu a majú celkové výdavky nižšie ako národný medián. 2M sa vzťahuje na index neprimeraných výdavkov (2M znamená dvojnásobok národného mediánu). Domácnosť sa považuje za dopravne zraniteľnú, ak je podiel celkových výdavkov na dopravu vyšší ako dvojnásobok národného mediánu. Inými slovami, ide o domácnosti, ktoré ich sociálno-ekonomická situácia vedie k neúmerne vysokým výdavkom na udržanie úrovne mobility zodpovedajúcej ich potrebám.

([3]) Kombinácia predchádzajúceho ukazovateľa a osôb ohrozených chudobou alebo sociálnym vylúčením podľa skupiny krajiny narodenia (obyvateľstvo vo veku 18 rokov a viac) (ilc_peps06n).

b) ukazovateľ 10 % (percentuálny podiel domácností, v ktorých výdavky na dopravu predstavujú viac ako 10 % čistého príjmu);

c) osoby, ktoré si nemôžu dovoliť pravidelne využívať verejnú dopravu, podľa veku, pohlavia, postavenia v zamestnaní a príjmovej skupiny ([4]);

d) štruktúra výdavkov na spotrebu podľa stupňa urbanizácie a klasifikácia individuálnej spotreby podľa účelu (k dispozícii sú aj údaje za rok 2020) ([5]).

Rozmer dostupnosti dopravy a prístupnosti základných služieb:

a) počet cestujúcich prepravených verejnou dopravou vo veľkomeste a funkčnej mestskej oblasti za rok;

b) osobokilometre vo verejnej doprave vo veľkomeste a funkčnej mestskej oblasti za rok;

c) počet parkovacích miest pre bicykle pri zastávkach a staniciach verejnej dopravy vo veľkomeste a funkčnej mestskej oblasti;

d) priemerný čas na prejazd 3 km verejnou dopravou cez veľkomesto a funkčnú mestskú oblasť v čase špičky a mimo špičky;

e) obyvatelia, ktorí majú zastávku verejnej dopravy v pešej vzdialenosti (autobusová a električková zastávka do 500 m a/alebo vlaková stanica alebo stanica metra do 1 km) – pre mestské oblasti už existuje ([6]);

f) zamestnané osoby podľa času dochádzania, dosiahnutého stupňa vzdelania a stupňa urbanizácie ([7]);

g) obyvatelia s prístupom k železnici do 1,5 hodiny/obyvatelia v okruhu 120 km × 100 ([8]);

v prípade chôdze, jazdy na bicykli, verejnej dopravy, plynulej jazdy, jazdy v reálnych/preťažených podmienkach:

h) počet jednotlivcov/zariadení poskytujúcich služby s dostupnosťou v rámci určitého časového limitu cesty (na úrovni siete alebo agregované na úrovni LAU/NUTS 3);

i) podiel obyvateľov s prístupom aspoň k N zariadeniam poskytujúcim služby v rámci časového limitu cesty (podľa LAU/NUTS 3) („N“ je počet príslušných zariadení poskytujúcich služby, ktoré by sa mali zohľadniť podľa služby);

j) cestovný čas do najbližších N zariadení poskytujúcich služby/jednotlivcov (na úrovni siete alebo agregované na úrovni LAU/NUTS 3);

k) Foster-Greer-Thorbecke (FGT2) – ukazovateľ prístupnosti zohľadňujúci počet jednotlivcov pod vopred definovanou hranicou dostatočnosti ([9]), vážený rozsahom ich nedostatočnej prístupnosti v rámci daného cestovného času (40 – 50 min.) (na úrovni siete alebo agregovaný na úrovni LAU/NUTS 3).

([4]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdes13a/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdes.
([5]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_livcon.
([6]) Pozri ôsmu správu o súdržnosti Európska komisia, *Cohesion in Europe towards 2050, eighth report on economic, social and territorial cohesion* (Súdržnosť v Európe do roku 2050, ôsma správa o hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti), 2021, mapa 4.7, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr.pdf.
([7]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfso_19plwk28/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_labour.du_lfso.du_lfso_19.
([8]) Pozri Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre regionálnu a mestskú politiku, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. a kol., *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (Výkonnosť osobnej železničnej dopravy v Európe: Regionálne a územné ukazovatele prístupnosti pre osobnú železničnú dopravu), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2021.
([9]) Pozri Science direct, *Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What's stopping us?* (Určenie a implementácia dostatočnej úrovne prístupnosti: Čo nám bráni?), Jean Ryan a Karel Martens, september 2023, https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792.

Pre rozmery dostupnosti a prístupnosti môžu byť užitočné tieto údaje:

— Európska komisia, *Passenger Rail Performance in Europe: Regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail* (Výkonnosť osobnej železničnej dopravy v Európe: Regionálne a územné ukazovatele prístupnosti pre osobnú železničnú dopravu), 2021 ([10]),

— v prípade cestnej dopravy pozri Európska komisia, *Road Transport Performance in Europe* (Výkonnosť cestnej dopravy v Európe), 2018 ([11]),

— Európska komisia, *Cohesion in Europe towards 2050, eighth report on economic, social and territorial cohesion* (Súdržnosť v Európe do roku 2050, ôsma správa o hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti), 2021, pozri mapu 4.7 ([12]),

— Európska komisia, *Ninth report on economic, social and territorial cohesion* (Deviata správa o hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti), 2024 ([13]),

— *OECD Rural Studies, Getting to Services in Towns and Villages, Preparing Regions for Demographic Change* (Štúdie OECD o vidieku, Prístup k službám v mestách a na dedinách, Príprava regiónov na demografické zmeny), 2024, s. 13 ([14]).

Na posúdenie **kvality a dostatočnosti siete verejnej dopravy** by sa jednotlivé druhy verejnej dopravy mohli rozdeliť do „kategórií kvality“ na základe úrovne frekvencie druhu dopravy (napr. menej ako 5 minút, 5 až 10 minút, 10 až 20 minút atď.) a vzdialenosti na ďalšiu zastávku pre každý druh dopravy ([15]).

Rozmer primeranosti dopravy:

a) podiel staníc metra so zariadeniami pre osoby so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou;

b) počet zastávok a staníc verejnej dopravy vo veľkomeste a funkčnej mestskej oblasti prístupných pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou;

c) počet vozidiel verejnej dopravy vo veľkomeste a funkčnej mestskej oblasti prístupných pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou, rozdelených podľa typu vozidla.

([10]) Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre regionálnu a mestskú politiku, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. a kol., *Passenger rail performance in Europe: Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (Výkonnosť osobnej železničnej dopravy v Európe: Regionálne a územné ukazovatele prístupnosti pre osobnú železničnú dopravu), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2021, https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2022/passenger-rail-performance-in-europe-regional-and-territorial-accessibility-indicators-for-passenger-rail.

([11]) https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2019/road-transport-performance-in-europe.

([12]) https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr.pdf.

([13]) https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion9/9CR_Report_FINAL.pdf.

([14]) https://www.oecd.org/en/publications/getting-to-services-in-towns-and-villages_df1e9b88-en.html.

([15]) Pozri príklad Rakúska, https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf; https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87.

PRÍLOHA II ([1])

PODPORA UDRŽATEĽNEJ MOBILITY: PRÍKLADY CIELENÝCH NÁKLADOVO EFEKTÍVNYCH OPATRENÍ A INVESTÍCIÍ ([2])

1. **Zameranie na podporu domácností s nízkymi alebo nižšími strednými príjmami v geografických oblastiach s nedostatočnými službami**

— zlepšenie služieb verejnej dopravy a spustenie autobusových/autokarových/železničných liniek v predmestských, prímestských a vidieckych oblastiach s obyvateľstvom s prevažne nízkymi príjmami,

— výstavba infraštruktúry verejnej dopravy v oblastiach s obyvateľstvom s prevažne nízkymi príjmami; centrá mobility na uľahčenie prepojenia a integrácie verejnej dopravy, spoločnej mobility, cyklistiky a chôdze prevažne v predmestských, prímestských a vidieckych oblastiach, ktoré ich prepájajú s centrami veľkomiest.

2. **Zameranie na podporu zraniteľných skupín**

— dotovaná špecifická doprava „od dverí k dverám“ na požiadanie alebo služby verejnej dopravy s nulovými emisiami, ktoré reagujú na dopyt, pre zraniteľné skupiny,

— programy poukážok na miestnu verejnú dopravu a predplatné na spoločnú mobilitu (vrátane bicyklov, elektronických bicyklov a kolobežiek) pre zraniteľné skupiny,

— zlepšenie prístupnosti verejnej dopravy pre osoby so zdravotným postihnutím inštaláciou rámp, výťahov a zvukových hlásení,

— budovanie bezpečných cyklistických pruhov, zabezpečených parkovacích miest pre bicykle, staníc na spoločné využívanie bicyklov a bezpečných uzamykateľných zariadení v blízkosti škôl, mládežníckych centier a univerzít,

— systémy sociálneho lízingu na vozidlá s nulovými emisiami pre domácnosti, mikropodniky a iných zraniteľných používateľov dopravy spolu s príslušnou nabíjacou infraštruktúrou.

3. **Kombinácia zlepšenia verejnej dopravy (dostupnej pre všetkých) s mechanizmami finančnej podpory pre zraniteľné skupiny**

— nákup autobusov alebo železničných vozidiel ([3]) s nulovými emisiami v mestských, predmestských a prímestských štvrtiach s nedostatočnými službami v kombinácii s poukážkami/digitálnymi peňaženkami na mobilitu pre zraniteľných používateľov dopravy,

— zriadenie dopravných služieb na požiadanie s nulovými emisiami v oblastiach, kde chýbajú primerané služby verejnej dopravy, alebo pre spojenie na „poslednom úseku“, prípadne v kombinácii s poukazmi/digitálnymi peňaženkami na mobilitu pre zraniteľných používateľov dopravy,

([1]) Doplnenie publikácie Európskej komisie [Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre oblasť klímy, Ramboll Management Consulting, Wuppertal Institute for Climate Environment and Energy, Ludden, V., Laine, A.-M. a kol., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investment* (Podpora vykonávania Sociálno-klimatického fondu – Poznámka o osvedčených postupoch pre nákladovo efektívne opatrenia a investície), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067], ako aj usmernenie Komisie k sociálno-klimatickým plánom, Európska komisia, oznámenie Komisie, Usmernenie k sociálno-klimatickým plánom, C(2025) 881 final, 5.3.2025, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/sk/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597.
Všetky opatrenia a investície sú oprávnené v rámci Sociálno-klimatického fondu.

([2]) Závisí od situácie v jednotlivých členských štátoch.

([3]) Ľahké železničné vozidlá s nulovými emisiami, ktoré umožňujú využívať existujúcu infraštruktúru bez modernizácie alebo s minimálnou modernizáciou a zvýšiť frekvenciu poskytovaných služieb.

— investície do infraštruktúry pre chodcov a cyklistov v kombinácii so systémami spoločného využívania bicyklov a/alebo dotáciami na nákup, dlhodobý prenájom a/alebo lízing bicyklov, elektronických bicyklov a nákladných bicyklov pre zraniteľné skupiny,

— dotované programy spoločného využívania vozidiel s nulovými emisiami alebo programy prenájmu pre domácnosti s nízkymi príjmami v kombinácii s investíciami do verejnej nabíjacej infraštruktúry.