

V Bruseli 22. mája 2025
(OR. en)

9304/25
ADD 1

TRANS 198
ENV 390
SOC 308

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od: Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie

Dátum doručenia: 22. mája 2025

Komu: Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie

Č. dok. Kom.: C(2025) 3068 annex

Predmet: PRÍLOHY
k
ODPORÚČANIU KOMISIE
o dopravnej chudobe: zabezpečenie cenovo dostupnej, prístupnej a spravodlivej mobility

Delegáciám v prílohe zasielame dokument C(2025) 3068 annex.

Príloha: C(2025) 3068 annex



V Bruseli 22. 5. 2025
C(2025) 3068 final

ANNEXES 1 to 2

PRÍLOHY

k

ODPORÚČANIU KOMISIE

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

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 2024¹

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 2M² (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.

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 [[lfsa_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. Ukazovatele zamerané na prístupnosť dopravy
 - podiel aktívnych obyvateľov, ktorí trávajú 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 chudobou³;
- 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 skupiny⁴;
- 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 stanicích 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 existuje⁶;

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

⁴ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdcs13a/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdcs.

⁵ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_livcon.

- f) zamestnané osoby podľa času dochádzania, dosiahnutého stupňa vzdelania a stupňa urbanizácie⁷;
- g) obyvatelia s prístupom k železnici do 1,5 hodiny/obyvatelia v okruhu 120 km x 100⁸;

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 dostatočnosti⁹, vážený rozsahom ich nedostatočnej prístupnosti v rámci daného cestovného času (40 – 50 min) (na úrovni siete alebo agregovaný na úrovni LAU/NUTS 3).

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), 2021¹⁰,

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/lfsa_19plvk28/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_labour.du_lfsa.du_lfsa_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>.

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.

- v prípade cestnej dopravy pozri Európska komisia, *Road Transport Performance in Europe* (Výkonnosť cestnej dopravy v Európe), 2018¹¹,
- 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 4.7¹²,
- Európska komisia, *Ninth report on economic, social and territorial cohesion* (Deviata správa o hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti), 2024¹³,
- *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. 13¹⁴.

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 dopravy¹⁵.

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.

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 II¹⁶

PODPORA UDRŽATEĽNEJ MOBILITY: PRÍKLADY CIELENÝCH NÁKLADOVO EFEKTÍVNYCH OPATRENÍ A INVESTÍCIÍ¹⁷

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.

¹⁶ 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].

¹⁷ Všetky opatrenia a investície sú oprávnené v rámci Sociálno-klimatického fondu. Závisí od situácie v jednotlivých členských štátoch.

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

- nákup autobusov alebo železničných vozidiel¹⁸ 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,
- 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.

¹⁸ Lhké železničné vozidlá s nulovými emisiami, ktoré umožňujú využívať existujúcu infraštruktúru bez modernizácie alebo s minimálnou modernizáciou a zvýšiť frekvenciu poskytovaných služieb.