



MOBILITY POVERTY

MOBILITY POVERTY OVERVIEW IN CENTRAL AND EASTERN EUROPE

SLOVAKIA

Project: Mobility poverty in CEE and SE Europe

Author: Dušana Dokupilová

City, date: Bratislava, March 2023



RESEARCH BACKGROUND

Chudoba v oblasti mobility (MP) je v niektorých krajinách pomerne málo preskúmaná a na úrovni EÚ ani na vnútroštátnej úrovni nie sú k dispozícii jasné definície. Ide však o problém, ktorý je čoraz naliehavejší, keďže ceny pohonných hmôt rastú a niektoré krajiny čelia vysokej závislosti od automobilov, takže dochádzanie do práce alebo za každodennými povinnosťami sa môže veľmi predražiť. Najdôležitejším faktorom, ktorý spôsobuje MP, je príjem domácnosti. Potom sú však výdavky na mobilitu nižšie, ak majú členovia rodiny dobrý prístup k verejnej doprave a môžu chodiť pešo/bicyklom na každodenné pochôdzky. Zdá sa, že nízkopříjmové domácnosti v okrajových a (verejnou dopravou) menej dostupných oblastiach by mohli byť najviac postihnutými a zraniteľnými skupinami.

V tejto súvislosti je cieľom projektu Chudoba v oblasti mobility v strednej a východnej Európe preskúmať politiky a posúdiť stav chudoby v oblasti mobility v Bulharsku, Chorvátsku, Maďarsku, Rumunsku, na Slovensku a v Slovinsku. Jeho cieľom je tiež zvýšiť informovanosť tvorcov politik a rozhodovacích orgánov o problematike chudoby v oblasti mobility. Výsledkom prehľadu vo vybraných krajinách bude politický prehľad v rozsahu 4 strán pre každú krajinu. Politické stručné informácie budú v každej krajine rozposlané 20 - 30 zainteresovaným stranám. Tieto správy budú vychádzať z dostupnej databázy EÚ a kvalitných poznatkov (napr. rozhovorov). Tieto politické správy budú dobrým základom pre ďalšie aktivity projektu, najmä pre informovanosť a komunikáciu zainteresovaných strán.

Projekt financuje Európska nadácia pre klímu.

OBSAH ZOZNAMU

- 1/** Definícia dopravnej chudoby a jej indikátory (p.3)
- 2/** Dopravná chudoba – súčasná situácia (p.6)
- 3/** Dopravná chudoba - politiky a opatrenia (p.12)
- 4/** Dopravná chudoba – kľúčoví aktéri (p.14)
- 5/** Medzery vo výskume (p.16)
- 6/** Odborné vyhodnotenie (p.17)
- 7/** Literatúra (p.18)

1/ Definícia dopravnej chudoby a jej indikátory

Definícia dopravnej/prepravnej chudoby

Slovensko nemá vytvorenú žiadnu definíciu prepravnej/doprovnej chudoby. Dopravná chudoba je na Slovensku v skutočnosti neznámym pojmom. Nespomína sa v žiadnych oficiálnych dokumentoch. V médiách a vo verejných diskusiách sa však objavujú príspevky, ktoré zdôrazňujú problém niektorých regiónov Slovenska s nedostupnosťou verejnej dopravy.

Dopravná chudoba je na Slovensku spôsobená najmä neexistenciou dostatočnej verejnej dopravy, ktorá by zabezpečila prepojenie všetkých obcí s centrami - okresnými či krajskými mestami, kde sú sústredené pracovné príležitosti, školy a zdravotná starostlivosť. Pritom cena dopravy nie je považovaná za problém¹, keďže najzraniteľnejším skupinám obyvateľov – seniorom, ZŤP, deťom a študentom - sú poskytované zľavy.

Tento problém sa pretavuje do tzv. skrytej dopravnej chudoby – chudoby, ktorá nie je merateľná výškou vynaložených finančných prostriedkov priamo na cestovanie. Mnoho ľudí trpí nedostatočnou dopravnou dostupnosťou, pričom neminú na cestovné veľkú časť zo svojich príjmov. Skrytá dopravná chudoba je stav, kedy obyvatelia nie sú schopní využívať dopravné služby v pre nich nevyhnutnom rozsahu a ani nespotrebuujú veľa zo svojich finančných zdrojov na cestovanie. Je to spôsobené najmä neexistujúcou (nevyhovujúcou) hromadnou dopravou a neschopnosťou zabezpečiť si dopravu vlastným pričinením. Dôvodom môže byť nedostatok finančných prostriedkov na zabezpečenie si vlastného dopravného prostriedku spojené s neschopnosťou platiť za pohonné hmoty – benzín, naftu, ... Týmto problémom však môžu trpieť aj ľudia, ktorí z rôznych dôvodov nie sú schopní spravovať vlastné vozidlo – nedospelí, ľudia bez vodičského oprávnenia, starí ľudia, zdravotne postihnutí.

Navrhovaná definícia dopravnej chudoby: je to situácia, kedy si jednotlivec či domácnosť nemôže dovoliť dopravné služby, aby si zabezpečil základné socioekonomické služby a aktivity. Môže byť spôsobená nedostupnosťou alebo nedostatočnosťou dopravných služieb a/alebo vysokými nákladmi na existujúcu dopravu – či už osobnú alebo verejnú.

¹ Aj na základe dotazníka k energetickej chudobe zbieranom v októbri 2022 – februári 2023.

Aplikovateľná do praxe môže byť napr. : domácnosť je ohrozená dopravnou chudobou, ak na dopravné služby minie viac ako sú národné mediánové výdavky na dopravu a jej príjmy sú pod úrovňou príjmovej chudoby.

Alebo: domácnosť je ohrozená dopravnou chudobou, ak na dopravné služby minie viac ako 10% zo svojho príjmu a jej príjmy sú pod hranicou príjmovej chudoby. V týchto definíciách však absentujú ľudia v skrytej dopravnej chudobe, čo by mohlo byť doriešené rozšíreným definovaním tohto problému, ako je popísané ďalej.

Dopravná chudoba, ako je viditeľná na Slovensku, ovplyvňuje celé regióny. Vo svetle potreby dosiahnutia uhlíkovej neutrality by mala byť dôraz kladený na verejnú – hromadnú –dopravu (a nie podporu individuálnej). Tá je zabezpečovaná samosprávami – obcami, mestami a krajmi. Preto je potrebné zaviesť aj pojem dopravne chudobný región a zaviesť podporu pre tých, ktorí zabezpečujú dopravné služby na ich prevádzkovanie. Tým by sa mohol riešiť problém skrytej dopravnej chudoby.

Dopravne chudobným regiónom je ten, kde je isté dopredu definované percento obcí, ktoré sú dopravne chudobné. Za obec v dopravnej chudobe sa dá pokladať tá, ktorá má menej ako 7(10) spojov za deň do blízkeho regionálneho centra. Tento návrh definície je potrebný podložiť hĺbkovou analýzou.

Indikátory dopravnej chudoby

Na Slovensku sú už zbierané niektoré indikátory, ktoré čiastočne merajú dopravnú chudobu. Tieto však nie sú postačujúce na zistenie rozsahu tohto problému. Potrebné je rozšíriť zisťované indikátory a zbierať ich na pravidelnej báze.

- ◆ Podiel ľudí, ktorí si nemôžu finančne dovoliť verejnú dopravu. (raz zbierané) potreba každých 1- 5 rokov.
- ◆ Podiel ľudí, ktorí si nemôžu dovoliť (vlastniť/prevádzkovať) osobné auto. (čiastočne zbierané) – každých 1- 5 rokov.
- ◆ Počet domácností, ktoré majú auto v členení na urbánne a rurálne prostredie. (neexistujúce/nezbierané) Zber údajov pre analytické potreby najlepšie na ročnej báze alebo ako súčasť štatistického zisťovania rodinných účtov. Otázka by mohla byť aj súčasťou dekádneho sčítania obyvateľov domov a bytov . V súčasnosti dostupný údaj o počte registrovaných áut nie je výpovedným indikátorom, pretože existujú

domácnosti, kde má každý dospelý člen auto, ale naopak sú domácnosti bez auta.

- ◆ Priemerný počet spojov verejnej dopravy odchádzajúcich/prichádzajúcich do obcí napr. pod 300 obyvateľov. (neexistujúce/nezbierané) Prepravný grafikon sa mení každý rok, zber údajov by mal byť každý rok. (pre regionálnu dopravnú chudobu).
- ◆ Spokojnosť s frekvenciou poskytovanej verejnej dopravy v členení na okresy (neexistujúce/nezbierané) každých 1- 5 rokov (pre regionálnu dopravnú chudobu).
- ◆ Počet km cyklociest.

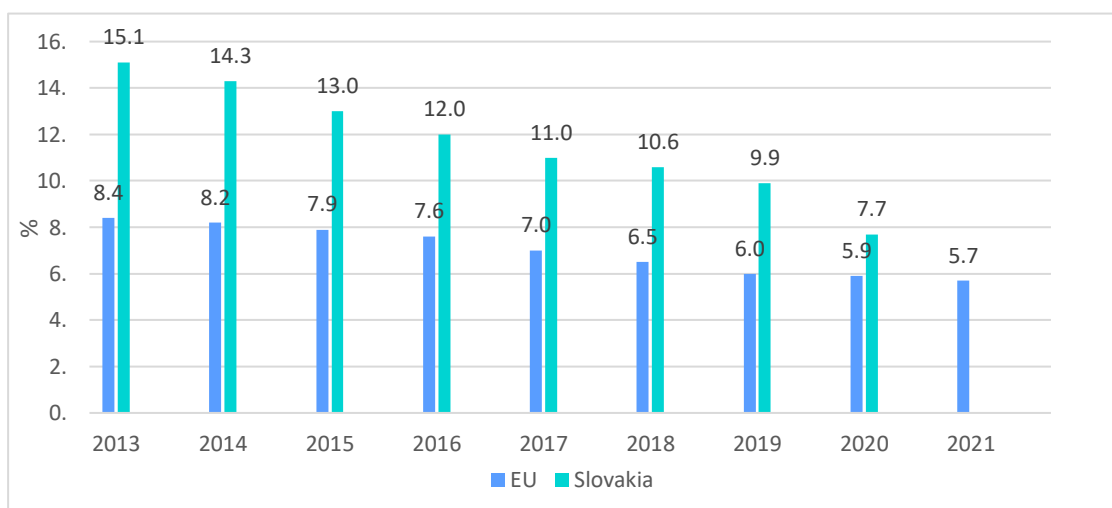
2/ Dopravná chudoba – súčasná situácia

Na Slovensku sa dopravná chudoba najvypuklejšie prejavuje v niektorých častiach krajiny. Je to najmä regionálny problém. Týka sa rurálnych oblastí v zaostávajúcejších častiach krajiny (oblasti Slovenska s nízkymi priemernými príjmami) na juhu a východe Slovenska s obmedzenými pracovnými príležitosťami, nízkymi príjmami, vysokou nezamestnanosťou, kde ľudia nemajú dostatok finančných prostriedkov na prevádzkovanie svojho súkromného auta/ dopravného prostriedku. K prehĺbeniu problému sa pridáva fakt, že v mnohých oblastiach SR sa zrušila pravidelná vlaková doprava kvôli neefektívnosti (veľa ich je práve v najzaostávajúcejších oblastiach krajiny). Avšak chýbajúca železničná doprava nebola nahradená inou - napr. autobusovou dopravou v adekvátnej intenzite. Podobne prebieha nákladová optimalizácia aj u autobusovej dopravy – redukuje sa intenzita spojov. Mnohé oblasti SR sa tak ocitli bez pravidelnej a dostatočne frekventovanej možnosti dopravy. Chýba spojenie do okolitých obcí so základnými potrebami (všeobecný lekár, základná škola), ale aj dostatočne časté spojenie do blízkych väčších miest. Tie sú pritom veľmi dôležitým centrom poskytujúcim prácu, vzdelanie ale aj vyššiu zdravotnú starostlivosť.

Slovensko je krajinou, kde vo všeobecnosti ľudia nepociťujú výrazný problém týkajúci sa prístupu k osobnému autu. Ku koncu februára 2023 bolo registrovaných 2,57 milióna osobných automobilov (MV SR), čo znamená, že viac ako každý druhý obyvateľ SR vo veku nad 18 rokov vlastní auto. Tieto však nie sú rovnomerne rozdelené v populácii - sú domácnosti, kde každý dospelý člen má auto, ale aj domácnosti bez auta. V roku 2020 si len 7,7% opýtaných v celej populácii nemôže dovoliť osobné auto, pričom sa tento pomer v priebehu rokov znižuje. V roku 2013 si v celej populácii nemohlo dovoliť auto 15,1% ľudí, čo je však viac ako priemer EÚ (graf 1).

Výrazne tým trpia niektoré zraniteľné skupiny obyvateľov – napr. každá piata domácnosť (19,1%) jednorodičov so závislými deťmi si nemôže dovoliť auto (RÚ, 2021).

Graf n°1: Percento ľudí, ktoré si nemôžu dovoliť osobné auto.

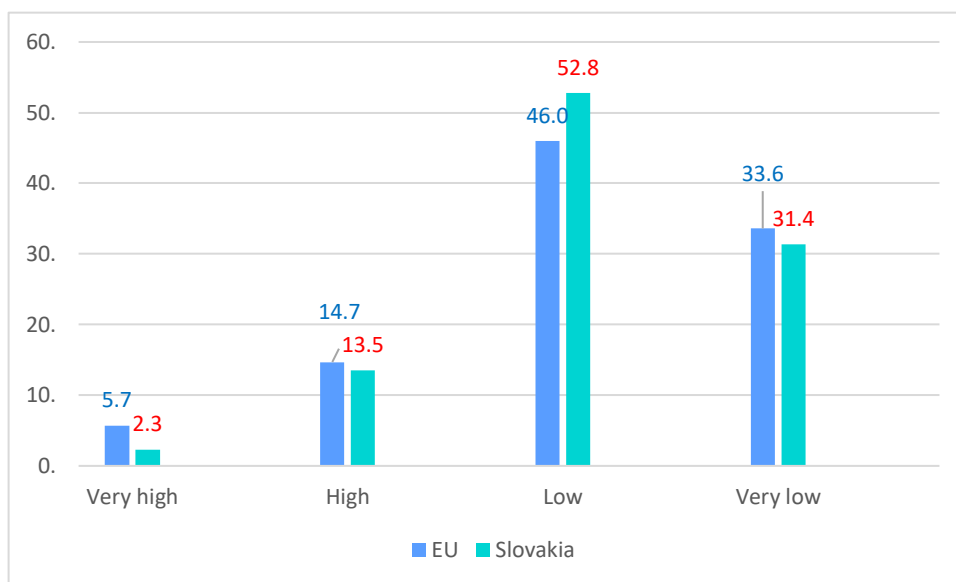


Zdroj: Eurostat - ILC_MDDU05

V prípade ľudí, ktoré sa dostávajú pod hranicu príjmovej chudoby (ak ich príjem je pod úrovňou príjmu 60% národného mediánového ekvivalentného príjmu) nemá prístup k autu 27% ľudí, a napr. aj každá tretia jednorodičovská domácnosť so závislými deťmi (Eurostat ILC_MDDU05).

Na základe dát z roku 2012 len 16% obyvateľstva má problém s prístupom k verejnej doprave, pričom je situácia na Slovensku lepšia ako v priemere krajín EÚ (graf 2) Vzhľadom na výrazné znižovanie počtu spojov sa dá očakávať, že súčasné údaje by boli negatívnejšie.

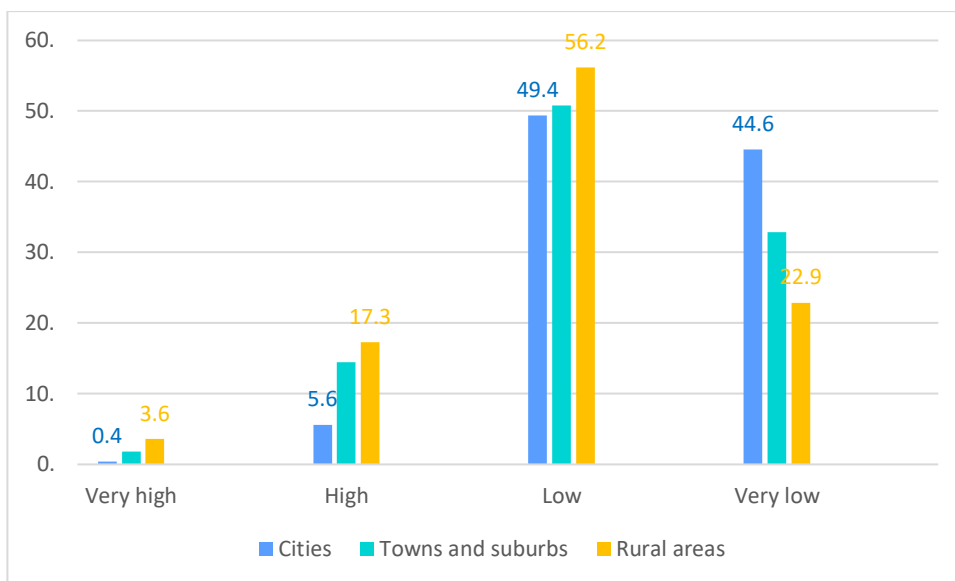
Graf n°2: Úroveň obtiažnosti prístupu k verejnej doprave, 2012.



Zdroj: Eurostat - ILC_HCMP06

Pričom situácia je výrazne horšia v rurálnych oblastiach (graf 3). Veľmi obtiažny až obtiažny prístup k verejnej doprave má 20% obyvateľov rurálnych oblastí oproti 6% v mestách.

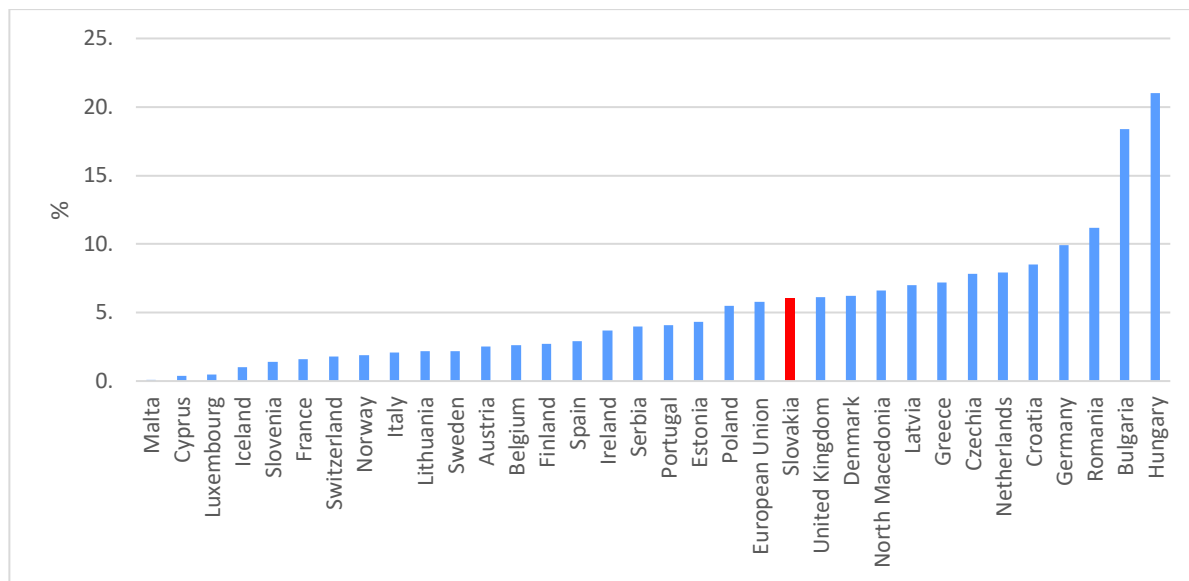
Graf n°3: Úroveň obtiažnosti prístupu k verejnej doprave podľa urbanizácie, 2012.



Zdroj: Eurostat - ILC_HCMP06

Na základe dát z roku 2012 si len 6% ľudí, ktorí sú ovplyvnení príjmovou chudobou, nemôže dovoliť využívať verejnú dopravu, čo je len o 0,2% viac ako priemer EÚ (graf 4). Dôvodom sú najmä rôzne schémy pomoci pre skupiny obyvateľov, ktoré majú zľavy na cestovnom. V prípade železničnej dopravy až na úroveň dopravy zadarmo.

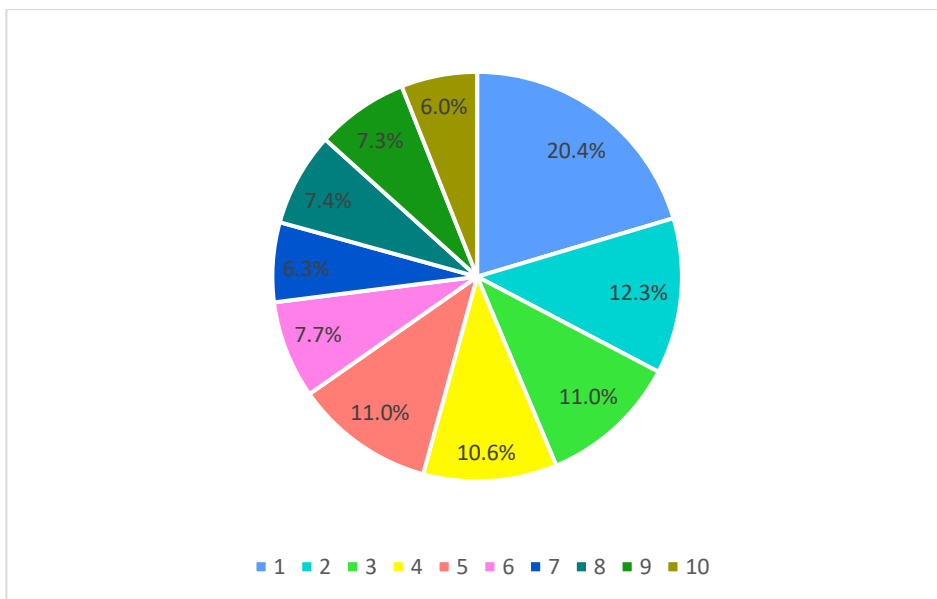
Graf n°4: Percento ľudí v príjmovej chudobe, ktorí si nemôžu dovoliť využívať verejnú dopravu, 2014.



Zdroj: Eurostat - ILC_MDES13B

Na základe štatistického zisťovania Rodinné účty z roku 2021, 10% domácností vynaloží na dopravné služby (nákup automobilu, pohonných látok a výdavkov na hromadnú dopravu) viac ako 10% svojich príjmov. Ak by sa uvažovalo iba s výdavkami na kúpu pohonných látok a výdavkov na hromadnú dopravu, výdavky na dopravu vyššie ako 10% ich príjmu by malo len 5,9% domácností. V prípade vylúčenia výdavkov na leteckú dopravu (dá sa očakávať pri domácnostiach s vyššími príjmami), ohrozených by sme mali 5,7% domácností. Tieto by boli najmä v príjmovovo najchudobnejších domácnostiach (graf 5).

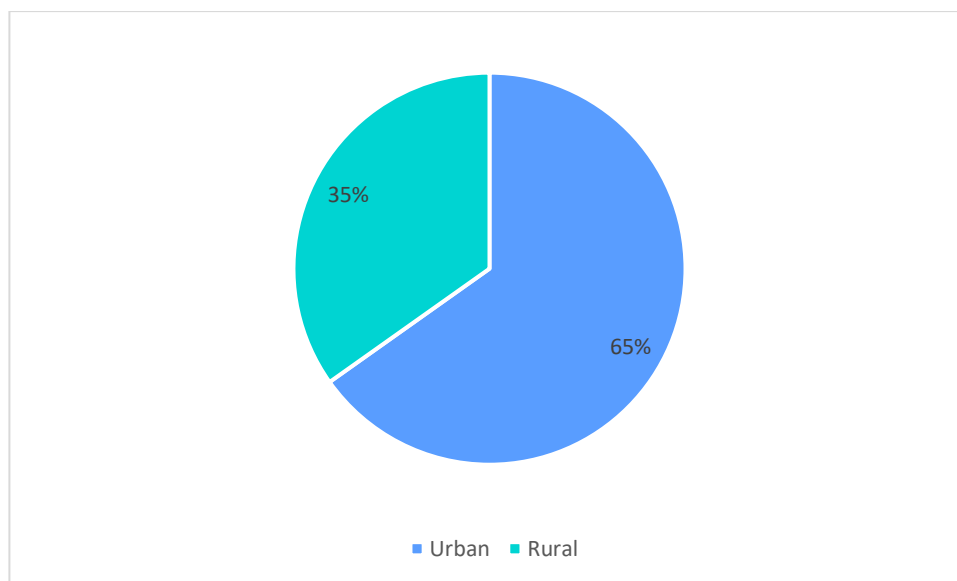
Graf n°5: Podiel domácností s viac ako 10% výdavkami na dopravu (bez kúpy auta a leteckej dopravy) v príjmových deciloch, 2021.



Zdroj: vlastné výpočty na základe Rodinných účtov 2021

Štatistiky ukazujú, že ľudia viac minú na dopravu v mestách, ale tieto idú najmä do osobnej automobilovej prepravy (graf 6). Ľudia v ohrození dopravnou chudobou žijúci v mestách dajú na osobnú dopravu 10 krát viac svojich finančných zdrojov ako na hromadnú dopravu, v rurálnom prostredí len 6 krát viac. Dôvodom nízkych výdavkov pre domácnosti v rurálnom prostredí môže byť skrytá dopravná chudoba.

Graf n°6: Podiel domácností s viac ako 10% výdavkami na dopravu (bez kúpy auta a leteckej dopravy) v závislosti od prostredia, v ktorom žijú, 2021.



Zdroj: vlastné výpočty na základe Rodinných účtov 2021

3/ DOPRAVNÁ CHUDOBA - POLITIKY A OPATRENIA

Na Slovensku nie je zadefinovaná dopravná chudoba, a preto nemôžeme hovoriť o politikách a opatreniach, ktoré ju riešia. Napriek tomu existujú opatrenia, ktoré riešia aj problém dopravnej chudoby. Sú sociálnymi opatreniami nie cielene smerovanými na ľudí s dopravnými problémami. Napriek tomu pokrývajú veľkú časť takto ohrozených.

Na Slovensku je poskytovaných niekoľko **zliav na dopravu** pre sociálne najzraniteľnejšie skupiny. Všetky školopovinné deti (do 16 rokov veku alebo dokončenia 10. roku školskej dochádzky) cestujú vlakom zadarmo. Pre jej zabezpečenie je potrebné vybaviť si na ktorejkoľvek pobočke ŽSR preukaz, ktorý je zadarmo. Zadarmo je aj cestovanie vlakmi pre všetkých študentov do 26 rokov veku po predložení potvrdenia o návšteve školy (obmedzený počet lístkov). Podobne majú zadarmo cestovanie aj deti do 6 rokov. Seniori od veku 62 rokov a dôchodcovia aj pred dovŕšením tohto veku a ťažko zdravotne postihnutí cestujú zadarmo alebo so 60% zľavou.

Pri cestách mestskou hromadnou dopravou poskytujú mnohé mestá seniorom (dôchodcom) a ZŤP zľavnené cestovné. Po vybavení špeciálnej poukážky je osobám starším ako 70 rokov umožnené cestovať zadarmo. Žiaci a študenti majú 50% zľavu z cestovného. Výrazné zľavy sú poskytované týmto skupinám obyvateľstva aj pri cestovaní medzimestskými autobusmi.

Ďalším prostriedkom na zlepšenie podmienok obyvateľov, ktorí majú problémy s dopravou sú **školské autobusy**, ktoré zväžajú deti na začiatku vyučovania do školy. Podobne robia rozvoz aj po skončení vyučovania. Všetky deti v školách začínajú vyučovanie v podobnú hodinu, čím zabezpečia, aby moli deti prísť načas do školy. Komplikáciou je návrat domov, keďže nie všetky školské ročníky končia v tú istú hodinu. Deti sa musia navzájom čakať.

Zabezpečenú dopravu zadarmo majú aj obyvatelia, ktorí idú alebo vracajú sa z lekárskeho vyšetrenia v odôvodnených prípadoch – znížená pohybová schopnosť, malátnosť. Potrebné je potvrdenie od lekára. Sanítek, ktoré dopravujú pacientov však nie je dostatok a tí musia mnohokrát čakať hodiny na odvoz.

Príspevok na kúpu automobilu a pohonné hmoty majú ZŤP pri splnení určitých podmienok².

² <https://www.employment.gov.sk/sk/rodina-socialna-pomoc/tazke-zdravotne-postihnutie/penazne-prispevky/pp-kupu-osobneho-motoroveho-vozidla/>

Tieto skupiny obyvateľstva však nie sú jedinými, ktorí sú ohrození dopravnou chudobou. Nevyhnutné je prijať opatrenia na riešenie takého problému aj pre iné skupiny obyvateľstva, ktoré spĺňajú podmienky dopravnej chudoby.

Jedným z ďalších možných opatrení sú dotácie na individuálnu dopravu – na pohonné hmoty či kúpu automobilu. Toto nie je však v súlade so snahami o znižovanie emisií a dosiahnutia uhlíkovej neutrality.

Lepším riešením je zdieľaná doprava (podporená zo strany štátu, miestnej samosprávy) a rozšírenie siete a frekvencie hromadnej dopravy (najmä autobusovej ale aj železničnej) najmä v ohrozených regiónoch.

Výrazným problémom SR je minimálna sieť cyklistických chodníkov, ktorá by zabezpečila bezpečný a lacný cestovný prostriedok podporená zdieľanými bicyklami, ktoré by boli k dispozícii na najfrekventovanejších dopravných uzloch. Podpora budovania infraštruktúry pre cyklistickú/kolobežkovú dopravu by pomohla riešiť dopravnú chudobu a zároveň by prispela k zlepšovaniu fyzického aj psychického zdravia obyvateľstva.

Potrebné je zvážiť rozsah poskytovaných zliav pre niektoré skupiny obyvateľstva (napr. obmedziť zľavy pre študentov, resp. zavedenie istej spoluúčasti na cestovaní – napr. 70% zľava a nie lístok zadarmo. Na druhej strane je potrebné zvýšiť poskytovanie dopravných služieb – vlaky a autobusy v ohrozených regiónoch s nízkymi príjmami.

4/ DOPRAVNÁ CHUDOBA – KLÍČOVÍ AKTÉRI

Riešenia dopravnej chudoby môžu prebiehať v niekoľkých rovinách – minimalizovanie prepravy, podpora hromadnej dopravy, či podpora individuálnej dopravy napr. príspevku na kúpu osobného automobilu pre niektoré skupiny obyvateľov. Najdôležitejšie s veľkou pridanou hodnotou pre všetkých obyvateľov SR je zlepšenie siete a frekvencie verejnej dopravy. To by zabezpečilo zlepšenie situácie nielen obyvateľstvu, ktoré nemá k dispozícii iné zdroje dopravy. Súčasne, v prípade hromadnejšieho presunu obyvateľstva využívajúceho v súčasnosti osobnú dopravu, by sa zlepšilo aj životné prostredie a komfort cestujúcich – nemuseli by stáť v zápchach a prechodom od individuálnej na hromadnú dopravu znížili by sa aj emisie skleníkových plynov. Verejná doprava je zabezpečovaná na národnej a regionálnej úrovni. Zapojené musia byť **samosprávne kraje** (podporujú/zabezpečujú diaľkovú autobusovú dopravu a prímestskú dopravu) ale aj samotné **mestá** (mestská hromadná doprava). Významná finančná pomoc pre regióny musí prichádzať od štátu, keďže dopravne chudobný región je často aj príjmovovo chudobným.

Ministerstvo dopravy a výstavby, ktoré má v svojom patronáte železničnú dopravu by malo prehodnotiť prevádzku na jednotlivých úsekoch železničných tratí aj vzhľadom na sociálny dopad neexistencie dopravného spojenia pre obyvateľstvo. Toto je potrebné najmä v chudobnejších regiónoch.

Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny – podpora sociálneho aspektu chudoby v podobe príspevkov na dopravu pre sociálne slabšie skupiny obyvateľstva, najmä v oblastiach bez dostatočnej hromadnej dopravy.

Zamestnávateľa - Výrazná väčšina ciest obyvateľstva je za prácou. V prípade, že sa práca dá vykonávať aj doma, je na vôli a skúsenostiach zamestnávateľov, aby takúto prácu pre svojich zamestnancov umožnili a aj ich podporili. Tým sa znížia náklady domácností na cestovanie. (Ale navýšia sa o energie spotrebované v pracovnom čase - najmä kúrenie, ale aj spotreba elektriny pre prácu napr. na počítači.) Pomocou sú aj autobusy, ktoré zväzajú ľudí do zamestnania na presnú hodinu (čo už v mnohých firmách funguje), či organizovanie zdieľanej dopravy podporovanej zamestnávateľom. V zamestnaniach, kde je to možné, by pomohol flexibilný pracovný čas (už existuje, ale potreba rozšíriť).

Médiá a neziskové organizácie - Veľkú pridanú hodnotu môže priniesť aj zaangažovanosť médií, ktorí budú ľuďom rozširovať vedomosti, prinášať príklady

dobrej praxe – ako zmeniť svoje doterajšie správanie sa smerom k udržateľnejšiemu. Využívajúc viac zdieľanú a hromadnú dopravu, či bicykel a peší presun.

5/ MEDZERY VO VÝSKUME

Dopravná chudoba nie je pomenovaný problém. To však neznamená, že nebol riešený. Najzraniteľnejšie skupiny obyvateľstva sú ochránené a podporované rôznymi národnými a regionálnymi programami. Chýba však akákoľvek hlbšia analýza problému, nemáme presne zadefinované, čo je dopravná chudoba, nie sú preskúmané skupiny obyvateľstva, na ktoré má tento problém najvýraznejší vplyv. A chýbajú opatrenia. Dôležitým faktorom, ktorý ovplyvňuje výskum v tejto oblasti sú chýbajúce dáta. Zdrojom údajov, na základe ktorých sa dajú robiť medzinárodné porovnania je EU Silc zisťovanie. Na národnej úrovni sú zozbierané údaje vďaka výberovému štatistickému zisťovaniu – rodinné účty. Bolo by potrebné doň pridať ďalšie otázky, ktoré by osvetľovali situáciu.

Dôležitým je aj pohľad na zraniteľnú jednotku. Je to domácnosť alebo jednotlivec? Nie vždy je dopravná chudoba problémom domácnosti ako celku. Niekedy sa týka iba niektorých jej členov. Jeden člen rodiny (väčšinou muž) používa auto, ostatní sú odkázaní na verejnú dopravu. Pre rodiny bývajúce na vidieku to často znamená výrazný problém, ktorý sa prejavuje pretrhnutím sociálnych väzieb, nedostatočnou zdravotnou starostlivosťou – napr. nemožnosť dochádzať na „menej podstatné“ ošetrenia – rehabilitácia, logopédia, zhoršenými možnosťami vzdelávania sa – športové či kultúrne záujmové krúžky, dodatočné vzdelávanie – jazyky,...).

Významná časť výskumu by sa mala venovať najmä vhodnému nastaveniu definície, ktorá by primárne zastrešovala ohrozených ľudí, a najmä skrytej dopravnej chudobe. Tento problém sa zdá byť na Slovensku tým problematickejším a dôležitejším na riešenie.

Významná časť výskumu by sa mala venovať aj koordinácii riešenia viacerých problémov –napríklad dopravnej chudoby a snahy dosiahnuť uhlíkovú neutralitu. V tomto svetle by sa malo pristupovať aj k nastaveniu opatrení na riešenie problému – primárne podpora hromadnej a bezmotorovej (bezemisnej) dopravy – bicykel, kolobežka, pešo, prípadne práce z domu.

Dôležitým krokom je preskúmanie dostupnosti verejnej dopravy – aj vzhľadom na jej existenciu aj na frekvenciu existujúcich spojov. Existuje nemalý počet obcí, kde je spojenie zabezpečené len pár denne – 3 odchody a 3 príchody autobusu za deň.

Skúmať by bolo potrebné aj ochotu a schopnosti obyvateľstva využívať zdieľanú dopravu, ktorá by mohla byť spôsobom, ako zlepšiť dopravné spojenie niektorých obcí.

6/ ODBORNÉ VYHODNOTENIE

Dopravná chudoba je reálnym problémom, ktorý ovplyvňuje mnohých obyvateľov Slovenska. Na základe dostupných dát je však slabo vyhodnotiteľná/merateľná. Potrebný je ďalší výskum v tejto oblasti, podporený dodatočnými dátami. Potrebné je sústrediť sa najmä na skrytú dopravnú chudobu.

Pre riešenie existujúceho problému dopravnej chudoby je najdôležitejšie prijať definíciu. Bez nej nie je možné cielene pomáhať najohrozenejším (založené na skúsenosti s riešením energetickej chudoby).

Citlivejší názov pre ľudí ohrozených dopravnou chudobou je dopravne zraniteľní.

LITERATÚRA

Eurostat - ILC_HCMP06, available at:

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_hcmp06/default/table?lang=en

Eurostat ILC_MDDU05, available at:

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ILC_MDDU05_custom_5447556/default/table?lang=en

Eurostat ILC_MDES13B, available at:

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdes13b/default/table?lang=en

MV SR, Ministerstvo vnútra ST, available at: <https://www.minv.sk/?celkovy-pocet-evidovanych-vozidiel-v-sr>

RÚ, ŠÚ SR, Rodinné účty, 2021