# Demografické a ekonomické vlivy

Publikováno: 7. 3. 2007

Sociální, demografické a ekonomické změny působí na dopravu a jsou ovlivňovány dopravou. Vzory dopravního chování jsou v úzkém vzájemném působení se společenskými hodnotami a individuálními postoji spojeny často velice komplikovanými způsoby s významnými společenskými trendy jako jsou stárnutí populace, úpadek nukleární rodiny a přebírání suburbánních - předměstských životních stylů atd.

## Rovnost přístupu k mobilitě

Lidé s redukovanou mobilitou, zejména tělesně postižení a starší lidé, ale i dospělí s dětmi a těhotné ženy reprezentují významnou a dále se zvětšující část evropské populace. Jejich zájem o cestování ať už v rámci obchodních cest nebo zábavou a poznání reprezentuje nový zdroj aktivit pro dopravní operátory. Podíl starých lidí v celkové populaci Evropy je odhadován na 21% v roce 2001, v roce 2020 stoupne na 31% a v roce 2050 se zvýší na 34%.

Tělesně postižení představují asi 13% populace Evropy, což představuje 63 mil. lidí. Ovšem i další lidé mohou být příležitostně omezeni v pohybu a přitom užívají hromadnou dopravu a její infrastrukturu. Proto Evropský parlament vydal prohlášení o cestujících s redukovanou mobilitou, které je zaměřeno na všechny lidi, kteří mají problém, jako jsou tělesně postižení (včetně lidí se smyslovými potížemi a sníženou intelektuální aktivitou, lidé s nefunkčními končetinami a uživatelé vozíčků), lidé malé postavy, cestující s těžkými zavazadly, starší lidé, těhotné ženy, lidé s nákupními vozíky a malými dětmi. Když sečteme s těmito lidmi i jejich doprovázející osoby a lidi s příležitostným omezením pohybu jako jsou rodiče s kočárky nebo zavazadly, tak počet lidí, kterých se týkají změny v konstrukci autobusů, dosáhne 35 – 40% populace (v Evropě to znamená 170 – 194 mil. lidí).

V posledních dvou desetiletích byl zaznamenán pokrok ve společenské akceptaci lidí s omezením pohybu (PSN People with Special Needs) a jsou vyslyšeny jejich požadavky na cestování jak v Evropě tak v ostatních částech světa. Tento nový zájem vedl k pokroku v poskytování podmínek pro tělesně postižené na základě sociální pomoci tak, aby se jim umožnil stejný přístup do všech zařízení, což je součástí jejich základních lidských práv.

V České republice je přístup občanů k mobilitě na vysoké úrovni. Mimo hustou silniční síť, která pokrývá celé území a napojuje všechna sídla, disponuje ČR velmi hustou sítí železnice. Silniční síť je také dobře napojena na okolní státy. Tradičně dobré spojení je se Slovenskou republikou, jejíž silniční síť byla budována po dlouhou dobu společně v rámci bývalého Československa. Po pádu železné opony v roce 1989 byla otevřena také řada nových hraničních přechodů na hranici s EU. Pokud existuje nějaký deficit v české silniční síti, pak je to oproti západním státům nízká hustota dálniční sítě a také přetíženost městských center. Proto se dopravní politika ČR v posledních letech mimo jiné zaměřuje na dobudování sítě dálnic a budování obchvatů kolem měst.

Budování dálniční sítě je ovšem značně nákladné a zatěžuje svými náklady státní rozpočet. V ČR proto vznikl pro účel financování budování dopravní infrastruktury samostatný fond. Veřejné náklady na budování dálnic mají vyvážit jejich očekávané přínosy. Těmi mají být především nový ekonomický rozvoj a nové pracovní příležitosti v takto nově obsloužených regionech. Náklady na údržbu silniční sítě ale stále stoupají spolu s jejím rozšiřováním a s celkovým nárůstem silniční dopravy. Zdá se, že nutnost internalizace externalit a nutnost hledání přijatelných zdrojů na financování budování, provozu a údržby silniční sítě povedou ve vzdálenější budoucnu k nutnosti vyššího zpoplatnění užívání silniční sítě. Takové kroky musí být ale provedeny velmi citlivě a po rozsáhlé politické a veřejné diskusi. Stojí zde totiž proti sobě dva nepominutelné veřejné zájmy. Na jedné straně je to přístup k mobilitě jako základní sociální služba garantovaná státem a na druhé straně ochrana životního prostředí, které tvoří nezbytný předpoklad života a rozvoje společnosti.

Je nutno poznamenat, že problém přístupu k mobilitě je širší než jen problém dostatečné silniční sítě. Celá dopravní infrastruktura včetně silniční sítě tvoří pouze základ a nezbytnou podmínku přístupu k mobilitě. Stejně důležité je ale naplnění této infrastruktury dopravní obslužnosti. Nelze předpokládat, že každý občan může disponovat svým vlastním dopravním prostředkem a zejména děti, staří lidé a handicapovaní jsou často odkázáni na veřejnou dopravu. Kvalitní veřejná doprava a tím kvalitní dopravní obslužnost tvoří součást naplnění práva občanů přístupu k mobilitě. Takové pojetí přístupu k mobilitě vychází z pojetí dopravní obslužnosti EU. Zároveň je preferencí veřejné dopravy tlumen nápor dopravy na životní prostředí a mírní se tímto přístupem nastíněný konflikt veřejných zájmů přístupu k mobilitě a ochrany životního prostředí.

Proto je v ČR stejně jako v EU stále podporována veřejná doprava včetně dopravy autobusové. Přesto je nárůst počtu osobních automobilů a tím i individuální automobilové dopravy enormní [1].

V městských aglomeracích a přilehlých regionech se v posledních letech v rámci podpory veřejné dopravy osvědčilo zavádění tzv. integrovaných dopravních systémů. Tyto nové přístupy a nové možnosti v řešení veřejné dopravy a dopravní obslužnosti regionů dávají naději, že udržitelná doprava nemusí znamenat omezení přístupu k mobilitě a že bude možné nají kompromisní řešení mezi stále se zvyšující poptávkou po mobilitě a schopností prostředí absorbovat dopady rostoucího objemu dopravy.

## Sociální vyloučení (exkluze)v oblasti dopravy

Některé osoby jsou vyloučeny z systému snadné dostupnosti (PSN atd.). Je naším úkolem odstranit zábrany v přístupu k mobilitě.

Globálním cílem je trvale udržitelný rozvoj mobility pro všechny. Uvedený globální cíl je dosahován prostřednictvím základních specifických a operačních cílů.

Operační cíle jsou konkrétní nástroje, kterými se realizují specifické cíle. V programu mobility pro všechny je to především:

1. vytváření bezbariérových řetězců tras, které umožní všem skupinám obyvatelstva svobodný a bezpečný pohyb všemi prostředky (pěšky, využitím místních dopravních systémů i individuální automobilovou dopravou),
2. napojování místních bezbariérových řetězců na regionální dopravní systémy a nadregionální dopravní koridory,
3. důsledné dodržování pravidel svobodného a bezpečného pohybu všech skupin obyvatel u všech nově budovaných staveb a dopravních systémů, včetně jejich oprav a rekonstrukcí.

Tím, že Program mobility pro všechny představuje komplex preventivních opatření z hlediska systémového odstraňování všech druhů bariér a zároveň nabízí ověřené metodologické postupy pro kvalitní zpracování návrhů zpřístupňování dopravních řetězců (dopravní cesty, dopravní prostředky, objekty pro poskytování dopravních služeb a informační systémy) zvyšuje bezpečnost dopravy a kromě toho:

1. odstraňuje možné nejvážnější příčiny nehodovosti v dopravě,
2. řeší otázku bezpečného přístupu na trh práce, rozvoj lidských zdrojů a zvyšuje konkurenceschopnost pracovní síly a zkvalitňováním mobility pro všechny skupiny obyvatel,
3. vytváří podmínky pro integraci sociálně vyloučených skupin občanů do společnosti,
4. omezuje negativní vliv dopravy na životní prostředí podporou integrovaných atraktivních dopravních systémů,
5. ovlivňuje myšlení obyvatel ve vztahu k svobodnému a bezpečnému pohybu osob s omezenými schopnostmi pohybu a orientace nebo s jiným omezením.

**kategorizace skupin osob s omezenými schopnostmi pohybu a orientace:**

V této části je uvedena základní definice druhů osob s omezenými schopnostmi pohybu a orientace, její přibližné zastoupení v společnosti a souhrn jejich požadavek na dopravní infrastrukturu

a systémy. Jde hlavně o následující skupiny:

- osoby s těžkým pohybovým postižením: na vozíku, na berlích atd.,
- osoby s těžkým smyslovým postižením: nevidomí a slabozrací, neslyšící a nedoslýchaví,
- osoby s lehčím trvalým pohybovým omezením: chronické bolesti, nepružnost těla: často starší lidé,
- osoby s lehčím trvalým smyslovým omezením: horší zrak, horší sluch: často starší lidé,
- osoby s dočasným zdravotním postižením (např. po úrazu, trpící epilepsií, atd.),
- osoby s dočasným pohybovým omezením (např. těhotné ženy, rodiče s malými dětmi, lidé se zavazadlem atd.).

Dopravní systém by měl brát ohled nejen na těžce pohybově postižené. Mnoho lidí má méně vážná omezení, která jsou závažná v kumulování efektu (dojde k rychlé únavě nebo ke strachu z úrazu).

---

[1] V současné době je v ČR registrováno více jak 3,5 mil. osobních automobilů a předpokládá se, že jejich v příštích letech překročí hranici 5 mil. Naproti tomu byl v po celá 90. léta v ČR zaznamenán stálý pokles veřejné osobní silniční dopravy a kvalita dopravní obslužnosti zejména některých okrajových venkovských regionů zejména v příhraničí je tímto trendem dodnes poznamenána.