



UNIVERZITA
KARLOVA



Jsou obyvatelé metropole ohrožení dopravní chudobou? Jakými nástroji (dopravní) politiky jí čelit?

Markéta Braun Kohlová

**Univerzita Karlova, Centrum pro otázky životního prostředí
Odbor dopravy MHMP, koordinátorka P+**

1. Kontext

- Zavedení systému EU ETS2 pro budovy a silniční dopravu (od 2027)
- Vzrostou ceny fosilních paliv
- Dodatečná finanční zátěž rozpočtů domácností, které jezdí hodně autem
 - *Př. 17 000 km /rok = 94 000 Kč + 1,8 Kč Kč za litr $\approx$ 5 500 Kč na palivo (Fakta o klimatu)*
- Kompenzace případných sociálních dopadů
 - *aby lidé mohli cestovat za prací, vzděláním, k lékaři, ...*
- Aby občasné EU podpořili environmentální politiku EU

2. Sociální klimatický fond

- 50 mld. Kč pro ČR v letech 2026 – 2032
- tj. cca 7,1 mld. Kč / rok
- Pro pražskou metropolitní oblast cca 0,5 mld. Kč/rok na energetiku a dopravu

Využití fondu:

- Přímé platby sociálně ohroženým domácnostem (Rakousko)?
- Půjčky na pořízení elektromobilů (Francie)?
- Jiná opatření, která zabrání (větší) dopravní chudobě?

3. Dopravní chudoba (1)

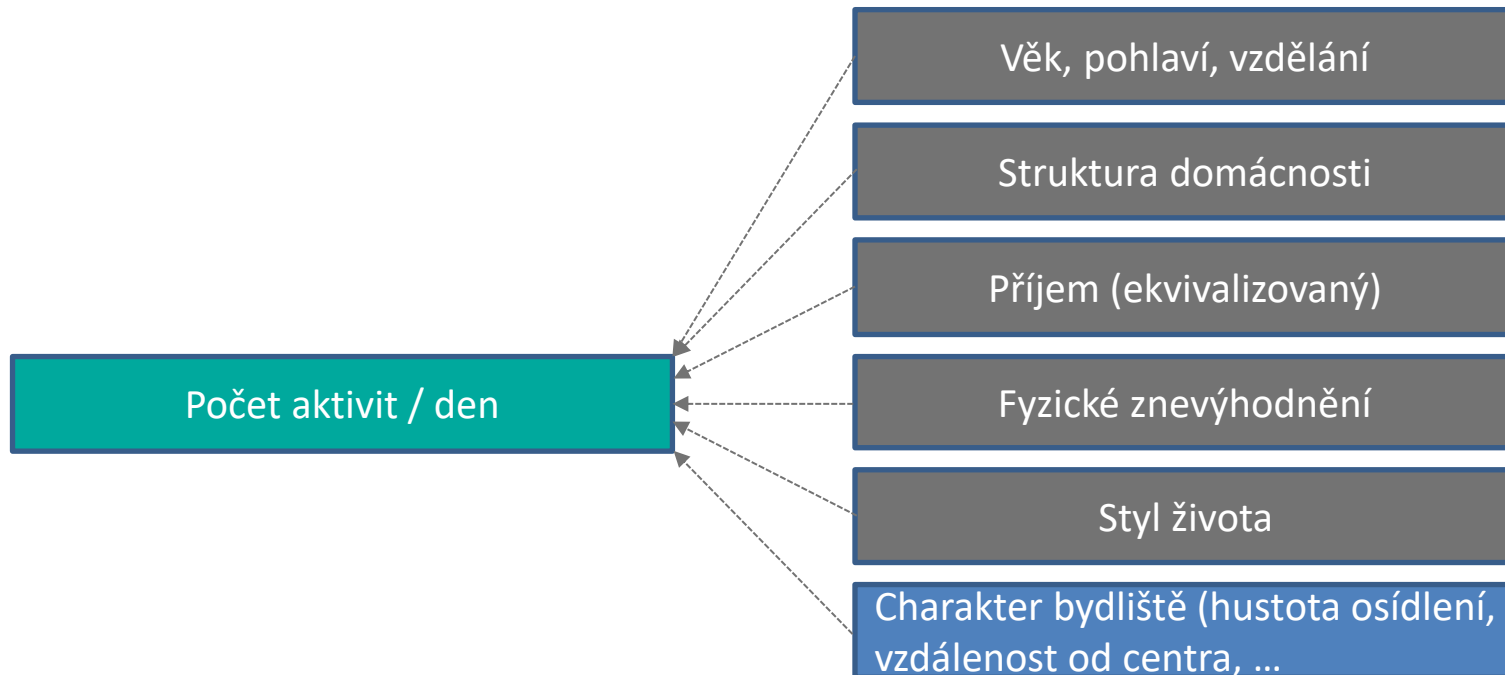
Lidé, kteří se nemohou podílet ve stejné míře na pracovním trhu, vzdělávání a dalších aktivitách (jako podobné socio-ekonomické skupiny), **kvůli nedostatkům dopravního systému**

≈ každodenní cestování trvá déle, stojí více peněz a vyžaduje víc plánování než u ostatních lidí

3. Dopravní chudoba (1)

Lidé, kteří se nemohou podílet ve stejné míře na pracovním trhu, vzdělávání a dalších aktivitách (jako podobné socio-ekonomické skupiny), **kvůli nedostatkům dopravního systému**

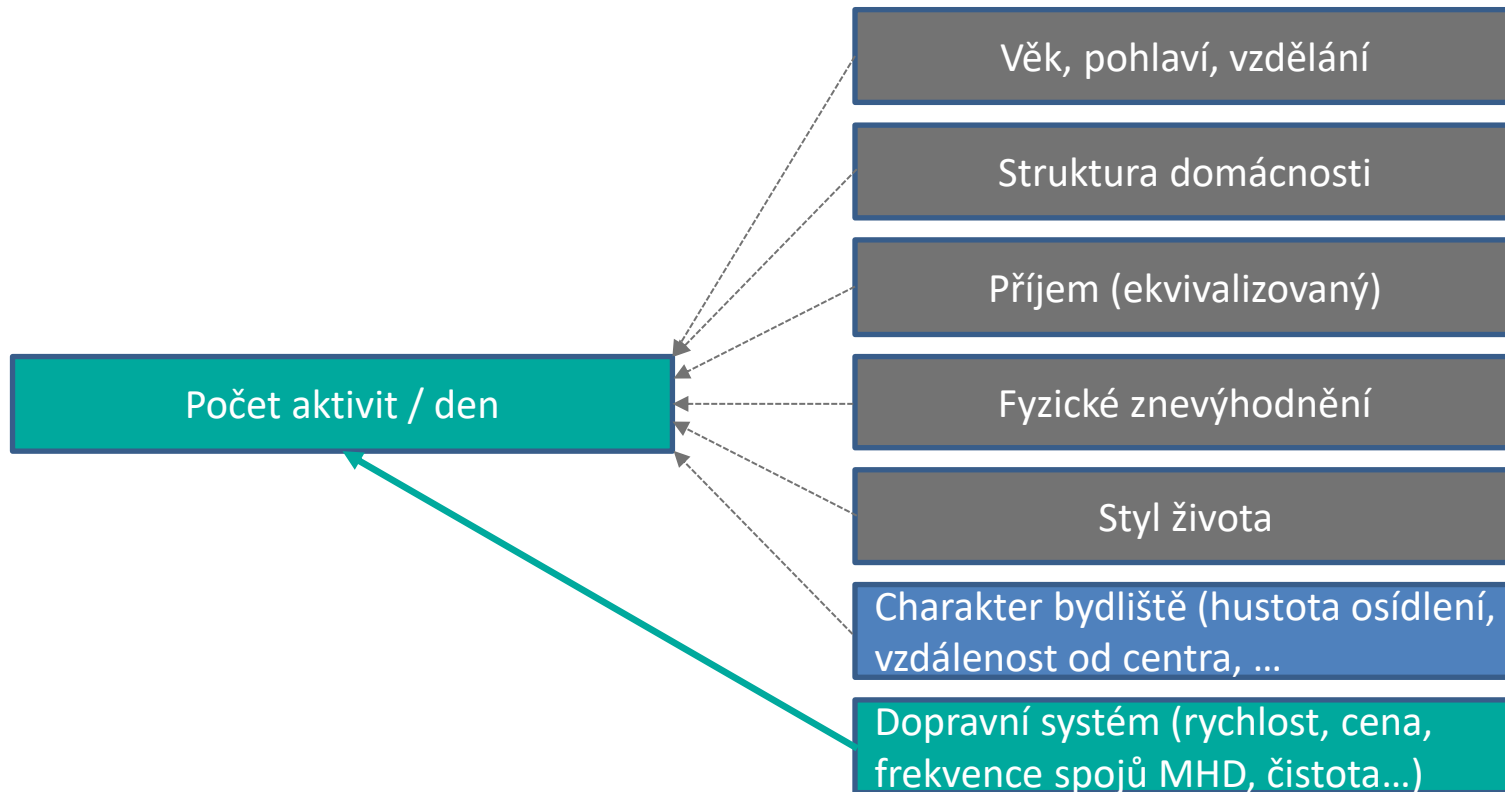
≈ každodenní cestování trvá déle, stojí více peněz a vyžaduje víc plánování než u ostatních lidí



3. Dopravní chudoba (1)

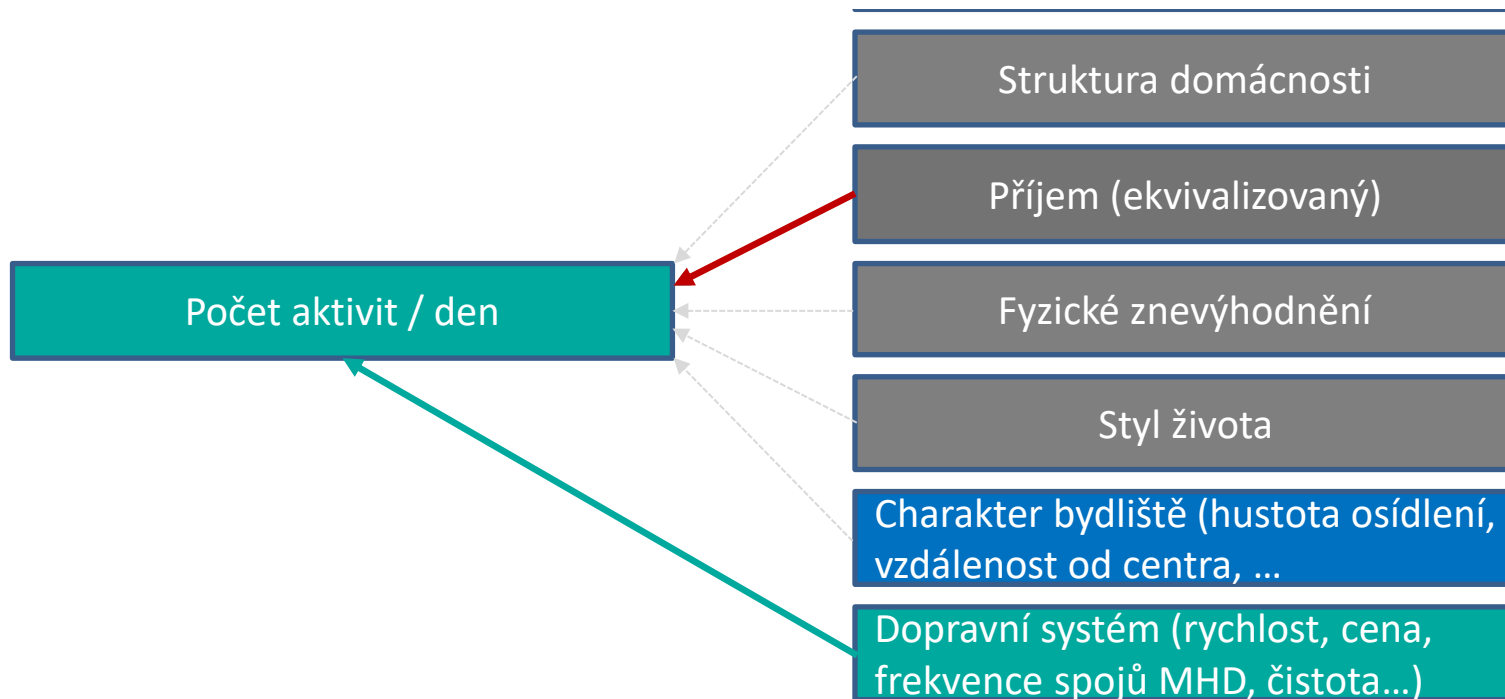
Lidé, kteří se nemohou podílet ve stejné míře na pracovním trhu, vzdělávání a dalších aktivitách (jako podobné socio-ekonomické skupiny), **kvůli nedostatkům dopravního systému**

≈ každodenní cestování trvá déle, stojí více peněz a vyžaduje víc plánování než u ostatních lidí



4. Pokud neoddělíme vliv ostatních faktorů

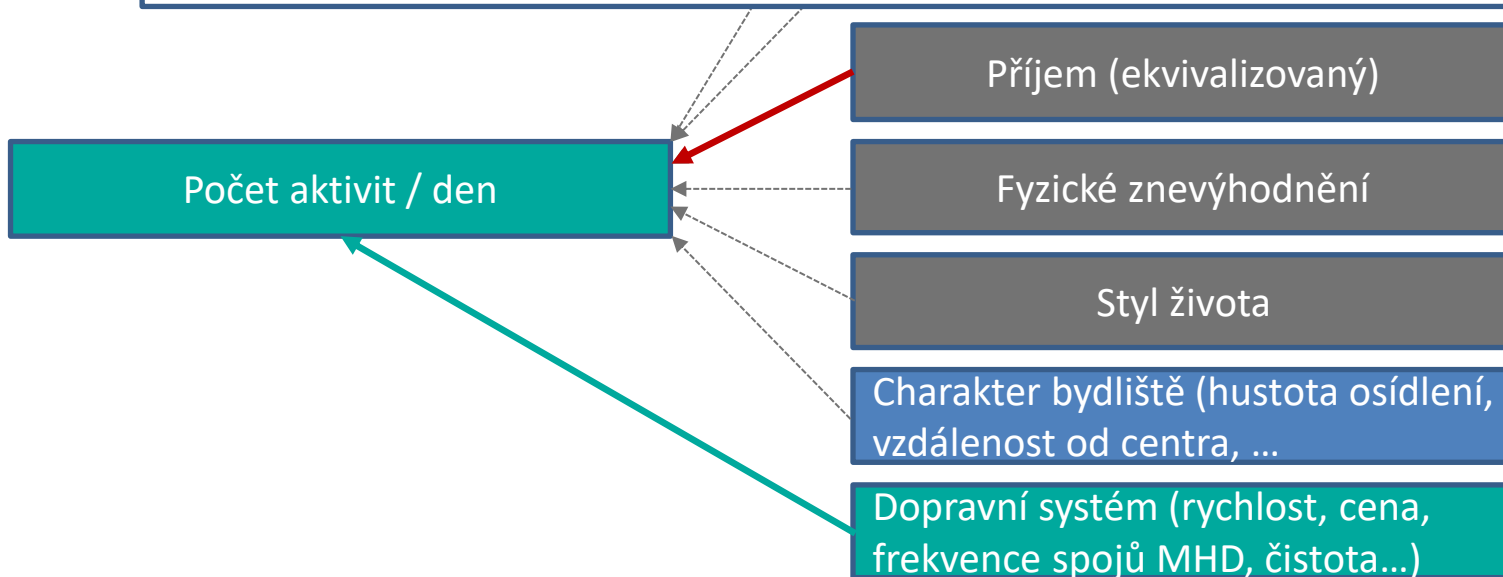
- nadhodnocujeme počet lidí ohrožených dopravní chudobou
 - Např. chybně zařadíme chudé mezi „dopravně chudé“
- hledáme řešení v dopravním systému, místo abychom řešili chudobu nástroji politiky zaměstnanosti, sociální politiky nebo vzdělání
- přenášíme zodpovědnost za řešení na nevhodné subjekty (města, kraje, ...)



5. Riziko dezinterpretace

- V roce 2022 byla ohroženo příjmovou chudobou 10,2 procent obyvatel ČR (900 tis. osob; MPO)
- Potenciálně ohrožených dopravní chudobou bylo 3 – 7,5 % (STEM, 2023)
- *Kolik lidí je zahrnuto do ohrožených dopravní chudobou proto, že mají nízký příjem?*

Výdaje za energie a pohonné hmoty:
cca 14–19 % u nízkopříjmových domácností, ale jen
cca 8–10 % u vysokopříjmových domácností (SEEPIA, 2022)



Vymezení a definice dopravní chudoby v kontextu ČR

Dopravní (nebo mobilní) chudoba je **forma deprivace** vybraných jednotlivců nebo skupin obyvatel formou **zamezení nebo výrazného omezení přístupu ke službám, práci, vzdělání, sociálnímu životu nebo lékařské péči** **kvůli problémům souvisejícím s dopravou na dané místo.**

Nejčastěji používaná metodika (mezinárodní srovnání)
Data: SILC, SRÚ (ČSÚ)
Výdaje: paliva, veřejná doprava, NE náklady na provoz aut

Indikátory dopravní chudoby

10 %

Celkové výdaje domácnosti na dopravu jsou vyšší než 10 % příjmů domácnosti.

LIHC

Po odečtení nákladů na bydlení a dopravu je domácnost pod hranicí chudoby a zároveň za dopravu utrácí více, než je národní medián.

2M

Podíl výdajů domácnosti na dopravu je větší než dvojnásobek národního mediánu*.

VTU

Podíl výdajů domácnosti na dopravu je větší než dvojnásobek národního mediánu*. Zároveň je příjem domácnosti nižší než národní medián příjmu po odečtení nákladů na bydlení.
Výdaje domácnosti na veřejnou dopravu jsou vyšší než národní medián* výdajů na tento typ dopravy.

** Medián byl v případech označených „*” kvantifikován ve skupině domácností, které vykázaly výdaje na dopravu vyšší než nula.*

8. Výdaje na dopravu

Tabulka č.1 – podíl výdajů za dopravu za všechny domácnosti

Celkem	Soukromá doprava	Veřejná doprava
3,69 %	3,18 %	0,51 %

Tabulka č.2 – podíl výdajů za dopravu za domácnosti s výdaji na dopravu většími než nula

Celkem	Soukromá doprava	Veřejná doprava
4,55 %	3,93 %	0,63 %

9. Potenciálně ohrožené domácnosti

Tabulka č. 4 – podíly domácností potenciálně ohrožených dopravní chudobou dle vybraných indikátorů

Indikátor	10 %	2M	LIHC	VTU
Podíl domácností	7,5 %	14,5 %	5,1 %	3,0 %
Podíl osob (vypočteno z domácností)	7,9 %	15,9 %	4,7 %	3,8 %

Tabulka č. 5 – podíly domácností podle indikátorů a podle hustoty obydlí oblastí

	10%	2M	LIHC	VTU
Hustě obydlená	6,8	13,4	5,5	2,6
Středně obydlená	5,6	11,3	4,0	1,8
Řídce obydlená	9,9	18,5	5,7	4,4
Celkem	7,5	14,5	5,1	3,0

V roce 2023 hodnoty 10 %: 6,7 a VTU: 2,5 % SEEPIA, 2025

10. Jsou ohroženy především chudé domácnosti

Tabulka č. 8 – podíly domácností ohrožených dopravní chudobou dle příjmových kvintilů (1 – top 20 % nejmenších příjmů, 5 – vrchních 20 %) dle jednotlivých indikátorů

Kvintilová skupina odhadu čistých příjmů domácnosti	10%	2M	LIHC	VTU
1	12,3	21,3	13,2	10,6
2	5,2	11,6	5,5	1,5
3	5,4	13,0	3,2	0,9
4	7,0	14,0	3,0	1,7
5	7,6	12,8	0,4	0,2

„Narážíme na limit neznalosti přesné motivace domácnosti vydávat takovou část svého příjmu na dopravu, zda se jedná o nezbytnost nebo domácnost vydává prostředky na nenutné cesty a dopravu.“

STEM, 2023

11. Mladí, spíše než staří

Tabulka č. 10 – podíly domácností ohrožených dopravní chudobou podle **věku osoby v čele domácnosti** dle jednotlivých indikátorů

Věk osoby v čele domácnosti	10%	2M	LIHC	VTU
do 29 let	18,3	28,1	12,3	4,8
30-44 let	11,9	23,3	6,2	5,8
45-59 let	9,5	17,9	6,2	4,1
60 a více let	3,8	8,0	3,5	1,0
Celkem	7,5	14,5	5,1	3,0

12. Vlastnictví automobilů jako faktor dopravní chudoby?

Tabulka č. 11 – podíly domácností dle (ne)vlastnění automobilu podle jednotlivých indikátorů

Vybavenost domácnosti automobilem	10%	2M	LIHC	VTU
Má vlastní	9,7	18,6	5,8	3,6
Nemá – nemůže si dovolit	1,4	3,2	3,0	1,2
Celkem	7,5	14,5	5,1	3,0

13. Kolik stojí vlastnictví automobilu?

Ecological Economics 194 (2022) 107335



The lifetime cost of driving a car

Stefan Gössling^{a,b,c,*}, Jessica Kees^d, Todd Litman^e

^a School of Business and Economics, Linnaeus University, 391 82 Kalmar, Sweden

^b Service Management and Service Studies, Lund University, Box 882, 25108 Helsingborg, Sweden

^c Western Norway Research Institute, PO Box 163, 6851 Sogndal, Norway

^d Transportation Think Tank (T3), Clayallee 177, 14195 Berlin, Germany

^e Victoria Transport Policy Institute, 1250 Rudlin Street, Victoria, BC V8V 3R7, Canada

Německo:

- 3 modely aut (Opel Corsa, VW Golf, Mercedes GLC,
- 50 let vlastnictví automobilu

Náklady:

- Roční ekvivalent pořizovací ceny
- palivo (15 000 /rok)
- daně a poplatky, pojištění, údržba, olej,
- parkování, čas v kongesci

13. Kolik stojí vlastní automobil?

Table 5

Lifetime earnings in comparison to private car ownership cost.

Lifetime car costs as percentage of net income/wealth				
Net income - 1-Person Household		Opel Corsa	VW Golf	Mercedes GLC
		352,974	403,179	679,167
Wealthy	52,654,323 €	1%	1%	1%
Millionaires	5,265,432 €	7%	8%	13%
Senior employee	2,726,707 €	13%	15%	25%
Outstanding specialist	1,857,901 €	19%	22%	37%
Specialist	1,372,493 €	26%	29%	49%
Semi-skilled worker	1,118,376 €	32%	36%	61%
Unskilled worker	990,982 €	36%	41%	69%

13. Kolik stojí vlastní automobil?

Odpovídá ceně rezidenčního bydlení ve většině Německa.

Table 5

Lifetime earnings in comparison to private car ownership cost.

Lifetime car costs as percentage of net income/wealth				
Net income - 1-Person Household		Opel Corsa	VW Golf	Mercedes GLC
		352,974	403,179	679,167
Wealthy	52,654,323 €	1%	1%	1%
Millionaires	5,265,432 €	7%	8%	13%
Senior employee	2,726,707 €	13%	15%	25%
Outstanding specialist	1,857,901 €	19%	22%	37%
Specialist	1,372,493 €	26%	29%	49%
Semi-skilled worker	1,118,376 €	32%	36%	61%
Unskilled worker	990,982 €	36%	41%	69%

14. Výdaje na vlastní auto lze snížit

Table 6

The effect of shared car-ownership, Opel Corsa.

Private lifetime car costs as percentage of an unskilled worker lifetime net income				
Net income (€)		shared	used car	halving mileage
		352,974 €	278,942 €	190,035 €
Single person household	990,982	36%	28%	19%
Two person household	1,981,964	18%	14%	10%

Pro domácnosti s nízkými příjmy:

- Je auto drahé
- Problém, pokud nemají levné bydlení (< 30 % příjmu)
- Náklady lze snížit sdílením, ojetinou, nižším nájezdem
- Lze zkrátit délku vlastnictví (mladí lidé)
- Operativní leasing celkové náklady ještě zvyšuje

15. Drahá neznalost

nature

Running a car costs much more than people think – stalling the uptake of green travel

Car owners underestimate total vehicle costs. Giving consumers this information could encourage the switch to cleaner transport and reduce emissions.

By [Mark A. Andor](#), [Andreas Gerster](#), [Kenneth T. Gillingham](#) & [Marco Horvath](#)



A petrol station in Berlin. On average, drivers accurately judge fuel costs but severely underestimate all other expenditure. Credit: Thomas Peter/Reuters

15. Drahá neznalost

Německo

- 6 000 respondentů
- Dotaz na měsíční náklady na provoz auta

Výsledky:

- Lidé uvažují jen náklady na palivo
- Zapomínají odpisy/znehodnocení, opravy, daně a pojištění
- Podceňují celkové náklady na vlastnictví automobilu o 221 € / měsíc (50 %)

Chybný odhad

- Snižuje atraktivitu ostatních způsobů dopravy

Informace o nákladech

- Zvýší zájem o hromadnou dopravu o 22 %

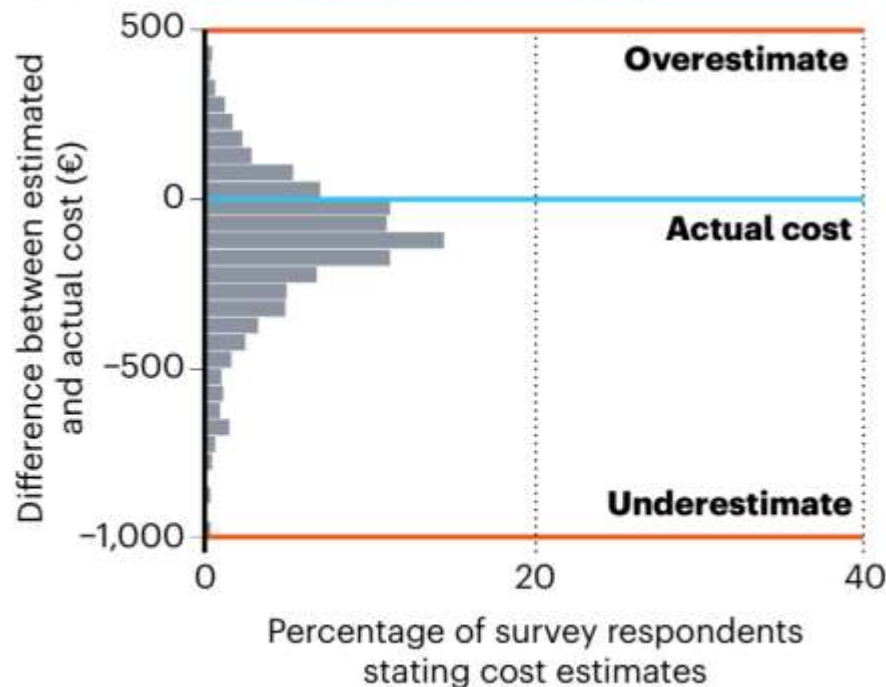
Doporučení

- Labelling
- Vyšší dotace hromadné dopravy

COSTLY MISJUDGEMENT

Car owners in Germany severely underestimated major forms of expenditure, except on fuel. Knowledge about true total costs could result in 37% fewer cars on German roads, an analysis finds. New transport policies should make such information available at the point of sale.

Overall actual costs of running a car



16. Kolik stojí jízdné v PID

Plnocenné

Počet pásem	Měsíční	Čtvrtletní	Desetiměsíční (pouze elektronicky)	Roční ³
<u>1 pásmo</u>	395 Kč	1 000 Kč	3 150 Kč	3 740 Kč
<u>2 navazující pásma</u>	605 Kč	1 575 Kč	4 835 Kč	5 735 Kč
<u>3 navazující pásma</u>	920 Kč	2 365 Kč	7 350 Kč	8 730 Kč
<u>4 navazující pásma</u>	1 210 Kč	3 150 Kč	9 665 Kč	11 470 Kč
<u>5 navazujících pásem</u>	1 485 Kč	3 940 Kč	11 870 Kč	14 090 Kč
<u>6 navazujících pásem</u>	1 770 Kč	4 725 Kč	14 175 Kč	16 835 Kč
<u>Pásma 0+B+1+2+3+4+5+6</u>	2 050 Kč	5 515 Kč	16 385 Kč	19 450 Kč
<u>Pásma 1+2+3+4+5+6+7+8+9+10+11+12+13</u>	2 050 Kč	5 515 Kč	16 385 Kč	19 450 Kč
<u>Pásma 0+B+1+2+3+4+5+6+7+8+9+10+11+12+13</u>	2 335 Kč	6 300 Kč	18 690 Kč	22 195 Kč

³ V pokladnách ČD nelze zakoupit papírový roční předplatní kupon (z důvodu nízké trvanlivosti termopapíru).

V systému Pražské integrované dopravy lze využívat široké škály slev na jízdném. **Slevové kategorie** (dle [Tarifu PID](#)) jsou následující:

- Děti do 6 let** – bezplatná přeprava
- Děti od 6 do 10 let** – v Praze přeprava za 0 Kč, v Regionu sleva 50 %
- Děti od 10 do 15 let** – v Praze přeprava za 0 Kč, v Regionu sleva 50 %
- Junioři od 15 do 18 let** – v Praze zvýhodněné předplatné, v Regionu sleva 50 %
- Studenti od 18 do 26 let** – v Praze zvýhodněné předplatné, v Regionu sleva 50 %
- Senioři od 60 do 65 let** – v Praze zvýhodněné jízdné
- Senioři od 65 let** – v Praze přeprava za 0 Kč, v Regionu sleva 50 %
- Osoby ZTP a ZTP/P** – v Praze bezplatná přeprava kromě vlaků, v Regionu sleva 75 %
- Doprovod dítěte do 3 let** – v Praze přeprava za 0 Kč
- Sociálně potřebné osoby** – v Praze zvýhodněné jízdné
- Osoby v hmotné nouzi** – v Praze zvýhodněné předplatné
- Osoby invalidní ve třetím stupni** – v Regionu sleva 50 %
- Držitel Osvědčení účastníka odboje a odporu proti komunismu nebo držitel Osvědčení (Průkazu) válečného veterána** – v Regionu zvláštní roční předplatné

Výdaje na měsíc:

1 850 / měsíc (1 dospělý)
3 700 (1 dospělý + 2 děti)
5 550 (2 dospělí + 2 děti)

Výdaje na palivo (auto): 9 200

Další náklady na provoz auta: 5 500

Prům. hrubá mzda Praha: 62 472

Medián čisté mzdy cca: 30 000

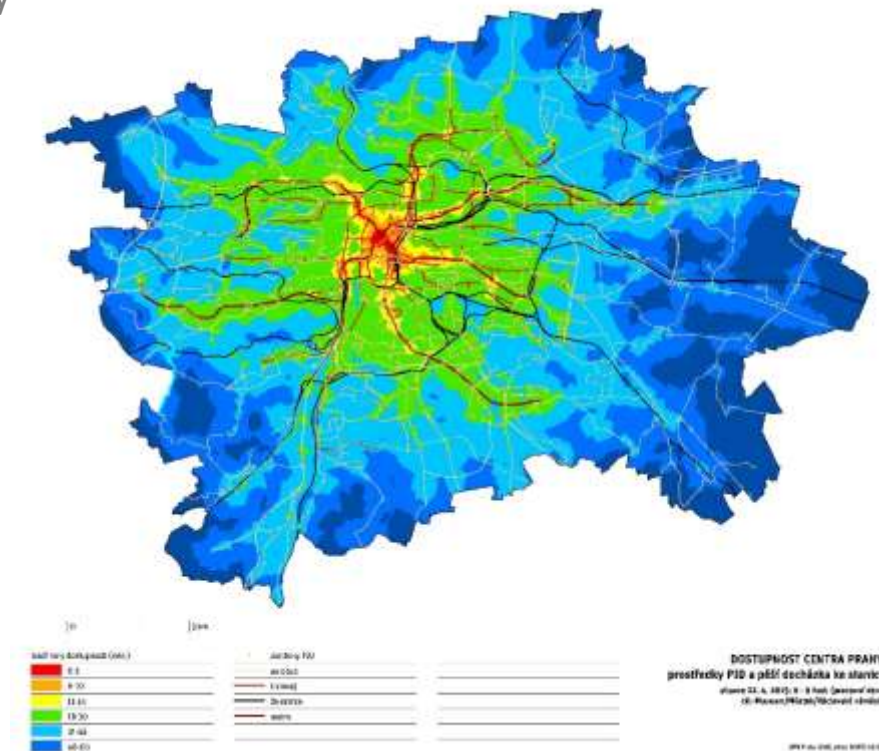
Zjednodušené schéma tarifních pásem PID

platnost od 10. 12. 2023



17. Shrnutí

- Cena hromadné dopravy není problém (ani její zvýšení o 30 %)
- Svůj vliv má i dostupnost infrastruktury hromadné dopravy (cestovní čas, frekvence spojů HD, přestupy, intermodální infrastruktury, fyzické bariéry)
- Past dopravní chudoby:
 - Bydlení v řídce osídlených oblastech
 - Se závislostí na automobilů, který je drahý
- Znalosti lze zlepšit s daty:
 - pro jednotlivé ORP (velký vzorek)
 - celková hybnost (periodické šetření TSK)
 - Frekvence spojů (ROPID)
- Spolehlivé metody statistického usuzování
(pokročilé modely)



18. Jak může SCF zmírnit ohrožení dopravní chudobou?

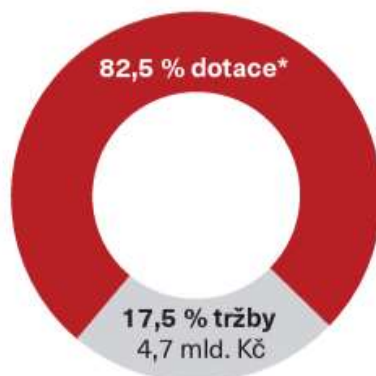
- „Neprojekt“ na provoz linek hromadné dopravy

18. Jak může SCF zmírnit ohrožení dopravní chudobou?

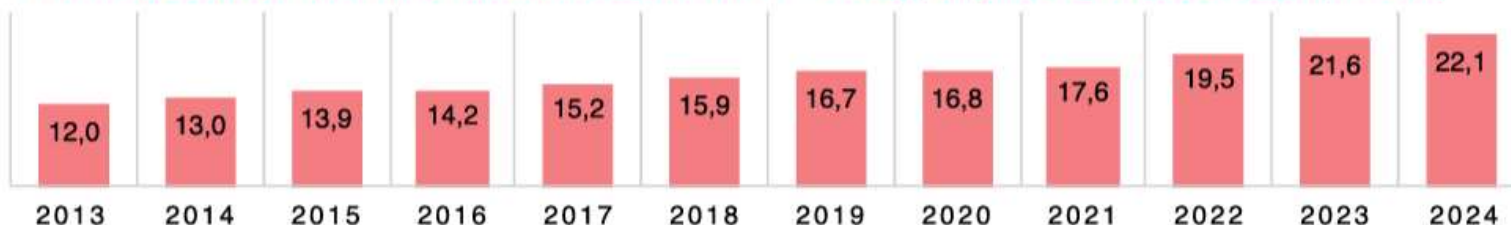
- „Neprojít“ na provoz linek hromadné dopravy (ani poptávkové a bezbariérové?)
- 0,5 mld. Kč ze SCF pro pražskou metropoli ≈ 100 – 300 mil. Kč na dopravu?
- Běžné výdaje na dopravu (i MHD) kontinuálně rostou (22,1 z 111 mld. Pražského rozpočtu; 2023)

POKRYTÍ NÁKLADŮ PID NA ÚZEMÍ PRAHY (2024)

* 22,1 mld. Kč
(21,8 mld. Kč z rozpočtu
hl. m. Prahy 0,3 mld. Kč od státu)



VÝVOJ PROVOZNÍCH DOTACÍ HROMADNÉ DOPRAVY V PRAZE (PID) V LETECH 2013–2024 (mld. Kč)

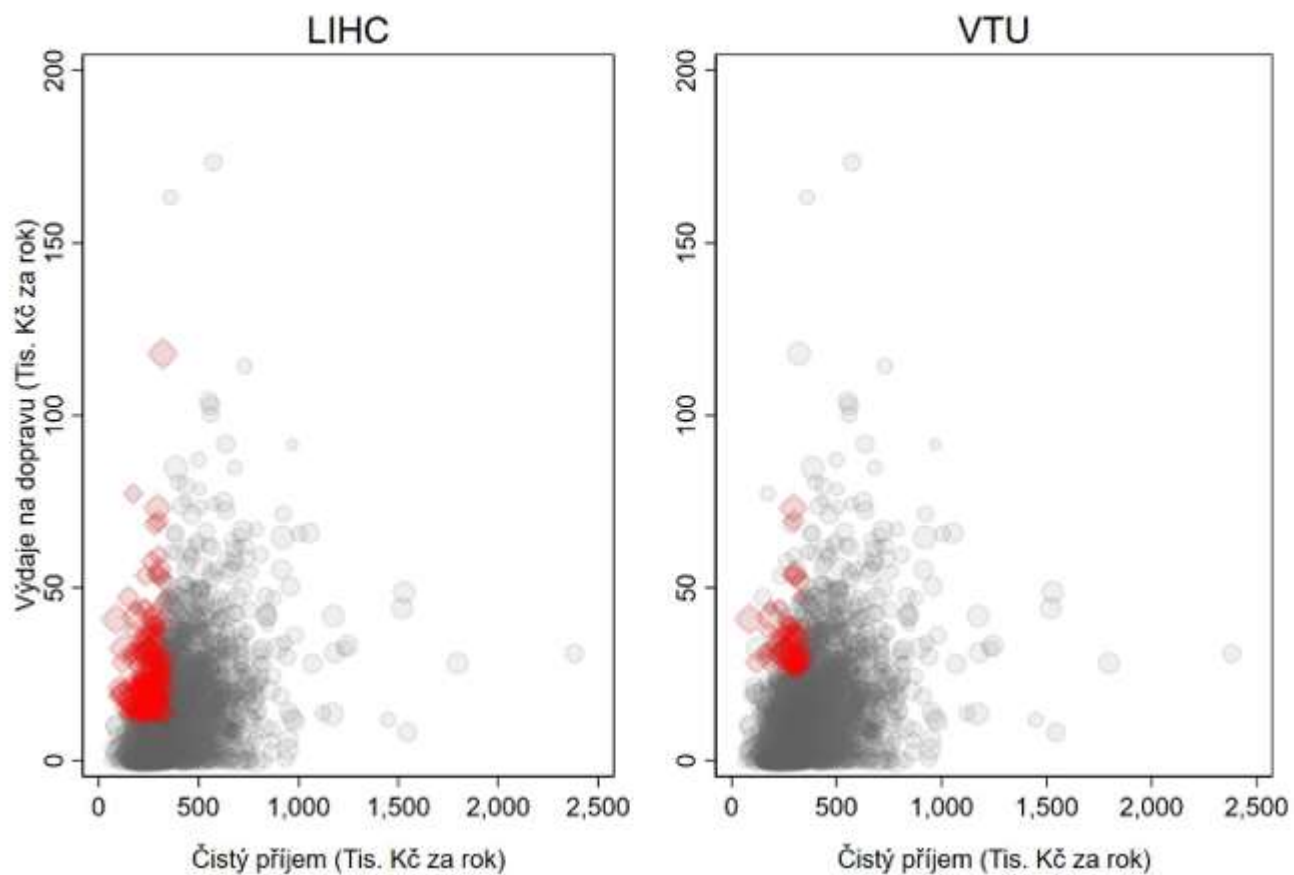


19. Možná řešení

- Investovat do toho, aby lidé trvale hospodařili efektivně s penězi a svým časem na cestování
 - Čím více cest HD, pěšky a na kole, tím méně dopravní chudoby
- Zlepšit dostupnost **zastávky hromadné dopravy / HUBy** ve Stř. Č. k.: chodníky, stezky pro cyklisty
- Zlepšit **vybavenost zastávek hromadné dopravy** (přístřešky, kolárny, K+R, ...)
- Zbudovat velké množství **nízko-kapacitních P+R** na zastávkách autobusů a vlaků ve Stř. Č. k.
- Organizace sousedské spolujízdy (Dánsko, Francie od 2017– soukromí poskytovatelé – 1-2 Euro/cestu)
- Sdílené automobily, e-kola, e-koloběžky (komunitní, obecní, „postbus“)
- Preference pro příměstské autobusy + expresní linky (vyhrazené pruhy vč. silnic a dálnic ve Stř. Č. k.)
- Výstavba cyklostezek a pěších propojení Prahy a Středočeského kraje a sousedících obcí
- Speciální doprava (Bezba + děti) – do budoucna automatické (mikro-)busy
- Poptávková doprava (k dopravním hubům – flexi systém, ale je velmi drahý)
- Optimalizace cestovního plánování (integrativní aplikace)
- Informace o nákladech na vlastní automobil (labeledy při koupi auta jako u hypoték)
- Upozorňovat na vysoké náklady suburbánního bydlení a závislost na automobilu (hlavně mladé)

Děkuji za pozornost
marketa.braun.kohlova@praha.eu

Obrázek 4: Ohrožené domácnosti finanční dostupností dopravy identifikované ukazateli LIHC a VTU v roce 2023



Public Mobility

