

**JAK ZAMEZIT DOPRAVNÍ
CHUDOBĚ POMOCÍ SOCIÁLNÍHO
KLIMATICKÉHO FONDU:**
**DOPORUČENÍ PRO TVŮRCE POLITIK
V ČESKÉ REPUBLICĚ**

Jana Abíková
Rebeka Hengalová

B ř e z e n 2 0 2 5



© Institut pro evropskou politiku EUROPEUM

Text © Jana Abíková, Rebeka Hengalová

Editor © Liljana Cvetanoska

Grafické zpracování © Tomáš Červenka, Kristýna Gilmore

Březen 2025



**Spolufinancováno
Evropskou unií**



Obsah

Proč se soustředit na dopravní chudobu a jak využít evropské fondy?	3
Jak vypadá česká dopravní chudoba v datech?	4
Kam konkrétně investovat SKF?	5
Jak postupovat při formulování SKP?	8
Závěrem: Okrajový problém nebo komplikovaný typ chudoby?	10
Bibliografie	11



Proč se soustředit na dopravní chudobu a jak využít evropské fondy?

Dopravní chudoba v České republice (ČR) ohrožuje přibližně 10 % populace, zejména nízkopříjmové domácnosti, mladé rodiny a osoby žijící v odlehlých a příhraničních oblastech.¹ O tomto typu chudoby se do nedávna příliš nehovořilo, a to navzdory přetrvávajícím problémům, zejména v oblastech s nedostatečnou dopravní obsluhností. Od začátku roku 2024 se v ČR diskutuje o přijetí legislativy rozšiřující systém obchodování s emisními povolenkami, známý jako ETS2 (*Emissions Trading System for buildings and road transport*).² Ten si klade za cíl zpoplatnit emise vznikající spalováním pohonných hmot a lokálních otopných paliv, což pravděpodobně povede od roku 2027 ke zvýšení cen těchto paliv pro jejich koncové spotřebitele-domácnosti.³ Právě v tomto kontextu se nově diskutuje o energetické i dopravní chudobě některých českých domácností a také o možnostech, jak tyto formy chudoby alespoň částečně nebo zcela řešit.⁴ Evropská unie proto spolu se systémem ETS2 zavádí také tzv. Sociální klimatický fond (dále SKF či Fond), který by měl být alokovan právě na zavádění opatření zmírňující dopady energetické a dopravní chudoby.⁵

Tento policy brief je druhým dílem publikací mapujících dopravní chudobu. První publikace, policy paper *"Tackling Transport Poverty in the Czech Republic: Mapping the Experiences of Transport-poor Users, the Impact of the ETS2, and the Possibilities of the Social Climate Fund"*,⁶ mapuje aktuální data o dopravní chudobě v ČR a dopravní potřeby nejzranitelnějších skupin obyvatel. Dále vyhodnocuje možná řešení a diskutovaná opatření, která by mohla být financována z národního Sociálního klimatického plánu (SKP). Tento policy brief je určen tvůrcům politik, zástupcům státních orgánů a expertům, kteří ovlivňují vývoj klimatické politiky v ČR. Odpovídá tedy na otázku, na co by se měla česká vláda zaměřit, aby dosáhla úspěšné plné transpozice systému ETS2 a získala tak

¹ Jan Krajhanzl et al., „České klima 2024“ (Institut 2050, 2024), <https://institut2050.cz/wp-content/uploads/2024/10/ceskeklima2024.pdf>.

² „ETS2: Buildings, Road Transport and Additional Sectors - European Commission“, Evropská Komise, viděno 20. březen 2025, https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors_en.

³ Kateřina Kolouchová a Marcel Otruba, „Jak bude fungovat zpoplatnění emisí skleníkových plynů z dopravy a budov (tzv. ETS 2)?“, Fakta o klimatu, viděno 20. březen 2025, <https://faktaoklimatu.cz/explainery/emisni-povolenky-ets-2>.

⁴ Rebeka Hengalová et al., „Emisní povolenky pro domácnosti: Co je to ETS2 a jak je využít pro náš prospěch“ (EUROPEUM Institute for European Policy, 11. říjen 2024), <https://www.europeum.org/clanky-a-publikace/factsheet-emisni-povolenky-pro-domacnosti-co-je-to-ets2-a-jak-je-vyuzit-pro-nas-prospech/>.

⁵ „About the EU ETS - European Commission“, Evropská Komise, viděno 20. březen 2025, https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/about-eu-ets_en.

⁶ Jana Abíková a Rebeka Hengalová, „Tackling Transport Poverty in the Czech Republic: Mapping the Experiences of Transport-poor Users, the Impact of the ETS2, and the Possibilities of the Social Climate Fund“ (EUROPEUM Institute for European Policy, březen 2025), <https://www.europeum.org/clanky-a-publikace/policy-paper-reseni-dopravni-chudoby-v-ceske-republice/>.

přístup k prostředkům SKF. Na základě poznatků z expertních debat a kulatých stolů zorganizovaných autory navrhuje konkrétní opatření i kroky, které by měly vést k úspěšnému čerpání SKF a plnění SKP.⁷

Jak vypadá česká dopravní chudoba v datech?

Dopravní chudobu lze definovat jako nedostatečnou obslužnost systému veřejné dopravy či příliš vysoké náklady na dopravu osobním prostředkem, vedoucí k neschopnosti naplnit své klíčové i volitelné dopravní potřeby.⁸ Existující data o dopravní chudobě v ČR pochází jak z analýzy příjmů a nákladů domácností, tak z dotazníkových šetření a focus groups s vybranými jednotlivci. Dle analýzy výzkumného ústavu STEM lze 3 % české populace považovat za dopravně chudé.⁹ Tyto osoby mají dopravní náklady vyšší než medián, zatímco příjem naopak nižší, přičemž analýza porovnává množství disponibilního příjmu s náklady na bydlení a dopravu pomocí tzv. indikátoru VTU (*Vulnerable Transport User*).¹⁰ Při přímém dotazování jednotlivců v rámci studie Institutu 2050 se 5 % populace jeví jako dopravně. chudí.¹¹ Tito lidé uvádějí téměř neustálé obtíže s dopravou do zaměstnání či školy, k lékaři nebo na nákup potravin. Dalších 6 % respondentů se s těmito problémy potýká často. V případě volnočasových a volitelných aktivit pak obtíže s dopravou zažívá téměř neustále nebo často 9 % dotázaných.¹²

I přes odlišné přístupy ke sběru dat lze ve dvou zmíněných studiích¹³ identifikovat společné rysy hlavních skupin, které jsou dopravní chudobou ohroženy nebo ji již přímo zažívají. První skupinou jsou dospívající a mladí dospělí bez řidičského průkazu či vlastního automobilu. Ti jsou závislí na veřejné dopravě či aktivní mobilitě (chůzi či cyklo-dopravě), případně musí koordinovat cestování autem s ostatními členy rodiny. Podobné logistické výzvy řeší druhá skupina, a to rodiny s malými dětmi, tedy respondenti přibližně ve věku 30-44 let. Tito lidé nemají nárok na slevy na jízdné ve

⁷ Kulatý stůl "Dopravně chudá populace v českých regionech. Co pro ni můžeme udělat a jak využít Sociální klimatický fond" proběhl 18.3.2025. Institut EUROPEUM dále organizoval několik neformálních pracovních skupin v průběhu roku 2024, kde se zástupci neziskových a výzkumných organizací diskutovali dopravní chudobu, proces přijetí systému ETS2 a vhodnou alokaci SKF.

⁸ Lucía Mejía Dorantes a Ingrida Murauskaite-Bull, „Revisiting Transport Poverty in Europe through a Systematic Review“, *Transportation Research Procedia* 72 (2023): 3861–68, <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.11.497>.

⁹ Martin Philipp a Martin Kratochvíl, „Dopravní chudoba v České republice - situační analýza“ (STEM Ústav empirických výzkumů, 2024), https://www.stem.cz/wp-content/uploads/2024/07/STEM_Dopravni-chudoba-analyza-1.pdf.

¹⁰ Indikátory vychází ze studie E. Alonso-Epelde, X. García-Muros, a M. González-Eguino, „Transport Poverty Indicators: A New Framework Based on the Household Budget Survey“, *Energy Policy* 181 (říjen 2023): 113692, <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2023.113692>.

¹¹ Krajhanzl et al., „České klima 2024“.

¹² Krajhanzl et al.

¹³ Philipp a Kratochvíl, „Dopravní chudoba v České republice“; Krajhanzl et al., „České klima 2024“.



veřejné dopravě, často vlastní pouze jedno osobní auto, o které se dělí, cestují s kočárkem a realizují mnoho cest nejen za svými potřebami, ale také za potřebami svých dětí. Třetí skupinou jsou zranitelní cestující, ať už senioři či osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Přestože tato skupina má v ČR nárok na slevy ve veřejné dopravě, její dostupnost není vždy vyhovující, zejména pokud se zastávky nenacházejí v pohodlné docházkové vzdálenosti. Pro všechny zmíněné skupiny se problematika dopravní chudoby člení na tři aspekty: fyzickou přístupnost, finanční dostupnost a množství druhů dopravy k dispozici. Ve většině případů je dopravní chudoba způsobena např. jedno auto v domácnosti, která bydlí daleko od vyhovující obslužnosti veřejnou dopravou), které dohromady navyšují tlak a negativní efekt tohoto typu chudoby. Podrobnější analýza potřeb a překážek nejen těchto tří obzvláště zranitelných skupin je zpracována ve studii autorek "Tackling transport poverty in the Czech Republic".¹⁴

Kam konkrétně investovat SKF?

Neoddělitelnou součástí systému ETS2 je také Sociální klimatický fond (SKF). Z tohoto titulu má ČR nárok čerpat až 50 miliard Kč, tedy 2,4 % celkového objemu Fondu.¹⁵ I po zaplacení nových emisních povolenek z oblastí silniční dopravy a lokálního vytápění zůstane Česko čistým příjemcem¹⁶, výnosy z obchodování emisních povolenek navíc poputují zpět do české ekonomiky.¹⁷ Je však nutné dodat, že pozitivní vliv přidělené částky pro ČR může být omezen právě jejím nedostačujícím objemem. Alokovaný objem nemůže kompletně vyřešit dopravní i energetickou chudobu, zejména pokud nebude cíleně využit. Česká vláda by se sice mohla rozhodnout navýšit část výnosů z ETS2 alokovanou na SKF, avšak takové rozhodnutí je nepravděpodobné. Podrobnější analýzu dostupných prostředků v SKF poskytuje předchozí studie autorky s názvem "Will the Fund fund enough?".¹⁸

Pro získání prostředků z SKF musí ČR předložit národní Sociální klimatický plán (SKP), který má detailně popsat opatření a investice směřující k minimalizaci a předcházení dopravní a energetické

¹⁴ Abíková a Hengalová, „Tackling Transport Poverty in the Czech Republic“.

¹⁵ „Sociální klimatický fond“, Ministerstvo životního prostředí (Ministerstvo životního prostředí), viděno 20. březen 2025, <https://mzp.gov.cz/cz/agenda/prehled-dotaci/socialni-klimaticky-fond>.

¹⁶ Alexander Eden et al., „POLICY REPORT: PUTTING THE ETS 2 AND SOCIAL CLIMATE FUND TO WORK“ (Adelphi, Oeko-Institut, Centre for the Study of Democracy, WiseEuropa, 2023), <https://www.euki.de/wp-content/uploads/2023/10/Policy-Report-Putting-the-ETS-2-and-Social-Climate-Fund-to-Work.pdf>.

¹⁷ Hengalová et al., „Factsheet: Emisní povolenky pro domácnosti“.

¹⁸ Rebeka Hengalová, „Will the Fund Fund Enough?“ (EUROPEUM Institute for European Policy, prosinec 2024), <https://www.europeum.org/en/articles-and-publications/policy-paper-will-the-fund-fund-enough/>.

chudobě. Navrhnout jednotné opatření, které by vyhovovalo všem lokalitám a skupinám obyvatel, je pro více než 6 000 českých obcí prakticky nerealizovatelné. V kontextu SKF je sice nezbytné nahlížet na dopravní chudobu jako na značně teritoriální aspekt, zároveň je však třeba cílit podporu selektivně. Tedy na socio-ekonomicky ohrožené a zranitelné domácnosti, které se již s dopravní chudobou potýkají nebo jim v budoucnu hrozí. Z expertních debat a kulatých stolů, u kterých byla diskutována možná opatření, dobrá zahraniční praxe i specifika implementace jednotlivých návrhů v českém kontextu, vznikly následující tři pilíře návrhů řešení a doporučení při formulování národního SKP.¹⁹

Jedním z účinných řešení dopravní chudoby je podpora veřejné hromadné dopravy, která má v ČR již vybudovanou rozsáhlou síť.²⁰ Jakožto veřejný statek, jehož rozvoj může mít pozitivní dopad přesahující dopravně ohroženou cílovou skupinu, by měla mít veřejná doprava podporována jako prioritní pilíř řešení dopravní chudoby.²¹ V návaznosti na letos přijatou souběžnou legislativu, která umožňuje realizovat tzv. poptávkovou dopravu v gesci regionálních dopravních podniků,²² se například ve Středočeském kraji úspěšně rozběhl projekt PID Haló.²³ Tento regionální systém autobusů na zavolání by mohl sloužit jako příklad dobré praxe pro další regiony a obce. Právě nedostatečná flexibilita stávajících linkových spojení představuje pro dopravně chudé domácnosti významnou překážku.²⁴ Poptávkové spoje zajišťované elektrickými minibusy by mohly nabídnout potřebnou kapacitu i flexibilitu při cestování alespoň do místních dopravních uzlů.²⁵

Druhým pilířem rozvoje dopravního systému by měla být sdílená mobilita, která může mít mnoho podob. Carsharing, který je již etablovaný ve větších městech,²⁶ by mohl být vhodným řešením i

¹⁹ Kulatý stůl "Dopravně chudá populace v českých regionech. Co pro ni můžeme udělat a jak využít Sociální klimatický fond" proběhl 18.3.2025. Institut EUROPEUM dále organizoval několik neformálních pracovních skupin v průběhu roku 2024, kde se zástupci neziskových a výzkumných organizací diskutovali dopravní chudobu, proces přijetí systému ETS2 a vhodnou alokaci SKF.

²⁰ Zejména velká města (Praha, Olomouc či Plzeň) jsou hodnocena jako velmi efektivní, viz Hana Fitzová, Markéta Matulová, a Zdeněk Tomeš, „Determinants of urban public transport efficiency: case study of the Czech Republic“, *European Transport Research Review* 10, č. 2 (14. září 2018): 42, <https://doi.org/10.1186/s12544-018-0311-y>.

Report Greenpeace staví českou veřejnou dopravu na 11. místo z 30 evropských zemí, viz Greenpeace CEE, „Climate & Public Transport Tickets in Europe“ (Greenpeace, 2023), <https://greenpeace.at/uploads/2023/05/report-climate-and-public-transport-tickets-in-europe.pdf>.

²¹ Kulatý stůl "Dopravně chudá populace v českých regionech. Co pro ni můžeme udělat a jak využít Sociální klimatický fond", EUROPEUM, 18.3.2025.

²² Ministerstvo dopravy, „Vláda schválila vznik INSID a fungování poptávkové dopravy, zelenou dostal i rozpočet SFDI“, Ministerstvo dopravy, 2. říjen 2024, <https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlada-schvalila-vznik-Silnicni-inspekce-i-fungovan>.

²³ Integrovaná doprava Středočeského kraje, „Halo)), kam to bude? Inovační projekt poptávkové dopravy Integrované dopravy Středočeského kraje“, PID Haló, viděno 22. duben 2025, <https://www.halopid.cz>.

²⁴ Abíková a Hengalová, „Tackling Transport Poverty in the Czech Republic“.

²⁵ Katharina Krell a Simon Hunkin, „Demand-Responsive Transport“ (Policy Learning Platform, červenec 2024), <https://www.interregeurope.eu/sites/default/files/2024-07/Policy%20brief%20on%20demand-responsive%20transport.pdf>.

²⁶ „Asociace českého carsharingu“, Asociace českého carsharingu, viděno 20. březen 2025, <https://cesky-carsharing.cz/>.

pro odlehlé obce, zejména ve stacionárním režimu. Pokud je výpůjčka vozidla realizována prostřednictvím aplikace, může být služba nabízena za odstupňované ceny jak pro zranitelné skupiny, tak pro běžné uživatele. Obdobně využitelné pak může být i obecní taxi v podobě elektrického bezbariérového vozu. Ten dokáže zajistit přepravu fyzicky zranitelných skupin, seniorů, i rodin s malými dětmi, a to jak přímo od domu až do cílové lokality (tzv. *door-to-door*), tak k dopravním uzlům.²⁷

Třetím pilířem by pak měla být podpůrná softwarová i fyzická infrastruktura zajišťující plynulý provoz těchto řešení.²⁸ Aby investice z SKF byly využity pro opatření šetrná pro životní prostředí, využívaná vozidla by měla být elektrická a doplněná dostatečným množstvím dobíjecích stanic.²⁹ Ty by zároveň mohly podpořit rozšíření osobně vlastněných elektrokol, elektrických skútrů či elektromobilů. Pro flexibilní a reaktivní dopravní systém je klíčování softwarová podpora: jednotná celostátní aplikace by uživatelům zpřístupnila nejen linkové spoje, ale také poptávkovou dopravu, sdílené služby či spolujízdu. Poplatky za služby by mohly být odstupňovány pro jednotlivé skupiny dle poskytované podpory, ať už v rámci SKF či jiných sociálních dávek. Tento sjednocený systém by v budoucnu umožnil zavedení jednotné jízdenky na všechny druhy dopravy, což by mohlo výrazně snížit náklady na cesty kombinující různé typy dopravy.³⁰

²⁷ Systém door-to-door dopravy provozují některá chorvatská města, viz: Marjeta Benčina et al., „Good Practices for Tackling Transport Poverty in Central and Eastern Europe“ (Slovenia: Focus, 2024), <https://focus.si/wp-content/uploads/2024/12/Transport-poverty-in-CEE-region-Good-practice.pdf>.

²⁸ Kulatý stůl „Dopravně chudá populace v českých regionech. Co pro ni můžeme udělat a jak využít Sociální klimatický fond“, EUROPEUM, 18.3.2025.

²⁹ Rozvoj dobíjecí infrastruktury mapuje např. Centrum dopravního výzkumu, „Veřejné dobíjecí stanice v ČR“, Centrum dopravního výzkumu, 28. únor 2025, <https://www.cistadoprava.cz/stanice-ceska-republika/>.

³⁰ Dle příkladu tzv. klimatických jízdenek v Rakousku (KlimaTicket, <https://www.oesterreich.gv.at/en/themen/mobilitaet/klimaticket.html>) a Německu (D-Ticket, <https://int.bahn.de/en/offers/regional/deutschland-ticket>). Jednotný lístek je praxí také ve Slovinsku, viz Benčina et al., „Good Practices for Tackling Transport Poverty in Central and Eastern Europe“.

Jak postupovat při formulování SKP?

Národní SKP by měl reflektovat různorodost českých regionů a obcí. Není nutné vytvářet zcela nová řešení – lze stavět na již existujících úspěšných projektech v různých lokalitách a rozšířit je. Při formování SKP je však záhodno dodržet následující doporučení:³¹

- Dopravní chudoba měla být řešena na krajské úrovni, a to prostřednictvím dvou hlavních opatření. Prvním je rozšiřování sítě sdílené a veřejné dopravy, které musí zohledňovat potřeby osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Druhým je posílení mezikrajské spolupráce zaměřené na zlepšení dopravní obslužnosti v lokalitách na hranicích krajů, které v současnosti trpí nedostatečným pokrytím.³² Pro účinnou implementaci těchto opatření je nezbytné aktivně zapojit krajské zástupce do procesu sběru dat a mapování nejzranitelnějších domácností a lokalit.
- Řešení financována z SKF by měla ctít princip decentralizace a vytvářet vhodné podmínky pro nižší úroveň samosprávy. Místní orgány totiž dokáží efektivněji zacílit prostředky na projekty odpovídající lokálním potřebám.³³ V praxi by to znamenalo navýšit administrativní kapacity obcí pro přípravu a implementaci takových systémů dopravy, které řeší místní potřeby.³⁴ Ta mohou zahrnovat služby obecního taxi, poptávkovou dopravu, systémy sdílených elektrokol nebo provoz školních autobusů.
- Systém přímých kompenzací příjmů domácností vyžaduje precizní zacílení, které zajistí dostatečnou finanční asistenci a zabrání nežádoucímu rozmělnění prostředků SKF mezi příliš mnoho příjemců. Tento typ podpory je třeba účelně propojit s investičními opatřeními. Díky této kombinaci mohou úsporné investice postupně snižovat náklady na spotřebu fosilních pohonných paliv a tím i výdaje za dopravu, jak pro provozovatele služeb, tak koncové uživatele.³⁵

³¹ Doporučení byla zformulována v rámci expertních debat organizovaných Institutem EUROPEUM: kulatý stůl proběhl 18.3.2025, neformální pracovní skupina se setkávala v průběhu roku 2024.

³² Data o dopravní obslužnosti tzv. vnitřních periferií byla prezentovaná členům tematické pracovní skupiny pro alokaci SKF pod Ministerstvem životního prostředí, materiály jsou dostupné zde: „Sociální klimatický fond“. Vnitřní periferie dobře ilustruje mapa: Milan Jeřábek et al., *Specializovaná mapa vnitřních periferií*, 2021, <https://repozitar.cz/publication/49068/en/Specializovana-mapa-vnitřních-periferií/Jerabek-Fiedor-Simacek-Dokoupil>.

³³ Krell a Hunkin, „Demand-Responsive Transport“.

³⁴ Zejména s ohledem na nízkou administrativní kapacitu českých obcí. Ta byla překážkou např. při čerpání Fondu spravedlivé transformace, viz Klára Votavová, „Umí Český Stát Čerpat Fond Spravedlivé Transformace? Analýza Kapacit Na Národní Úrovní“ (Institut pro evropskou politiku EUROPEUM, duben 2024), <https://www.europeum.org/wp-content/uploads/umi-cesky-stat-čerpat-fond-spravedlive-transformace-final3-cz.pdf>.

³⁵ Eva Jüngling et al., „Making the Best of the New EU Social Climate Fund“, 2025.

- Převážná část prostředků SKF by nicméně měla směřovat do strukturálních a dlouhodobých investic, ze kterých by výhody mohla čerpat nejen nezranitelnější část, ale celá společnost. V této souvislosti je záhodno zvážit intenzivnější čerpání fondu v počátečních 2-3 letech (tzv. front-loading).³⁶ Tento přístup by umožnil začít s investicemi do infrastruktury a dlouhodobějších řešení, která sice vyžadují delší dobu realizace, ve výsledku ale snižují závislost na zdražujících se fosilních palivech.
- Pro maximální efektivitu infrastrukturních investic je žádoucí využívat možnosti vícezdrojového financování klimaticko-sociálních opatření. Lze čerpat například z Modernizačního fondu (na výstavbu elektrických dobíjecích stanic), Fondu spravedlivé transformace (zaměřeného na rozvoj tří nejzranitelnějších regionů), z výnosů systému ETS (původního i nového) a dalších dostupných zdrojů.³⁷
- První fáze distribuce SKF by měla sloužit jako pilotní projekt pro hlubší porozumění dopravní chudobě.³⁸ V tomto období je klíčové vytvořit indikátory pro měření dopravní chudoby, identifikovat nejzranitelnější domácnosti a lokality, a vytvořit platformu pro systematické řešení dopravní chudoby na národní i lokální úrovni. Současná úroveň poznání totiž neumožňuje efektivní zacílení podpory bez aktivní spolupráce s místními aktéry, zejména regionálními dopravci, starosty či sociálními partnery.

³⁶ Bird Mags, Eleanor Scott, a Bernardo Galantini, „Frequently Asked Questions: Social Climate Fund. Joint SCF Briefing“ (Carbon Market Watch, Transport & Environment, WWF, červenec 2024), <https://carbonmarketwatch.org/wp-content/uploads/2024/07/Joint-SCF-briefing-080724.pdf>.

³⁷ Shrnutí dostupných fondů je např. zde: Fakta o klimatu, „Finance z fondů EU na klimatická opatření v ČR“, Fakta o klimatu, viděno 20. březen 2025, <https://faktaoklimatu.cz/infografiky/fondy-eu>.

³⁸ Mags, Scott, a Galantini, „Frequently Asked Questions: Social Climate Fund. Joint SCF Briefing“.



Závěrem: Okrajový problém nebo komplikovaný typ chudoby?

Dopravní chudoba se může na první pohled jevit jako okrajový problém týkající se pouze malé části společnosti. Přestože v současnosti deklaruje problémy s dopravní chudobou relativně malý podíl populace, bez vhodných kompenzačních opatření po implementaci ETS2 může podíl dopravně chudých domácností narůst. Proto je klíčové strategicky využít aktuálně dostupné finanční zdroje, jako je právě SKF. Pouze včasnou implementací vhodných opatření můžeme zamezit dalšímu rozšíření dopravní chudoby, která je často navázána na obecnou chudobu a další socioekonomicky obtížné životní situace. Právě tato provázanost činí dopravní chudobu tak komplikovanou – jakmile do ní jednotlivec či domácnost “spadne”, nemožnost dopravit se do zaměstnání či k lékaři dále prohlubuje již existující nejistotu.

Tento policy brief představil aktuálně dostupná data o dopravní chudobě v ČR a navrhl možná řešení pro tři nejzranitelnější skupiny obyvatel. Hlavními doporučeními pro tvůrce politik na místní, regionální či národní úrovni jsou: decentralizace rozhodovacích procesů, investice do dlouhodobých opatření, která zabrání prohloubení závislosti na fosilních palivech, a rozvoj existujících systémů dopravní obslužnosti v českých obcích.

Do budoucna je nezbytné dále a ve větším detailu monitorovat data o dopravním chování a obslužnosti, především ve vnitřních periferiích na hranicích krajů a v příhraničních oblastech. První období alokace SKF je možno vnímat jako pilotní průběh a je třeba sledovat, zda navrhovaná řešení dopravní chudobu v dané lokalitě potlačují a zda naopak v jiných lokalitách narůstá její prevalence. V neposlední řadě je potřeba pamatovat na jasnou provázanost mezi narůstajícími cenami fosilních paliv a dopravními potřebami obyvatel, kterým může být ku prospěchu podpora s přechodem na sdílené a elektrifikované formy dopravy.



Bibliografie

1. Abíková, Jana, a Rebeka Hengalová. „Tackling Transport Poverty in the Czech Republic: Mapping the Experiences of Transport-poor Users, the Impact of the ETS2, and the Possibilities of the Social Climate Fund". EUROPEUM Institute for European Policy, březen 2025. <https://www.europeum.org/clanky-a-publikace/policy-paper-reseni-dopravni-chudoby-v-ceske-republice/>
2. Alonso-Epelde, E., X. García-Muros, a M. González-Eguino. „Transport Poverty Indicators: A New Framework Based on the Household Budget Survey". *Energy Policy* 181 (říjen 2023): 113692. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2023.113692>.
3. Asociace českého carsharingu. „Asociace českého carsharingu". Viděno 20. březen 2025. <https://ceskycarsharing.cz/>.
4. Benčina, Marjeta, Katjuša Šavc, Dušana Dokupilová, Martina Repíková, Ana Stojilovska, Lea Kőszeghy, a Vladimír Halgota. „Good Practices for Tackling Transport Poverty in Central and Eastern Europe". Slovenia: Focus, 2024. <https://focus.si/wp-content/uploads/2024/12/Transport-poverty-in-CEE-region-Good-practice.pdf>.
5. Centrum dopravního výzkumu. „Veřejné dobíjecí stanice v ČR". Centrum dopravního výzkumu, 28. únor 2025. Viděno 20. březen 2025. <https://www.cistadoprava.cz/stanice-ceska-republika/>.
6. Dorantes, Lucía Mejía, a Ingrida Murauskaitė-Bull. „Revisiting Transport Poverty in Europe through a Systematic Review". *Transportation Research Procedia* 72 (2023): 3861–68. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.11.497>.
7. Eden, Alexander, Iryna Holovko, Johanna Cludius, Nelly Unger, Victoria Noka, Katja Schumacher, Piotr Gutowski, a Krzysztof Głowacki. „POLICY REPORT: PUTTING THE ETS 2 AND SOCIAL CLIMATE FUND TO WORK". Adelphi, Oeko-Institut, Centre for the Study of Democracy, WiseEuropa, 2023. <https://www.euki.de/wp-content/uploads/2023/10/Policy-Report-Putting-the-ETS-2-and-Social-Climate-Fund-to-Work.pdf>.
8. Evropská Komise. „About the EU ETS - European Commission". Viděno 20. březen 2025. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/about-eu-ets_en.
9. Evropská Komise. „ETS2: Buildings, Road Transport and Additional Sectors - European Commission". Viděno 20. březen 2025. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors_en.
10. Fakta o klimatu. „Finance z fondů EU na klimatická opatření v ČR". Fakta o klimatu. Viděno 20. březen 2025. <https://faktaoklimatu.cz/infografiky/fondy-eu>.
11. Fitzová, Hana, Markéta Matulová, a Zdeněk Tomeš. „Determinants of urban public transport efficiency: case study of the Czech Republic". *European Transport Research Review* 10, č. 2 (14. září 2018): 42. <https://doi.org/10.1186/s12544-018-0311-y>.
12. Greenpeace CEE. „Climate & Public Transport Tickets in Europe". Greenpeace, 2023. <https://greenpeace.at/uploads/2023/05/report-climate-and-public-transport-tickets-in-europe.pdf>.
13. Hengalová, Rebeka. „Will the Fund Fund Enough?" EUROPEUM Institute for European Policy, prosinec 2024. <https://www.europeum.org/en/articles-and-publications/policy-paper-will-the-fund-fund-enough/>.
14. Hengalová, Rebeka, Kateřina Kolouchová, Milan Vítek, Jan Krajhanzl, Petra Schwarz Koutská, Miriam Macurová, Marta Janko, et al. „Emisní povolenky pro domácnosti: Co je to ETS2 a jak je využít pro náš prospěch". EUROPEUM Institute for European Policy, 11. říjen 2024. <https://www.europeum.org/clanky-a-publikace/factsheet-emisni-povolenky-pro-domacnosti-co-je->



to-ets2-a-jak-je-vyuzit-pro-nas-prospech/.

15. Integrovaná doprava Středočeského kraje. „Halo)), kam to bude? Inovační projekt poptávkové dopravy Integrované dopravy Středočeského kraje". PID Haló. Viděno 20. březen 2025. <https://www.halopid.cz>.
16. Jeřábek, Milan, David Fiedor, Petr Šimáček, Jaroslav Dokoupil, Zdeněk Szczyrba, a René Wokoun. „Specializovaná mapa vnitřních periferií". 2021. <https://repozitar.cz/publication/49068/en/Specializovana-mapa-vnitrnich-periferii/Jerabek-Fiedor-Simacek-Dokoupil>.
17. Jüngling, Eva, Giovanni Sgaravatti, Simone Tagliapietra, a Georg Zachmann. „Making the Best of the New EU Social Climate Fund", 2025.
18. Kolouchová, Kateřina, a Marcel Otruba. „Jak bude fungovat zpoplatnění emisí skleníkových plynů z dopravy a budov (tzv. ETS 2)?" Fakta o klimatu. Viděno 20. březen 2025. <https://faktaoklimatu.cz/explainery/emisni-povolenky-ets-2>.
19. Krajhanzl, Jan, Tomáš Chabada, Zdeňka Lechnerová, Tomáš Protivínský, Renata Svobodová, a Marcel Otruba. „České klima 2024". Institut 2050, 2024. <https://institut2050.cz/wp-content/uploads/2024/10/ceskeklima2024.pdf>.
20. Krell, Katharina, a Simon Hunkin. „Demand-Responsive Transport". Policy Learning Platform, červenec 2024. <https://www.interregeurope.eu/sites/default/files/2024-07/Policy%20brief%20on%20demand-responsive%20transport.pdf>.
21. Mags, Bird, Eleanor Scott, a Bernardo Galantini. „Frequently Asked Questions: Social Climate Fund. Joint SCF Briefing". Carbon Market Watch, Transport & Environment, WWF, červenec 2024. <https://carbonmarketwatch.org/wp-content/uploads/2024/07/Joint-SCF-briefing-080724.pdf>.
22. Ministerstvo dopravy. „Vláda schválila vznik INSID a fungování poptávkové dopravy, zelenou dostal i rozpočet SFDI". Ministerstvo dopravy, 2. říjen 2024. Viděno 20. březen 2025. <https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlada-schvalila-vznik-Silnicni-inspekce-i-fungovan>.
23. Ministerstvo životního prostředí. „Sociální klimatický fond". Ministerstvo životního prostředí. Viděno 20. březen 2025. <https://mzp.gov.cz/cz/agenda/prehled-dotaci/socialni-klimaticky-fond>.
24. Philipp, Martin, a Martin Kratochvíl. „Dopravní chudoba v České republice - situační analýza". STEM Ústav empirických výzkumů, 2024. https://www.stem.cz/wp-content/uploads/2024/07/STEM_Dopravni-chudoba-analyza-1.pdf.
25. Votavová, Klára. „Umí Český Stát Čerpat Fond Spravedlivé Transformace? Analýza Kapacit Na Národní Úrovni". Institut pro evropskou politiku EUROPEUM, duben 2024. <https://www.europeum.org/wp-content/uploads/umi-cesky-stat-cerpat-fond-spravedlive-transformace-final3-cz.pdf>.

