



## Dopravní chudoba

Problematika dopravní chudoby se dostala do povědomí Čechů v kontextu zavádění systému EU ETS 2. Od roku 2027 budou emisní povolenky zahrnovat i fosilní paliva používaná v domácnostech a pro osobní dopravu. Tento krok se promítne do cen pohonných hmot a nákladů na vytápění. Odborníci však upozorňují, že dopravní chudoba v ČR není žádnou novinkou. Týká se především lidí, kteří si nemohou dovolit osobní automobil a zároveň žijí v regionech s nedostatečným pokrytím veřejné dopravy.

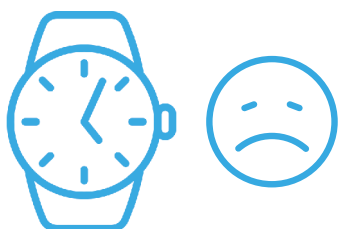
Dle analýzy Institutu 2050 je až polovina českých domácností ohrožena energetickou a dopravní chudobou. Zkoumání dopravní chudoby jako samostatného jevu je v Česku teprve v počáteční fázi. Tento fenomén však nelze zcela oddělit od dalších rozměrů chudoby, které mohou postihovat jednotlivce či

domácnosti – dopravní chudoba tak úzce souvisí s chudobou energetickou. STEM přináší zajímavý poznatek k problematice dopravní chudoby – je nepravděpodobné, že by vznikaly domácnosti trpící výhradně tímto typem nedostatku. Předpokládá se, že při zvýšení nákladů domácnosti upraví své rozpočty tak, aby výpadky v oblasti dopravy kompenzovaly, nebo se uchýlí k dostupnějším alternativám, jako je větší využívání hromadné dopravy či omezení zbytných cest. Tyto změny však mohou zároveň přispívat k celkové deprivaci domácnosti. Ta se může projevit nejen vyšší mírou nespokojenosti, ale také zhoršeným fyzickým či psychickým zdravím. Navíc se může dostavit tzv. časová chudoba, kdy jedinci chybí čas na řešení své situace, například hledání efektivnějších řešení či změny návyků (Stem 2024).



Jan Krajhanzl z Institutu 2050 popisuje dopravní chudobu na příkladu, který mu poskytli autobusoví dopravci z Karlovarského kraje: v týdnu před výplatou je v ranních autobusech, jimiž školáci cestují do školy, nižší počet studentů než v ostatních týdnech.

(Mašková 2024)



**Časová chudoba** – fenomén, kdy jedinec není schopen svoji situaci řešit z důvodu nedostatku času na hledání změny.



## Co chápat pod pojmem dopravní chudoba?

Přestože je koncept „dopravní chudoby“ zatím relativně nový, získává si v poslední době velkou pozornost jak v akademické sféře, tak v politice a médiích. Zároveň však zatím nepanuje všeobecná shoda na definici dopravní chudoby. Evropská Unie se zatím k pojmu

staví následovně: termín obvykle používá k popisu situací, kdy lidé nemají přístup k základním službám nebo nejsou schopni se přepravit do zaměstnání kvůli nedostatku dostupných nebo cenově přijatelných dopravních možností.

### Mezi faktory, které podle literatury vedou k dopravní chudobě, patří:

- **Nedostupnost dopravy**  
(též označováno jako chudoba mobility)  
Systémový nedostatek (obvykle motorizované) dopravy, který způsobuje obtíže v pohybu, často (ale ne vždy) spojený s nedostatkem služeb nebo infrastruktury
- **Nedostatečná přístupnost dopravy**  
(například pro osoby se zdravotním postižením)
- **Nízká dostupnost dopravy z hlediska ceny**  
(neschopnost pokrýt náklady na dopravu)
- **Příliš mnoho času stráveného cestováním**
- **Neadekvátní podmínky dopravy**  
(dostupné dopravní možnosti jsou nebezpečné nebo nevyhovující)

(Kiss 2022, 1; Lucas, Mattioli, Verlinghieri, Guzman 2016, 355)

V širším smyslu může dopravní chudoba zahrnovat i jednotlivce nebo domácnosti, jež mají dostupné dopravní možnosti za přijatelnou cenu, ale náklady na dopravu představují podstatnou část jejich rozpočtu (10 % nebo více). Dopravní chudoba často souvisí se sociální zranitelností, jako jsou nízké příjmy domácností,

nezaměstnanost nebo omezená mobilita (Kiss 2022). Zároveň některé studie ukázaly, že dopravní chudoba nezasahuje vždy celou rodinu žijící v dané domácnosti, ale často jednotlivce. Různé úrovně dopravní chudoby v rodině postihují obzvláště pracující ženy a muže a mladé lidi (Lucas, Mattioli, Verlinghieri, Guzman 2016).



Mezi nejvíce zasažené sociální skupiny patří ženy, senioři, mladí lidé, osoby s nízkými příjmy a osoby se zdravotním postižením.



Život ve znevýhodněných oblastech (venkovské, okrajové nebo odlehle regiony, včetně nejvzdálenějších regionů či ostrovů) rovněž zvyšuje riziko dopravní chudoby.



## **Souvisí dopravní chudoba pouze s emisními povolenkami a cenou pohonných hmot?**

Dopravní chudoba bývá často spojována s připravovaným rozšířením systému emisních povolenek (EU ETS 2). Zavedení emisních povolenek v tomto sektoru může způsobit zvýšení cen pohonných hmot, což by vedlo k vyšším nákladům na dopravu využívající spalovací motory. Pro některé domácnosti by takové náhlé zdražení mohlo dosáhnout hranice únosnosti, což by výrazně zatížilo rodinný rozpočet, aniž by byla k dispozici smysluplná alternativa. Zároveň však je nutné si uvědomit, že dopravní chudoba není spojena pouze s cenou pohonných hmot. Koupě, provoz a údržba osobního automobilu není levná záležitost a mnoho lidí si tento výdaj nemůže dovolit ani bez zvýšení cen pohonných hmot. Je nutné tedy o dopravní chudobě v Česku přemýšlet i v kontextu dostupnosti (např. míra dostupnosti a četnosti spojů v regionech) a přístupnosti (např. lidem se speciálními potřebami). Jedním z mnoha dalších faktorů je i finanční dostupnost veřejné dopravy – výše byl zmíněn citát Jana Krajhanzla z Institutu 2050, který na tento aspekt dlouhodobě upozorňuje. V ČR již déle probíhá debata o ceně veřejné dopravy v kontextu příkladů ze zahraničí, kdy v některých evropských městech (např. Tallin) je veřejná doprava zcela zdarma. Tato politika je často užívána jako prostředek ke snižování nejen dopravní chudoby,

ale zejména snižování emisí ve městech. Alternativně, například Rakousko zavedlo „Klimaticket“, celostátní jízdenku na veřejnou dopravu, která umožňuje neomezené cestování za pevný roční poplatek. Tato iniciativa podporuje dostupnost a udržitelnost tím, že snižuje závislost na automobilech. Tato opatření lze uplatnit pouze v oblastech s dobře rozvinutou sítí veřejné dopravy. Příkladem řešení této výzvy jsou různé přístupy ke zlepšení dostupnosti dopravy v odlehlých nebo venkovských oblastech, které můžeme pozorovat v zahraničí. Například v některých zemích EU se využívají flexibilní služby dopravy na vyžádání, které přizpůsobují jízdní řády podle potřeb komunity. V zemích jako Austrálie a Kanada poskytují vlády obyvatelům odlehlých regionů na pokrytí nákladů soukromé dopravy finanční podporu. Ve Spojeném království se osvědčily komunitní dopravní programy, vedené dobrovolníky, které zajišťují klíčová dopravní spojení pro izolované komunity.

Obecně, dobré řešení vyžaduje komplexní kombinaci zlepšování dopravy a změny pravidel plánování. To může zahrnovat výstavbu nových železničních, podzemních a rychlých autobusových linek, dotování jízdného pro zranitelné skupiny nebo zajištění komunitní dopravy.

## **Věděli jste, jak se dopravují osoby se sníženou schopností pohybu a orientace vlakem?**

- **Cestující s postižením by si měli pro zajištění bezproblémové cesty včetně přestupů objednat přepravní asistenci nejpozději 24 hodin před plánovanou cestou. Při přestupech je důležité zajistit si dostatečný čas na přesun mezi vlaky v dané stanici. Pokud cesta zahrnuje zahraniční destinace nebo vyžaduje zařazení speciálního vozu se zvedací plošinou, je nutné objednávku provést minimálně 48 hodin předem (České dráhy). Jak vidíme na tomto příkladu, náročnost dopravit se například vlakem do práce je mnohem vyšší a v praxi si dané osoby často stěžují, že objednaná asistence bývá zrušena a jsou požádáni, aby počkali na následující spoj i několik hodin. Otázky přístupnosti jsou důležitou součástí přemýšlení o dopravní chudobě.**



## Kdo je ohrožen?

### Podíl výdajů na dopravu podle hustoty osídlení

Dopravní chudoba nedopadá na všechny stejně. Jednou ze zásadních dělicích linií je místo bydliště. Obecně platí, že lidé na venkově, hlavně v odlehlejších oblastech, jsou dopravní chudobou zasaženi více. Nejenže se dlouhodobě musejí vypořádávat s nedostatečnou četností, přístupností, nebo dokonce absencí veřejné dopravy, v případě krize či zvyšování nákladů na automobilovou dopravu často nemají alternativy, jak udržet své výdaje v mezích.

Oblast	Celkem	Soukromá doprava	Veřejná doprava
Hustě obydlená	4,37 %	3,37 %	1,00 %
Středně obydlená	4,10 %	3,57 %	0,53 %
Řídce obydlená	5,09 %	4,69 %	0,40 %
Celkem	4,55 %	3,93 %	0,63 %

Zdroj: STEM 2024

Tato data potvrzují výše popsanou úvahu a analýza STEMu dodává:

„Z těchto dat vidíme, že nejvíce na dopravu vydávají, a tedy jsou potenciálně ohroženy zdražením nákladů, domácnosti sídlící na venkově a v jiných řídko osídlených oblastech. V nich totiž často neexistuje jiný způsob, jakým se lze efektivně přepravovat na větší vzdálenosti, a stejně tak nejsou všechny služby běžně dostupné v místě bydliště, a tedy delší cestování je nezbytné. S tím se pojí také riziko závislosti na automobilu – jeho vyřazení může přepravu značně zkomplikovat.“

Zdroj: STEM 2024

Podle analýzy STEM jsou prudkým zvýšením cen pohonných hmot nejvíce ohroženy domácnosti ve věkové skupině 30–44 let. Tyto domácnosti jsou oproti jiným skupinám aktivnější, avšak nemají například nárok na slevy na jízdném. Kdybychom však pohlíželi na dopravní chudobu nikoliv skrze ceny pohonných hmot, ale například z perspektivy dostupnosti či přístupnosti, pravděpodobně by nám jako ty nejvíce zranitelné vyšly jiné věkové skupiny. Nedostatek dat sledovaných v delším čase zatím nedovoluje vytvářet přesnější odhady.

## Zdroje:

- Lucas, Karen, Mattioli, Giulio, Verlinghieri, Ersilia and Alvaro Guzman. 2016. "Transport poverty and its adverse social consequences." *Transport*. Volume 169 Issue 6, December, 2016, pp. 353–365
- Kiss, Monika. 2022. *Understanding transport poverty*. Evropský parlament.

### Odkaz na web

- Mašková, Martina. 2024. „Krajhanzl: Dopravní chudoba je tu už teď, bez ohledu na emisní povolenky. Děti nemají na cestu do školy.“ *iRozhlas.cz* (9. 10. 2024).

### Odkaz na web

- STEM. 2024. „Dopravní chudoba v České republice – Situační analýza.“ *STEM Ústav empirických výzkumů, Z. Ú.*

### Odkaz na web