

Brusel 22. května 2025
(OR. en)

9304/25
ADD 1

TRANS 198
ENV 390
SOC 308

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	22. května 2025
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	C(2025) 3068 annex
Předmět:	PŘÍLOHY DOPORUČENÍ KOMISE o dopravní chudobě: zajištění cenově dostupné, přístupné a spravedlivé mobility

Delegace naleznou v příloze dokument C(2025) 3068 annex.

Příloha: C(2025) 3068 annex



V Bruselu dne 22.5.2025
C(2025) 3068 final

ANNEXES 1 to 2

PŘÍLOHY

DOPORUČENÍ KOMISE

o dopravní chudobě: zajištění cenově dostupné, přístupné a spravedlivé mobility

PŘÍLOHA I

PŘÍKLADY UKAZATELŮ DOPRAVNÍ CHUDOBY

1. EVROPSKÁ KOMISE, GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ PRO ZAMĚSTNANOST, SOCIÁLNÍ VĚCI A SOCIÁLNÍ ZAČLEŇOVÁNÍ, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. ET AL., ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA, „DOPRAVNÍ CHUDOBA: DEFINICE, UKAZATELE, DETERMINANTY A STRATEGIE ZMÍRŇOVÁNÍ“, ŘÍJEN 2024¹
 - 1) Ukazatele zaměřené na cenovou dostupnost dopravy
 - a) podíl obyvatel, kteří se potýkají s vynucenou absencí automobilu, podle příjmové skupiny a typu domácnosti v jednotlivých skupinách populace;
 - b) podíl obyvatel, pro něž jsou jízdenky na veřejnou dopravu „příliš drahé“ (k dispozici také podle stupně urbanizace: města, menší města a předměstí a venkovské oblasti, a podle skupin populace);
 - c) podíl obyvatel v domácnostech identifikovaných podle ukazatelů cenové dostupnosti dopravy 6 % a 2M² (k dispozici také podle stupně urbanizace: města, menší města a předměstí a venkovské oblasti a podle skupin populace);
 - d) procento disponibilního příjmu vydávané na dopravu (provoz dopravních prostředků a dopravní služby) (k dispozici také podle decilů výdajů).
 - 2) Ukazatele zaměřené na dostupnost dopravy
 - a) podíl materiálně a sociálně deprivovaných obyvatel, kteří vlastní automobil;
 - b) podíl obyvatel, pro něž je nejbližší zastávka veřejné dopravy „příliš daleko“ (k dispozici také podle stupně urbanizace: města, menší města a předměstí, venkovské oblasti);
 - c) podíl obyvatel s „velmi obtížným“ přístupem k veřejné dopravě z celkového počtu obyvatel a z venkovského obyvatelstva.

¹ Evropská komise, Generální ředitelství pro zaměstnanost, sociální věci a sociální začleňování, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. et al., Final Report, Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies (Závěrečná zpráva, Dopravní chudoba: definice, ukazatele, determinanty a strategie zmírňování), říjen 2024, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en. Zdroje: bod 1 písm. a): Eurostat [[ilc_mddu05](#)]; bod 1 písm. b): Zdroj: Eurostat [[ilc_mdes13a](#)]; bod 1 písm. d): Eurostat [[icw_aff_05](#)], [bod 2 písm. c\)](#): mikrodata z Evropského průzkumu kvality života Eurofound z roku 2016; bod 3: Eurostat [[lfso_19plwk28](#)].

² Ukazatel 6 %: podíl obyvatel, kteří vydávají na dopravu více než 6 % nebo více než dvojnásobek celostátního mediánu a jejichž celkové výdaje jsou nižší než celostátní medián. Ukazatel 2M se vztahuje k indexu neúměrných výdajů (2M znamená dvojnásobek celostátního mediánu). Domácnost se považuje za zranitelnou z hlediska dopravy, pokud je podíl jejich celkových výdajů na dopravu vyšší než dvojnásobek celostátního mediánu. Jinými slovy se jedná o domácnosti, jejichž socioekonomická situace vede k tomu, že musí vydávat neúměrné částky na udržení úrovně mobility odpovídající jejich potřebám.

- 3) Ukazatele zaměřené na přístupnost dopravy
- podíl aktivního obyvatelstva, které tráví dojížděním do zaměstnání (jedním směrem) více než 30 minut, podle stupně urbanizace
- 4) Ukazatele zaměřené na přiměřenost dopravy
- podíl obyvatel, kteří považují přístup k veřejné dopravě za příliš obtížný (pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace)
2. NEÚPLNÝ SEZNAM PŘÍKLADŮ DALŠÍCH UŽITEČNÝCH UKAZATELŮ, KTERÉ BY MOHLY BÝT VYTVOŘENY NEBO JIŽ EXISTUJÍ

Rozměr cenové dostupnosti:

- a) LIHC (ukazatel nízkých příjmů a vysokých nákladů) – ukazatel měřící podíl domácností, jejichž výdaje na dopravu jsou vyšší než celostátní medián a které jsou ohroženy chudobou³;
- b) ukazatel 10 % (procento domácností, u nichž výdaje na dopravu tvoří více než 10 % čistého příjmu);
- c) osoby, které si nemohou dovolit pravidelně využívat veřejnou dopravu, podle věku, pohlaví, zaměstnaneckého statusu a příjmové skupiny⁴;
- d) struktura výdajů na spotřebu podle stupně urbanizace a klasifikace individuální spotřeby podle účelu (k dispozici jsou i údaje za rok 2020)⁵.

Rozměr dostupnosti dopravy a přístupu k základním službám:

- a) počet cestujících přepravených veřejnou dopravou ve městě a funkční městské oblasti za rok;
- b) počet osobokilometrů ve veřejné dopravě ve městě a funkční městské oblasti za rok;
- c) počet parkovacích míst pro jízdní kola u zastávek a stanic veřejné dopravy ve městě a funkční městské oblasti;
- d) průměrná doba jízdy na vzdálenost 3 km veřejnou dopravou po městě a funkční městské oblasti v době dopravních špiček a mimo dopravní špičky;
- e) obyvatelstvo se zastávkou veřejné dopravy v docházkové vzdálenosti (autobusová a tramvajová zastávka do 500 m a/nebo stanice vlaku či metra do 1 km) – existuje již pro městské oblasti⁶;

³ Kombinace předchozího ukazatele a osob ohrožených chudobou nebo sociálním vyloučením, podle skupin země narození (obyvatelstvo ve věku 18 let a více) ([ilc_peps06n](#)).

⁴ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdcs13a/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdcs.

⁵ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_livcon.

- f) osoby v zaměstnání podle doby dojíždění, úrovně dosaženého vzdělání a stupně urbanizace⁷;
- g) populace s přístupností po železnici do 1,5 hodiny / populace v okruhu 120 km x 100⁸.

Pro chůzi, jízdu na kole, veřejnou dopravu, jízdu v plynulém provozu, jízdu v reálných podmínkách / v dopravní zácpě:

- h) počet jednotlivců / zařízení služeb dosažitelných v určitém časovém limitu cesty (na úrovni sítě nebo agregovaně na úrovni LAU/NUTS 3);
- i) podíl obyvatel s přístupem alespoň k N zařízením služeb v rámci časového limitu cesty (podle úrovně LAU/NUTS 3) (příčemž „N“ je počet příslušných zařízení služeb, která by měla být brána v úvahu, podle služby);
- j) doba cesty potřebná k dosažení nejbližších N zařízení služeb / jednotlivců (na úrovni sítě nebo agregovaně na úrovni LAU/NUTS 3);
- k) ukazatel přístupnosti Foster-Greer-Thorbecke (FGT 2), který počítá osoby pod předem definovaným prahem dostatečnosti⁹, vážený mírou jejich deficitu přístupnosti v dané době cesty (40–50 min) (na úrovni sítě nebo agregovaně na úrovni LAU/NUTS 3).

Pro rozměry dostupnosti a přístupnosti mohou být užitečné tyto publikace:

- Evropská komise, Passenger Rail Performance in Europe: Regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail (Výkonnost osobní železniční dopravy v Evropě: regionální a územní ukazatele přístupnosti osobní železniční dopravy), 2021¹⁰;
- Pokud jde o silniční dopravu, viz Evropská komise, Road Transport Performance in Europe (Výkonnost silniční dopravy v Evropě), 2018¹¹,

⁶ Viz osmá zpráva Evropské komise o soudržnosti, Soudržnost v Evropě do roku 2050, Osmá zpráva o hospodářské, sociální a územní soudržnosti, 2021, mapa 4.7, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr.pdf.

⁷ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfsa_19plwk28/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_labour.du_lfsa.du_lfsa_19.

⁸ Viz Evropská komise, Generální ředitelství pro regionální a městskou politiku, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. et al., Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail (Výkonnost osobní železniční dopravy v Evropě – Ukazatele regionální a územní přístupnosti pro osobní železniční dopravu), Úřad pro publikace Evropské unie, 2021.

⁹ Viz ScienceDirect, „Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What’s stopping us?“, Jean Ryan and Karel Martens, září 2023, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792>.

¹⁰ Evropská komise, Generální ředitelství pro regionální a městskou politiku, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. et al., Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail (Výkonnost osobní železniční dopravy v Evropě – Ukazatele regionální a územní přístupnosti pro osobní železniční dopravu), Úřad pro publikace Evropské unie, 2021, https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2022/passenger-rail-performance-in-europe-regional-and-territorial-accessibility-indicators-for-passenger-rail,

¹¹ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2019/road-transport-performance-in-europe.

- Evropská komise, Soudržnost v Evropě do roku 2050, Osmá zpráva o hospodářské, sociální a územní soudržnosti, 2021, viz mapa 4.7¹²,
- Evropská komise, Devátá zpráva o hospodářské, sociální a územní soudržnosti, 2024¹³,
- OECD Rural Studies, „Getting to Services in Towns and Villages“, Preparing Regions for Demographic Change (Přístup ke službám ve městech a na venkově – Příprava regionů na demografické změny), 2024, s. 13¹⁴.

Pro posouzení **kvality a dostatečnosti sítě veřejné dopravy** lze jednotlivé druhy veřejné dopravy rozdělit do „kvalitativních kategorií“ na základě frekvence daného druhu dopravy (např. méně než 5 minut, 5–10 minut, 10–20 minut atd.) a vzdálenosti k příští zastávce u každého druhu dopravy¹⁵.

Rozměr přiměřenosti dopravy:

- a) podíl stanic metra s vybavením pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace;
- b) počet zastávek a stanic veřejné dopravy ve městě a funkční městské oblasti, které jsou přístupné osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace;
- c) počet vozidel veřejné dopravy ve městě a funkční městské oblasti, která jsou přístupná osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, v členění podle typu vozidel.

¹² https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr.pdf

¹³ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion9/9CR_Report_FINAL.pdf.

¹⁴ https://www.oecd.org/en/publications/getting-to-services-in-towns-and-villages_dfl9b88-en.html.

¹⁵ Viz příklad Rakouska, <https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf>; <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87>.

PŘÍLOHA II¹⁶

PODPORA UDRŽITELNÉ MOBILITY: PŘÍKLADY CÍLENÝCH NÁKLADOVĚ EFEKTIVNÍCH OPATŘENÍ A INVESTIC¹⁷

- 1) Zaměření na podporu domácností s nízkými nebo nižšími středními příjmy v zeměpisných oblastech s nedostatečnou obslužností
 - zlepšení služeb veřejné dopravy a zahájení provozu autobusových/autokarových/železničních linek v příměstských, předměstských a venkovských oblastech s převážně nízkými příjmy,
 - výstavba infrastruktury veřejné dopravy v oblastech s převážně nízkými příjmy; uzly mobility pro usnadnění přestupů a propojení mezi veřejnou dopravou, sdílenou mobilitou, cyklistikou a chůzí v převážně předměstských, příměstských a venkovských oblastech a pro propojení těchto oblastí s centry měst.

- 2) Zaměření na podporu zranitelných skupin
 - dotovaná specifická doprava „ode dveří ke dveřím“ na vyžádání nebo služby veřejné dopravy s nulovými emisemi reagující na poptávku pro zranitelné skupiny,
 - programy poukázek na místní veřejnou dopravu a předplatné sdílené mobility (včetně jízdních kol, elektrokol a koloběžek) pro zranitelné skupiny,
 - zlepšení přístupnosti veřejné dopravy pro osoby se zdravotním postižením instalací ramp, výtahů a zvukových hlášení,
 - budování zabezpečených cyklostezek, zabezpečených parkovacích míst pro jízdní kola, stanic pro sdílení jízdních kol a zabezpečených uzamykatelných zařízení v blízkosti škol, mládežnických středisek a univerzit,
 - programy sociálního leasingu vozidel s nulovými emisemi pro domácnosti, mikropodniky a další zranitelné uživatele dopravy spolu s odpovídající dobíjecí infrastrukturou.

¹⁶ Doplnuje publikaci Evropské komise (Evropská komise, Generální ředitelství pro oblast klimatu, Ramboll Management Consulting, Wuppertal Institute for Climate Environment and Energy, Ludden, V., Laine, A.-M. et al., Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investment (Podpora provádění Sociálního klimatického fondu – dokument o osvědčených postupech pro nákladově efektivní opatření a investice), Úřad pro publikace Evropské unie, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067>), jakož i pokyny Komise k sociálním klimatickým plánům (Evropská komise, sdělení Komise – Pokyny k sociálním klimatickým plánům, C(2025) 881 final ze dne 5. března 2025, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597).

¹⁷ Všechna opatření a investice jsou způsobilé v rámci Sociálního klimatického fondu. V závislosti na situaci v jednotlivých členských státech.

- 3) Kombinace zlepšení veřejné dopravy (dostupné pro všechny) s programy finanční podpory pro zranitelné skupiny
- nákup autobusů nebo kolejových vozidel s nulovými emisemi¹⁸ v městských, předměstských a příměstských zónách s nedostatečnou dopravní obslužností v kombinaci s poukázkami / digitálními peněženkami na mobilitu pro zranitelné uživatele dopravy,
 - zřizování dopravních služeb s nulovými emisemi na vyžádání v oblastech, kde chybí odpovídající služby veřejné dopravy, nebo pro spojení „na posledním úseku“ cesty, případně v kombinaci s poukázkami / digitálními peněženkami na mobilitu pro zranitelné uživatele dopravy,
 - investice do pěší a cyklistické infrastruktury v kombinaci se systémy sdílení jízdních kol a/nebo dotacemi na nákup, dlouhodobý pronájem a/nebo leasing jízdních kol, elektrokol a nákladních jízdních kol pro zranitelné skupiny,
 - dotované programy sdílení vozidel s nulovými emisemi nebo programy pronájmu pro domácnosti s nízkým příjmem v kombinaci s investicemi do veřejné dobíjecí infrastruktury.

¹⁸ Lehká kolejová vozidla s nulovými emisemi, která umožňují využívat stávající infrastrukturu bez modernizace nebo s minimální modernizací a zvýšit četnost poskytovaných služeb.