

Zápis z 2. jednání Tematické pracovní skupiny Sociálního klimatického fondu pro dopravu (TPS SKF D)

Datum zasedání:	20. března 2024
Místo:	Ministerstvo životního prostředí
Přítomní účastníci:	<u>Fyzicky:</u> Jaroslav Kepka (MŽP), Maggie Š. Dokupilová (MŽP), Beáta Hanousková (MŽP), Jan Adamčík (MŽP), Martin Philipp (STEM), Petr Vychodil (ČAOVD), Martin Večeřa (ČAOVD), Marco Boggian (AutoSap), Lukáš Folbrecht (ePlatforma), Vít Sedmidubský (MD), Petr Bubela (MD), Ivo Hruban (MD), Aleš Pekárek (MMR), Petr Vízdal (Sdružení dopravních podniků ČR), Jan Krajhanzl (Institut 2050), Rebeka Hengalová (Europeum), Jaroslav Martínek (Partnerství pro městskou mobilitu). <u>Online:</u> Richard Juřík (MŽP), Miroslav Marada (UK), Rebeka Hengalová (Europeum), Martin Janda (MMR), Zuzana Lištiáková (AK ČR), Filip Pospíšil (MMR-ASZ), Jan Tůma (MŽP), Tomáš Hadviga (SMO ČR), Lukáš Hataš (Hi-Tech klastr/ Asociace pro elektromobilitu), Rudolf Matatůš (AutoSAP), Martin Šubrt (ROPID). <u>Chybí:</u> MV, MPSV, MPO, CDV, SMS ČR, NS MAS, SD ČR.

Úkoly:

- Zpracovat výchozí materiál k dopravní chudobě, na jehož základě bude vybrán primární ukazatel dopravní chudoby pro SKF.
Gestor: MŽP, STEM, MV
Zpracovatel: do 2. jednání TPS SKF D
- Úkol je průběžně plněn
- Sdílení relevantních studií, informací či výzkumu v oblasti dopravní chudoby či e-mobility relevantních pro přípravu Sociálního klimatického plánu na e-mail beata.hanouskova@mzp.cz.
Zpracovatel: Všichni
Termín: do 29. února 2024
- Úkol je průběžně plněn
- MŽP připraví sdílený disk pro sdílení souborů/informací či přípravu karet opatření.
Zpracovatel: MŽP
Termín: do pol. dubna/ do 3. května 2024
- Úkol splněn

Nový úkol:

- Zpracovat karty opatření/investic, které bude možné financovat z SKF vč. vyčíslení nákladů, dopadů na snížení emisí CO₂ a vazbu na zranitelné uživatele dopravy.
Zpracovatel: Všichni
Termín: do 3. května
Poznámka: Pokud budou opatření navrhována (alespoň základní popis vč. intervenční logiky) do pol. dubna, bude možné jejich případnou implementaci a způsobilost ověřit s komisí již koncem dubna.

Program jednání:

1. Uvítání a kontrola úkolů
2. Širší pojetí dopravní chudoby
3. Dostupná data v ČR k obl. dostupnosti dopravy
4. Vstup Ministerstva dopravy – aktuální data, PUM, přístupy k dopravní chudobě
5. Další kroky a diskuze

1. Úvodní zahájení jednání a činnost TPS SKF D

Vedoucí pracovní skupiny J. Kepka (MŽP) přivítal členy TPS SKF D, nastínil program jednání, shrnul základní parametry fondu SKF, informace z 1. jednání TPS SKF D

a dosavadní plnění úkolů. Poděkoval za zaslání podnětů a informací.

2. Širší pojetí dopravní chudoby

J. Kepka představil další postup v obl. ukotvení definice dopravní chudoby. Upozornil, že kompenzační i investiční část musí být provázaná se zranitelnými uživateli v dopravě a ukazateli dopravní chudoby, jinak daná opatření nebudeme moci realizovat a monitorovat. Dále představil širší konceptu dopravní chudoby, kde se nám prolíná socio-ekonomická a územní dimenze. V rámci sledování dopravní chudoby bychom se měly zaměřovat na dimenzi dostupnosti, přístupnosti a cenové dostupnosti. Mohli bychom tedy jít cestou dvou indikátorových skupin – ukazatele zaměřené na domácnosti (analýza k dopravní chudobě STEM) anebo prostorových ukazatelů. EU nabízí mnoho indikátorů, které se dotýkají dopravní chudoby, nicméně data nemusejí být vypovídající či jsou starší a pravidelnější frekvence jejich sběru není zajištěna.

3. Dostupná data v ČR k obl. dostupnosti dopravy

B. Hanousková prezentovala vybrané mapové výstupy za účelem přiblížení problematiky perifernosti regionů, které mohou souviset s kumulací negativních socio-ekonomických jevů, vznikem marginálních území a s dopravní chudobou (viz příloha prezentace). Mapové výstupy mají odlišné metodické zpracování, nejsou pravidelně v čase sledovány, sledují zejm. dojezdové časy do vyšších územně správních center, hustotu spojů veřejné hromadné dopravy, dostupnost infrastruktury apod., analýza pro hospodářsky a sociálně ohrožená území byla učiněna pouze pro tyto regiony a nelze je porovnat s celou ČR, dopravní dostupnost se dle 3 indexů (AID, vlakové a autobusová spojení) liší mezi jednotlivými regiony i zde. Je nutné upozornit, že mnohá doprava probíhá v rámci daného regionu, nikoli ve vztahu ke krajskému městu, a proto nemusí být pro měření dopravní chudoby natolik relevantní (souvisí i se vzdáleností škol, nemocnic apod.). Otevřela otázku, jak přistoupit k teritoriální dimenzi dopravní chudoby, zdali zvolit vrstvení map na základě vybraných indikátorů, resp. sestavit kompozitní indikátor pro dopravní chudobu. Tak abychom např. realizaci některých opatření nemuseli vztahovat k jednotlivcům ale k dané obci, která na realizaci opatření bude mít nárok.

J. Kepka zdůraznil, že je nutné příliš nekomplikovat a nelimitovat vymezené území. Dále je důležité najít vyváženost mezi dekarbonizací a sociálními dopady.

Diskuze se vedla okolo ukotvení definice bezemisního vozidla a posuzování el. vozidel během celého životního cyklu. SDP informovalo o nárůstu nákladů na veřejnou dopravu v souvislosti s EU ETS 2, bylo dohodnuto, že zástupci ČAOVD dodají data za linkovou dopravu, tak aby mohl být zkalkulován celkový dopad na náklady veřejné dopravy. Debata se dále zaměřila na budoucí podpory veřejné dopravy z Modernizačního fondu, IROPu a dalších zdrojů financování. Zástupce z MMR-ASZ zdůraznil potřebu hlubší práce s definicí dopravní chudoby v závislosti na jejím dalším využití, zejm. v případě nastavení indikátorů a cílení. Vzněl obavu nad plošným užitím indikátoru, který primárně řeší náklady na dopravu a příjmy z analýzy dopravní chudoby STEM. Budou trvat na hledání vhodnějšího indikátorů, jak uchopit dopravní chudobu, resp. ne podpora městům.

Prezentace Institutu 2050: Energetické profily českých domácností

J. Krajhanzl navázal s analýzou [reprezentativního šetření Institutu 2050](#), který pracoval se vzorkem přes 2 tis. dotázaných. Prezentoval, jak vypadají základní energetické vzorce českých domácností, a co jsme o nich schopni říci. Dále ukázal klastrovou analýzu – 6 skupin na které je možné rozdělit domácnosti podle energetického chování (doprava

+ vytápění). Dále představil základní zjištění. Potvrdil obavy MMR-ASZ, i z jejich průzkumu vzešlo potvrzení, že čím má domácnost vyšší příjem, tím více jezdí autem. Pozornost by měla být věnována zejm. skupině chudším obyvatelům venkova. Upozornil, že převážná část těchto lidí není schopná jakákoliv opatření spolufinancovat a rovněž na ně silně dopadne nejen zdražení dopravy ale i vytápění (topí intenzivně uhlím, většinou mají staré auto). Nejedná se jen o odlehlé pohraničí ale i vnitřní periferie, kde tyto problémy rezonují – právě na tuto skupinu je nutné cílit (chudších obyvatel venkova, vnitřní a vnější periferie s nedostatečnou dopravní obslužností a nižší hustotou zalidnění). Je potřeba jít na nižší územní úroveň a zjistit potřeby těchto obyvatel.

Diskuze se vedla okolo zákona o veřejných službách, kde je napsáno, jak má doprava vypadat. Plnit požadavky zákona se nedaří plnit. Od zástupců Asociace organizátorů veřejné dopravy zaznělo, že většina kompetencí v obl. dopravy připadá krajům a jejich prioritám. Financování kraje je doplněno ze strany obcí a je důležité zachovat kvalitu poskytovaných dopravních služeb a neprohloubit dopravní chudobu. Nejhůře jsou na tom s obslužností VHD hranice krajů, kde často nejsou respektovány potřeby cestujících. V těchto územích, je rovněž nižší vytíženost dopravních spojů a bezemisní/nízkoemisní doprava může být nákladnější a složitější (personální náklady, nižší počet využívající službu, chybí nabíjecí/plnicí infrastruktura). Dále byla diskutována oblast obslužnosti ve městech, v zázemí měst a venkově. Odmítnuta byla plošná podpora služby dopravy na vyžádání, která by mohla poškodit fungování VHD, resp. způsobit odliv cestujících. Peníze, které se vyberou za dopravu se musí dále lépe investovat. Dále byla diskutována změna vzorce chování v souvislosti přechodu na udržitelnou dopravu z automobilu, lokalizace míst, kde je možné využívat experimentální formy dopravy (např. sdílení jízdy) – organizační změna v podobě nové aplikace apod.

4. Vstup Ministerstva dopravy

V. Sedmidubský představil hlavní východiska dopravní politiky ČR. Doprava je velmi úzce propojená se sektorem energetiky, navíc převažuje AID. Vyzdvihl principy prosazování udržitelné mobility a multimodálního přístupu (město krátkých vzdáleností, snižování emisní náročnosti) a specifický dle typu regionu. Informoval o jednání o 2. generaci SUMP. Zvyšováním multimodality můžeme dospět k úsporám, na druhou stranu s elektrifikací dopravy budou větší nároky na energii. Dále prezentoval přístupy MD k dopravní chudobě s rozšířením definice (např. docházkovou vzdáleností, frekvence spojů, nepřiměřené ceny za jízdné). Poptávková /sdílená doprava může mít jednoznačně nižší provozní náklady než podpora individuální automobilové dopravy. Dopravní chudoba je mj. nový fenomén a je důležité zajistit inkluzi. Závěrem sdílel možnosti sledování dopravní chudoby a podporu pro jednotlivé segmenty dopravy, které předkládají za MD členům TPS ke zvážení (viz příloha prezentace).

Diskuze se dále točila okolo dostupnosti dopravních dat a financování sledování indikátorů. Padlo upozornění na opatrnost při výběru indikátorů a vytvoření závazků, které následně nebude možnost plnit.

J. Kepka poděkoval za jednání a příspěvky, vyzval členy ke spolupráci na úkolech (viz tabulka úkolů výše).

Zapsala: B. Hanousková (MŽP), Schválil: J. Kepka (MŽP)

Příloha: Prezentace 2. jednání TPS SKF D MŽP+MD č.1