Inštitút environmentálnej politiky

Nemám auto, nemám autobus

Analýza dopravnej chudoby na Slovensku na podporu opatrení Sociálno-klimatického plánu

Február 2025
Ekonomická analýza 19

Inštitút environmentálnej politiky je nezávislý analytický útvar pri Ministerstve životného prostredia SR. Naším poslaním je poskytovať kvalitné a spoľahlivé analýzy a prognózy v oblasti životného prostredia pre slovenskú vládu a verejnosť.

Ministerstvo životného prostredia SR

Recenzné konanie
Analýza bola Radou analytických jednotiek schválená ako recenzovaná na základe posudkov Jána Mykhalchyk Hradického (ÚHP MF SR), Radovana Slávika (MD SR) a Marcely Veselkovej (ISP MPSVR SR).

Upozornenie
Materiál prezentuje názory autorov Inštitútu environmentálnej politiky (IEP), ktoré nemusia nutne odzrkadľovať oficiálne názory Ministerstva životného prostredia. Cieľom publikovania analýz je podnecovať a zlepšovať odbornú a verejnú diskusiu na aktuálne environmentálne témy. Citácie textu by preto mali odkazovať na IEP (a nie MŽP SR) ako autorov týchto názorov.

Poďakovanie
Za pomoc pri príprave textu a návrhu opatrení špeciálne ďakujeme Jakubovi Fegyveresovi a kolegom z IEP. Za poskytnutie údajov a pripomienky k štúdii ďakujeme týmto ľudom: Róbert Berežný (IDS Východ), Rastislav Farkaš (ÚHP MF SR), Branislav Hábel (ISP MPSVR SR), Peter Klučka (MD SR), Lukáš Kováč (IDP MD SR), Valéria Šimorová (Úrad NSK), Jakub Zapotocký (IFP MF SR) a mnohí ďalší.

Autorky
Stella Košíková stella.kosikova@enviro.gov.sk
Hana Arnold hana.arnold@enviro.gov.sk

Obsah

Zoznam tabuliek, grafov, máp a boxov **4**
Zoznam skratiek **5**
Zhrnutie **6**
Úvod **8**
1 Ako cestujeme? **11**
1.1 Ako cestujeme a koľko nás to stojí 11
1.2 Kto zabezpečuje verejnú osobnú dopravu 13
2 Ktoré regióny sú dopravne chudobné? **15**
2.1 Ako kvantifikovať dopravnú chudobu 16
2.2 Dopravná chudoba na Slovensku 17
3 Opatrenia pre čistejšiu a spravodlivejšiu dopravu **22**
3.1 Dočasná priama podpora príjmu 23
3.2 Zlepšenie prístupu k verejnej, zdieľanej, aktívnej a dopytovej doprave 25
3.3 Zlepšenie prístupu k bezemisným osobným vozidlám a infraštruktúre 31
3.4 Výzvy prípravy a implementácie Sociálno-klimatického plánu 34
Bibliografia **36**
Prílohy **41**
Príloha A: Prehľad použitých indikátorov 41
Príloha B: Metodika tvorby kompozitného indexu 45
Príloha C: Odhadované náklady opatrení 48

Zoznam tabuliek, grafov, obrázkov a boxov

Box 1: Odhad nákladov ETS2 v doprave 10
Box 2: Inštitucionálny rámec dopravy na Slovensku 14
Box 3: Koncept dopravnej chudoby 21

Graf 1: Emisie z cestnej dopravy na Slovensku (index 1990 = 100) 8
Graf 2: Výška príspevku zo Sociálno-klimatického fondu v krajinách EÚ (eur) 9
Graf 3: Priame ročné náklady ETS2 z osobnej cestnej dopravy (v mil. eur, ceny 2023) 10
Graf 4: Účel cesty 11
Graf 5: Spôsob dochádzania do práce a školy 11
Graf 6: Výdavky na dopravu na Slovensku (eur/osoba/rok) 12
Graf 7: Výška nákladov na dopravu a energie (osoba/rok) na Slovensku 12
Graf 8: Vývoj nákladov a počtu cestujúcich v regionálnej verejnej osobnej doprave v Prešovskom samosprávnom kraji 14
Graf 9: Počet obyvateľov v jednotlivých stupňoch ohrozenia dopravnou chudobou (v tisícoch)....18
Graf 10: Dočasná priama podpora podľa ohrozenia dopravnou chudobou 24
Graf 11: Návrh dotácie na nákup medzimestských autobusov na úrovni krajov 27
Graf 12: Medián precestovanej vzdialenosti za školou v závislosti od príjmu 27
Graf 13: Podiel jazdených elektrických na novoevidovaných elektrických vozidlách 33
Graf 14: Počet vozidiel podľa emisnej normy (v tisícoch) 33
Graf 15: Počet mesačných ekv. disponibilných príjmov na osobu potrebných na kúpu vozidla 33

Tabuľka 1: Zvýšenie nákladov v dôsledku ETS2 (eur ročne, ceny 2023) 10
Tabuľka 2: Použité indikátory 16
Tabuľka 3: Ohrozenie dopravnou chudobou aspoň 8 v jednotlivých krajoch 17
Tabuľka 4: Prehľad odporúčaných opatrení 23
Tabuľka 5: Porovnanie životné minima a príjmovej chudoby (eur/domácnosť/mesiac) 34

Obrázok 1: Stupne ohrozenia obcí dopravnou chudobou 6
Obrázok 2: Tri aspekty dopravnej chudoby 15
Obrázok 3: Ohrozenosť dopravnou chudobou 17
Obrázok 4: Vplyv precestovaného času a počtu spojov verejnej osobnej dopravy na stupne ohrozenia v okresoch Snina a Sobrance 18
Obrázok 5: Vplyv precestovaného času a počtu spojov verejnej osobnej dopravy na stupne ohrozenia v obciach v okrese Krupina 19
Obrázok 6: Vplyv veku vozidiel, počtu vozidiel a miery nezamestnanosti na stupne ohrozenia v okresoch Rimavská Sobota a Revúca....19
Obrázok 7: Vplyv počtu spojov verejnej osobnej dopravy a precestovaného času na stupne ohrozenia v okresoch Malacky a Senica....20
Obrázok 8: Vplyv vzdialenosti zastávok VOD na stupne ohrozenia v obciach Rakúsy a Stráne pod Tatrami 20
Obrázok 9: Počet obyvateľov cestujúcich do 5km mimo svojej obce v okrese Rimavská Sobota ..31
Obrázok 10: Počet obyvateľov cestujúcich do 5km mimo svojej obce v okrese Trebišov 31

Zoznam skratiek

DNSH	Do No Significant Harm (Nespôsobovanie významnej škody)
EK	Európska komisia
IDS	Integrovaný dopravný systém
KI	Kompozitný index
MD SR	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
MPSVR SR	Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
NADA	Národná dopravná autorita
POO	Plán obnovy a odolnosti
PSK	Program Slovensko 2021 – 2027
SKF	Sociálno-klimatický fond
SKP	Sociálno-klimatický plán
ŠÚ SR	Štatistický úrad Slovenskej republiky
ŤZP	Osoba (osoby) s ťažkým zdravotným postihnutím
VOD	Verejná osobná doprava
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko

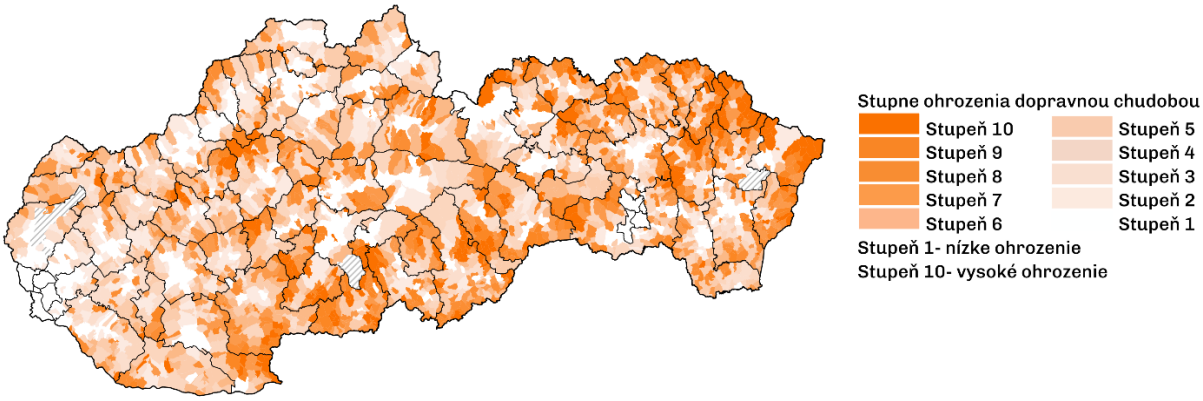
Zhrnutie

Sociálno-ekonomické dopady znižovania emisií predstavujú kľúčovú výzvu pri realizácii klimatických politík. Jedným zo sociálne najcitlivejších opatrení v oblasti zmeny klímy je zavedenie nového systému obchodovania s emisnými kvótami pre sektor cestnej dopravy a budov (ETS 2). To by viedlo k zvýšeniu cien palív, čo môže mať nerovnomerné negatívne vplyvy na zraniteľné domácnosti. Doprava je pritom jediný sektor, v ktorom emisie skleníkových plynov naďalej stúpajú.

Európska únia preto zriadila Sociálno-klimatický fond (SKF), z ktorého má byť pre Slovensko vyčlenených 1,5 miliardy eur. S povinným príspevkom Slovenska aspoň 25 % z odhadovaných nákladov môže byť na opatrenia vynaložených viac ako 2 miliardy eur. Fond bude zameraný na podporu domácností a mikropodnikov ohrozených dopravnou a energetickou chudobou prostredníctvom zelených investícií a priamej podpory príjmu. Spôsob využitia financií je v kompetencii členských krajín, ktoré majú na tento účel do júna 2025 pripraviť tzv. sociálno-klimatické plány (SKP). **Táto štúdia môže slúžiť ako podklad pre tvorbu Sociálno-klimatického plánu SR.**

Štúdia hodnotí mieru ohrozenia obcí dopravnou chudobou a odporúča opatrenia pre dopravnú časť slovenského Sociálno-klimatického plánu, ktoré prinesú najvyššiu hodnotu za peniaze. Dopravná chudoba je fenomén, kedy si jednotlivci alebo domácnosti nemôžu dovoliť dopravu alebo majú obmedzený prístup k verejnej či súkromnej doprave. To im sťažuje cestovanie za prácou, vzdelaním či zdravotnou starostlivosťou. Dôsledkom môže byť obmedzená účasť na spoločenskom živote a postupné vylúčenie zo spoločnosti.

Obrázok 1: Stupne ohrozenia obcí dopravnou chudobou



Zdroj: IEP

Približne 7 % obyvateľov Slovenska žije v oblastiach s vysokým stupňom ohrozenia dopravnou chudobou. V Prešovskom a Banskobystrickom kraji sa jedná o takmer polovicu obcí, pričom najohrozenejšie sú regióny Gemer, Horný Zemplín a sever Šariša. Dopravná chudoba súvisí najmä s nedostupnou verejnou osobnou dopravou a potrebou cestovať na dlhšie vzdialenosti. Ohrozené sú aj obce, ktoré sa nachádzajú blízko okresného mesta, no majú k dispozícii nízky počet spojov verejnej osobnej dopravy, ako aj niektoré obce na západe Slovenska, kde je kľúčovým faktorom dlhý čas prepravy.

Opatrenia zo Sociálno-klimatického plánu by mali cieliť na znižovanie prejavov existujúcich nerovností. Opatrenia v sektore dopravy navrhované v štúdii vychádzajú z možností uvedených v nariadení o SKF. Prostriedky je vhodné smerovať primárne do podpory verejnej osobnej, zdieľanej, dopytovej a aktívnej dopravy pre ohrozené skupiny alebo v ohrozených regiónoch. Investičné opatrenia majú odzrkadľovať ohrozenie obcí dopravnou chudobou, ostatné opatrenia cielia priamo na ohrozených jednotlivcov.

Verejnú osobnú dopravu odporúčame podporiť nákupom bezemisných autobusov a mikrobusov a poskytnutím zľavnených lístkov pre ohrozené skupiny. Nákup vozidiel pomôže dekarbonizovať a zároveň predísť budúcemu znižovaniu frekvencie spojov verejnej osobnej dopravy. Navrhujeme aj zavedenie cestovania zadarmo pre stredoškolákov z nízkopríjmových rodín a zľavnené cestovanie pre ostatných členov týchto rodín vo verejnej osobnej doprave.

Dostupnosť a efektivitu dopravy zvýšia investície do cyklistickej infraštruktúry, nákup sociálnych taxíkov a informačný systém pre dopytovú dopravu. Investíciami do cyklociest, stojanov na bicykle a bicyklov na prevoz detí sa môže zvýšiť dostupnosť aktívnej dopravy. Nákupom nízkoemisných vozidiel pre poskytovateľov sociálnej prepravnej služby „sociálneho taxíka“ sa zvýši počet obcí, ktoré túto službu zabezpečujú pre občanov s obmedzenou schopnosťou pohybu. Hĺbková analýza a aplikácia pre dopytovú dopravu sprístupní osobnú dopravu v obciach, kde je dnes nízka obslužnosť prostredníctvom verejnej osobnej dopravy. Poskytnutie príspevku vodičom, ktorí ponúkajú zdieľanú individuálnu automobilovú dopravu v dopravne chudobných obciach môže pomôcť znížiť potrebu vlastniť osobné vozidlo.

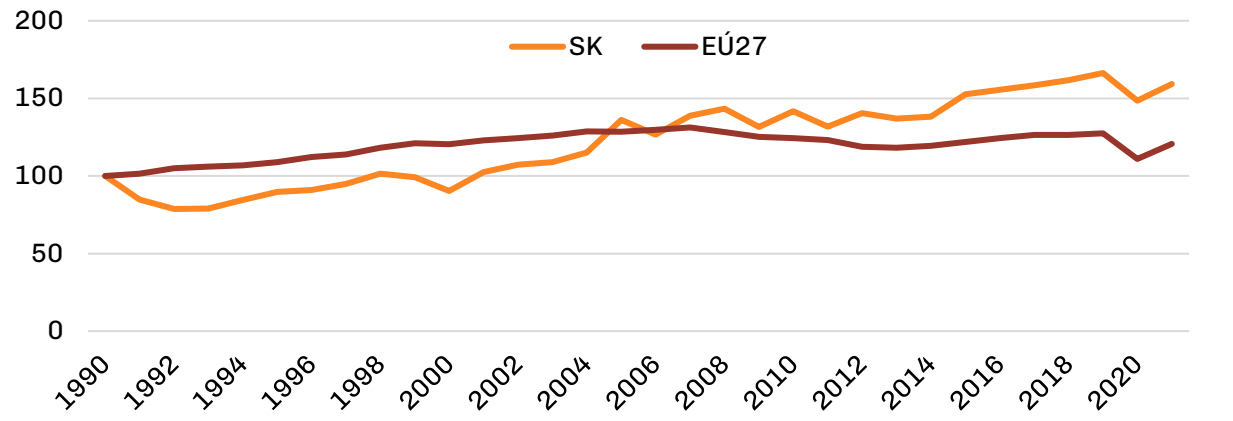
Podpora individuálnej dopravy, resp. elektromobility, môže byť realizovaná v podobe sociálneho leasingu a dotácie na kúpu jazdeného elektromobilu. Pomoc by sa mala sústrediť na mikropodniky, ktoré pomáhajú zabezpečiť mobilitu ohrozeným skupinám alebo im prinášajú nevyhnutné služby. Vhodným opatrením je napríklad bonus na leasing na elektromobil pre poskytovateľov terénnych sociálnych služieb. V dopravne ohrozených regiónoch by obyvatelia mohli požiadať aj o dotáciu na jazdený elektromobil, ak zošrotujú svoje staré vozidlo so spaľovacím motorom.

Aby mala priama podpora príjmu želaný efekt, mali by mať na ňu nárok predovšetkým nízkopríjmoví jednotlivci v obciach najviac postihnutých dopravnou chudobou. V súčasnosti je priamu podporu príjmu možné cieliť bez významnej dodatočnej administratívnej záťaže iba na domácnosti v hmotnej núdzi. Domácnosti v hmotnej núdzi pritom predstavujú len malú časť všetkých domácností v príjmovej chudobe. Priama podpora príjmu predstavuje iba dočasnú pomoc počas prechodného obdobia implementácie investícií na znižovanie dopravnej chudoby a musí sa postupne obmedzovať. Podľa nariadenia o SKF môže dosahovať maximálne 37,5 % celkových prostriedkov v Sociálno-klimatickom pláne.

Úvod

Doprava je jediný sektor, v ktorom emisie skleníkových plynov naďalej stúpajú. Sektor dopravy tvorí 18 % všetkých emisií na Slovensku (SHMÚ, 2023), čo je najviac po energetike a priemysle. Oproti roku 1990 narástli emisie z cestnej dopravy na Slovensku o 60 %, čo je takmer trikrát rýchlejší nárast oproti priemeru EÚ. Dôvodom rýchlejšieho rastu na Slovensku je predovšetkým zvýšenie individuálnej automobilovej dopravy. Za 97 % emisií skleníkových plynov z dopravy pritom môže cestná doprava, z čoho za vyše polovicu sú zodpovedné osobné vozidlá (SHMÚ, 2023).

Graf 1: Emisie z cestnej dopravy na Slovensku (index 1990 = 100)



Zdroj: IEP podľa Eurostat (env_air_emis)

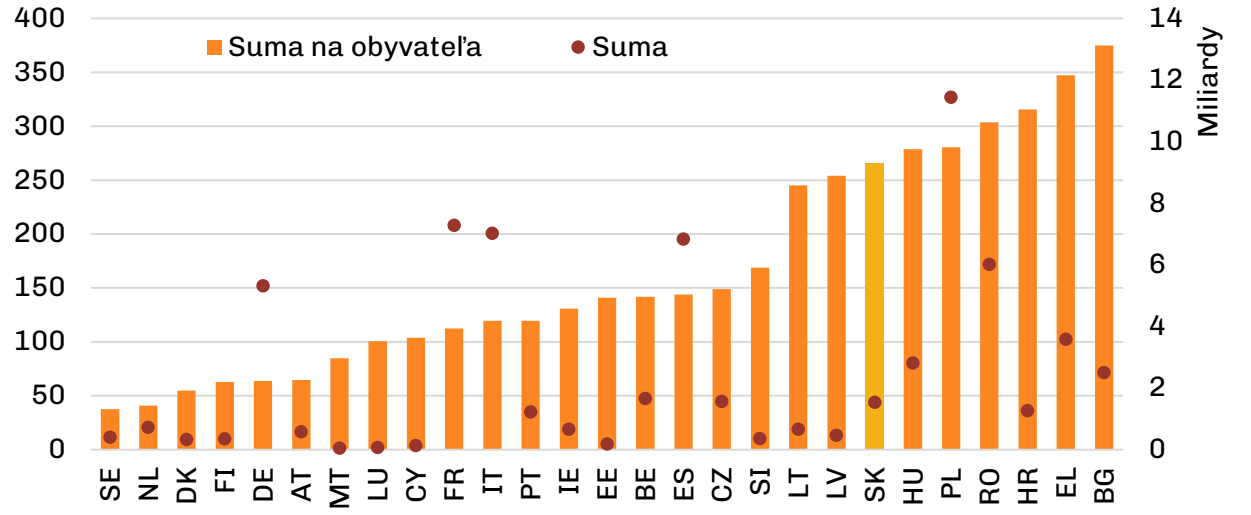
Európska únia preto cieli na znižovanie emisií v sektore dopravy. V rámci balíka Fit for 55 sa plánuje zaviesť nový systém obchodovania s emisnými kvótami ETS2 pre sektor cestnej dopravy a budov (Európska komisia 2023/959). Pre nové osobné a ľahké úžitkové vozidlá sa do roku 2035 stanovuje zníženie priemerných emisií CO_2 o 100 % (Európska komisia 2023/851). Ak výrobca nespĺňa cieľové hodnoty, musí zaplatiť poplatok za nadmerné emisie. Pre nové ťažké úžitkové vozidlá je cieľ zníženia priemerných emisií CO_2 o 90 % do roku 2040 v porovnaní s rokom 2019. Pre nové mestské autobusy platí zníženie o 90 % do roku 2030, resp. o 100 % do roku 2035 (Európska komisia 2023/0042). Stanovuje sa aj cieľ na zníženie emisií skleníkových plynov a zvýšenie využitia obnoviteľných zdrojov energie v doprave (Európska komisia 2023/857 a Európska komisia 2023/2413).

Dekarbonizácia dopravy môže obmedziť prístup niektorých domácností k ich potrebám a zvýšiť riziko ich ohrozenia dopravnou chudobou (Eden, a iní, 2023). Zaradenie cestnej dopravy do ETS2 bude viesť k zvýšeniu cien pohonných látok, pričom dopad na jednotlivé skupiny nebude rovnomerný. Obyvatelia s nižším príjmom, staršími vozidlami s vyššou spotrebou, či obyvatelia odkázaní na individuálnu automobilovú dopravu v dôsledku zdravotného znevýhodnenia, budú zasiahnutí viac. Nedostatky vo verejnej osobnej doprave, najmä vo vidieckych a odľahlých oblastiach, však obmedzujú ich prechod z individuálnej automobilovej dopravy na alternatívne udržateľné spôsoby dopravy. Nedostatočný prístup k doprave tak môže viesť k neschopnosti cestovať za prácou, zdravotnou starostlivosťou alebo vzdelaním.

Na riešenie energetickej a dopravnej chudoby Európska únia zriadila Sociálno-klimatický fond, kam vyčlenila 65 miliárd eur na roky 2026 až 2032 (Európsky parlament a rada EÚ, 2023). Sociálno-klimatický fond je finančný nástroj na podporu domácností,

cestujúcich a mikropodnikov ohrozených dopravnou a energetickou chudobou prostredníctvom zelených investícii a priamej podpory príjmu. Spôsob využitia financií je v kompetencii členských krajín, oprávnenosť opatrení a investícií vymedzuje Nariadenie o Sociálno-klimatickom fonde (Európsky parlament a rada EÚ, 2023). Krajiny majú vytvoriť svoje sociálno-klimatické plány do konca júna 2025. Plány by mali obsahovať investície podporujúce dlhodobé riešenie znižovania závislosti od fosílnych palív a zabrániť zhoršovaniu energetickej a dopravnej chudoby v prechodnom období, kým sa takéto investície neuskutočnia.

Graf 2: Výška príspevku zo Sociálno-klimatického fondu v krajinách EÚ (eur)



Zdroj: Európska komisia

Slovensku je zo Sociálno-klimatického fondu pridelených 1,5 miliardy eur[1], teda približne 265 eur na obyvateľa. Slovensko patrí medzi tretinu krajín EÚ s najvyšším príspevkom na obyvateľa. Pri rozdeľovaní financií medzi krajinami sa bralo do úvahy viacero ukazovateľov, napríklad počet obyvateľov krajiny, populácia ohrozená chudobou vo vidieckych oblastiach, percento domácností s nedoplatkami za energie, či produkcia emisií skleníkových plynov zo spaľovania palív v domácnostiach. Keďže podpora z fondu nerieši príčiny dopravnej chudoby, ale len dočasne obmedzuje negatívne vplyvy na najzraniteľnejšie skupiny, nemá byť trvalá.

Cieľom tejto publikácie je identifikovať regióny ohrozené dopravnou chudobou a navrhnúť opatrenia pre znižovanie dopravnej chudoby. Dôsledky drahších pohonných látok sa budú líšiť vzhľadom na rôzne miery dostupnosti dopravy a sociálno-ekonomické charakteristiky. Vyššie ceny prehĺbia dopravnú chudobu najmä v už dnes ohrozených regiónoch, kde môžu tieto dopady zmierniť opatrenia zo Sociálno-klimatického fondu. Štúdia ponúka index dopravnej chudoby, ktorý identifikuje obce ohrozené dopravnou chudobou, a na jeho základe navrhuje a vyčísľuje vhodné opatrenia zo Sociálno-klimatického fondu na znižovanie dopravnej chudoby. Výsledky štúdie môžu slúžiť ako podklad pre tvorbu Sociálno-klimatického plánu na Slovensku.

[1] Ak sa spustenie systému ETS2 posunie na rok 2028, Slovensku bude pridelených necelých 1,3 miliardy eur.

Box 1: Odhad nákladov ETS2 v doprave

V závislosti od spotreby automobilu sa po zavedení ETS2 užívateľom osobnej dopravy zvýšia ročné náklady v prípade benzínu a nafty o 47 až 100 eur[2]. V prípade autobusov sa palivové náklady zvýšia o 773 až 1905 eur ročne na jeden autobus. Cena za liter benzínu alebo nafty vzrastie v priemere o 6 eurocentov v roku 2027 až 12 eurocentov (bez DPH) v roku 2030. Pre naftu sa očakáva zvýšenie v rozmedzí 7 až 13 eurocentov za liter (bez DPH) počas tohto obdobia. Podľa typu vozidla, spotreby a prejazdených kilometrov[3] sa náklady budú líšiť.

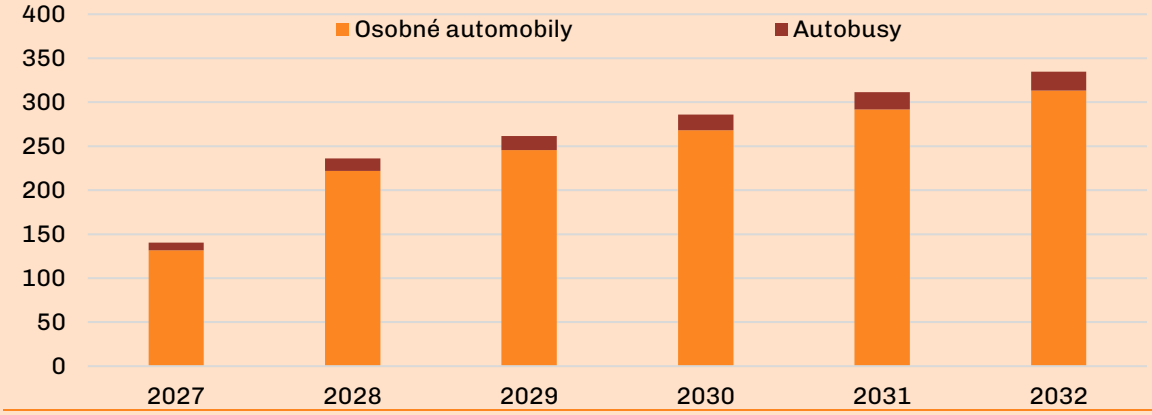
Tabuľka 1: Zvýšenie nákladov v dôsledku ETS2 (eur ročne, ceny 2023)

Typ vozidla	2027	2028	2029	2030
Osobný automobil				
Benzín	47	78	85	92
Nafta	51	85	93	100
Mestský autobus	773	1288	1417	1546
Diaľkový/regionálny autobus	952	1587	1746	1905

Zdroj: IEP

Priame ročné náklady osobnej cestnej dopravy spojené so zavedením ETS2 budú dosahovať 140 mil. eur v roku 2027 až 335 mil. eur v roku 2032. Osobné automobily pritom predstavujú 94 % týchto nákladov. Pri zvyšujúcej sa cene ETS2 budú náklady na palivá postupne rásť. Odhad zahŕňa aj predpokladaný rast bezemisných vozidiel v dôsledku zvyšovania nákladov vozidiel na spaľovací pohon ako aj v súvislosti s cieľmi znižovania emisií. Približne polovicu osobných automobilových vozidiel na Slovensku vlastnia právnické osoby, avšak väčšinou sa aj tieto vozidlá využívajú na súkromnú prepravu. Vplyv na domácnosti a podniky tak nie je možné odhadnúť samostatne.

Graf 3: Priame ročné náklady ETS2 z osobnej cestnej dopravy (v mil. eur, ceny 2023)



Zdroj: IEP

Bezemisné vozidlá sú dnes častokrát nedostupné kvôli svojej nákupnej cene, ale aj nedostatku infraštruktúry (Joint Research Institute, 2022). Na základe údajov výrobcov na slovenskom trhu boli osobné automobily v nižšej a strednej triede v roku 2022 drahšie v priemere o 65 až 80 % oproti vozidlám na spaľovací pohon (Inštitút environmentálnej politiky, 2023). Nákupné ceny bezemisných vozidiel pre verejnú osobnú dopravu sú v súčasnosti vyššie o 80 až 150 % v porovnaní s vozidlami na naftový pohon (ibid). Neistotu pri rozhodovaní o kúpe bezemisných vozidiel však okrem nákupnej ceny prináša aj dostupnosť infraštruktúry na dobíjanie alebo dopĺňanie paliva, životnosť batérií a palivových článkov a budúce náklady na elektrickú energiu alebo vodík.

[2] Odhad ceny ETS2 vychádza z interných dokumentov EK a dosahuje 30 eur/ton v roku 2027 až 60 eur/ton v roku 2030 (v cenách 2023). Vývoj cien v nasledujúcich rokoch vychádza z vývoja ETS podľa EK v scenári klimatickej neutrality v roku 2050.

[3] Priemerný ročný počet prejazdených kilometrov pre osobný automobil je 12-tisíc km podľa modelu CPS. Pre mestský autobus je to 31-tisíc km a regionálne, resp. diaľkové autobusy 34-tisíc km podľa údajov SHMÚ za roky 2018 – 2021.

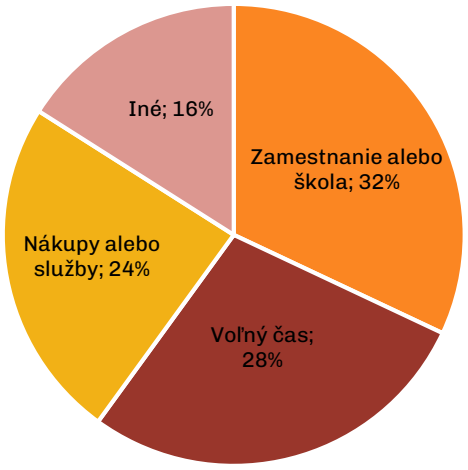
1 Ako cestujeme?

Výdavky na dopravu na Slovensku rastú a zároveň už dnes nie každý má rovnaký prístup k doprave. Kým priemerná domácnosť vynakladá 9 % svojich výdavkov na dopravu, domácnosti v príjmovej chudobe míňajú iba 2 %, čo súvisí s ich obmedzenými možnosťami cestovať za prácou alebo školou. Na Slovensku existujú zľavy na verejnú osobnú dopravu pre niektoré skupiny obyvateľov, avšak nie všetky zraniteľné skupiny sú dostatočne pokryté. Okrem toho, v dôsledku rastu nákladov na prevádzku verejnej dopravy a investičného dlhu dochádza k znižovaniu obslužnosti a rušeniu menej využívaných liniek. Tento problém sa môže ešte viac prehĺbiť pri dekarbonizácii dopravy, čo by mohlo mať nerovnomerné negatívne dopady na obyvateľstvo.

1.1 Ako cestujeme a koľko nás to stojí

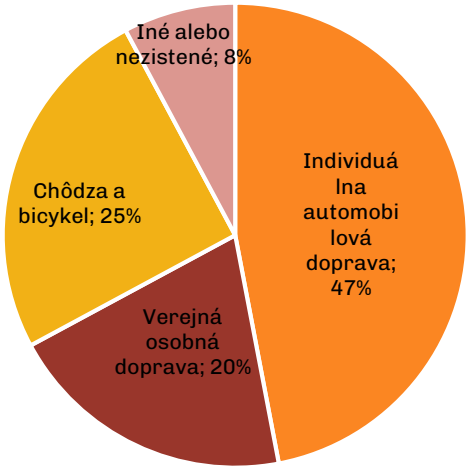
Autá sú na Slovensku i v EÚ dominantným dopravným prostriedkom. Individuálna automobilová doprava má v SR na prepravnom výkone vo vnútrozemskej osobnej doprave podiel až 84 %[4]. Zvyšok prepravného výkonu tvorí cestná a železničná verejná doprava[5], každá s podielom 10 %. Takmer tretina vykonaných ciest je do školy alebo zamestnania (Inštitút dopravnej politiky, 2022). Podľa sčítania obyvateľov a domov využíva verejnú osobnú dopravu (VOD) do práce alebo školy asi 20 % obyvateľov, pričom štvrtina sa prepravuje na bicykli alebo peši (Štatistický úrad SR, 2023)[6]. Vlaky tvoria iba 15 % na verejnej osobnej doprave využívanej pri každodennom dochádzaní.

Graf 4: Účel cesty



Zdroj: IDP, prieskum mobility 2015

Graf 5: Spôsob dochádzania do práce a školy



Zdroj: IEP podľa ŠÚSR (SODB 2021)

To, akým spôsobom cestujeme, súvisí s rôznymi demografickými, sociálno-ekonomickými a priestorovými premennými. Kým verejnú osobnú dopravu využívajú vo väčšej miere ženy, osobným automobilom sa prepravuje len o niečo viac ako tretina žien v porovnaní s vyše polovicou mužov (Štatistický úrad SR, 2023). Obyvatelia v produktívnom ako aj poproduktívnom veku využívajú individuálnu automobilovú dopravu v rovnakej miere približne 52 %. Naopak, 42 % detí chodí peši alebo na bicykli, čo je podmienené aj kratšími dochádzkovými vzdialenosťami do škôl než do zamestnania.

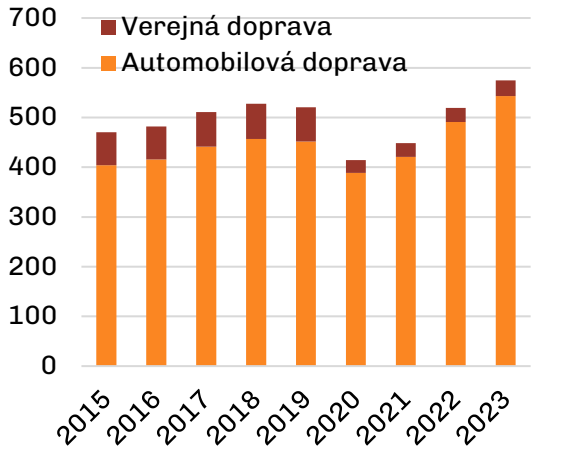
[4] Prepravný výkon v počtoch celkových prepravených osobokilometroch, t .j. prepravy jednej osoby na vzdialenosť jedného kilometra. Výkon porovnáva iba cesty vykonané autom alebo verejnou dopravou.
[5] Vrátane mestskej hromadnej dopravy (aj električiek).
[6] „Spôsob dopravy do zamestnania alebo do školy“ vyjadruje prevažujúci spôsob dopravy počas najdlhšieho úseku cesty.

Miera pokrytia, prepojenosti a spoľahlivosti verejnej osobnej dopravy zvyčajne klesá s klesajúcou hustotou obyvateľstva, čo zvyšuje mieru potreby vlastniť auto (Tikoudis, a iní, 2024)**.** Obyvatelia miest využívajú auto na 43 % ciest, kým obyvatelia obcí až na 53 % (Štatistický úrad SR, 2023). Urbanizácia umožňuje cestovanie na kratšie vzdialenosti, zároveň je v mestách dostupnejšia VOD (Inštitút dopravnej politiky, 2022). Aj v Holandsku, kde je vysoká dostupnosť kvalitnej verejnej osobnej dopravy, využíva 43 % obyvateľov obcí auto na cestu za prácou alebo školou. Naopak v holandských mestách využíva auto len necelá tretina obyvateľov (CBS, 2023).

V roku 2023 dosiahli výdavky na dopravu v priemere 574 eur na obyvateľa, čo zodpovedá 9 % všetkých výdavkov. Viac ako 90 % týchto výdavkov je spojených s prevádzkou a nákupom automobilov (Štatistický úrad SR, 2024). Seniori míňajú na dopravu o viac ako 40 % menej než zamestnaní, čo súvisí s ich nižšou mobilitou. Za posledné roky výdavky na dopravu stúpali, a to až do začiatku pandémie v roku 2020, kedy klesli najmä výdavky na VOD. Na Slovensku bol pokles využívania VOD výraznejší v porovnaní s EÚ. Od roku 2022 sú výdavky na individuálnu osobnú dopravu na úrovni spred pandémie, zatiaľ čo výdavky na verejnú osobnú dopravu sú stále polovičné.

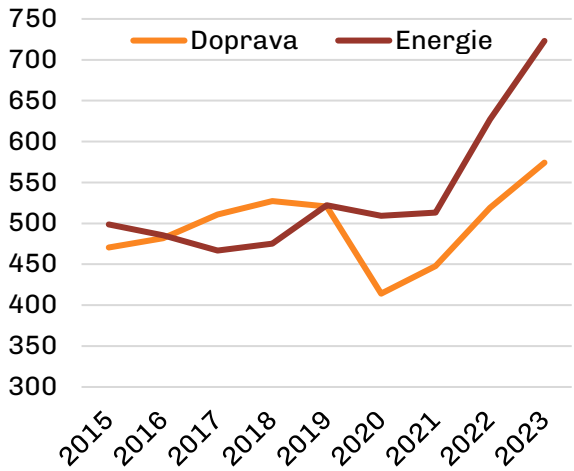
Domácnosti v príjmovej chudobe cestujú výrazne menej, pričom v roku 2022 minuli v priemere len 2 % výdavkov na dopravu, čo predstavuje približne 80 eur na osobu za rok (Štatistický úrad SR, 2024). V roku 2023 čelilo príjmovej chudobe[7] 14 % obyvateľov Slovenska, pričom v Prešovskom a Košickom kraji to bolo viac ako 20 %. Príjmová chudoba na Slovensku dlhodobo klesala, od pandémie však začala rásť. Najohrozenejšie skupiny sú neúplné rodiny s deťmi, rodiny s tromi a viac deťmi a domácnosti jednotlivcov vo veku nad 65 rokov, kde príjmová chudoba ohrozuje viac ako 30 %.

Graf 6: Výdavky na dopravu na Slovensku (eur/osoba/rok)



Zdroj: ŠÚ SR

Graf 7: Výška nákladov na dopravu a energie (osoba/rok) na Slovensku



Zdroj: ŠÚ SR

V rámci verejnej osobnej dopravy na Slovensku sú pre účely poskytovania zliav definované základné tarifné skupiny, výška zliav však nie je naprieč krajinou jednotná. Medzi základné tarifné skupiny určené vyhláškou Ministerstva dopravy a výstavby SR (MD SR)[8] patria deti, žiaci, študenti, seniori a osoby s ťažkým zdravotným postihnutím (ŤZP) a ich sprievodcovia. Cestovné a výšku zliav si určuje každý objednávateľ VOD. Štátna legislatíva neudáva minimálnu výšku zliav a tak sa zľavy vo VOD naprieč krajinou líšia. Objednávateľ môže určovať zľavy aj pre iné skupiny nad rámec vyhlášky. Príkladom je Integrovaný dopravný systém Východ, ktorý ponúka zľavy pre tehotné.

[7] Hranica príjmovej chudoby je stanovená ako 60 % mediánu ekvivalentného disponibilného príjmu domácností
[8] Vyhláška Ministerstva dopravy a výstavby SR 269/2024 Z.z.

Štát dodatočne prispieva na cestovanie niektorým zraniteľným žiakom a zamestnancom. Príspevok na dopravu sa poskytuje školám vo výške najnižšieho žiackeho zľavneného cestovného v pravidelnej autobusovej doprave pre žiakov, ktorí nemajú školu v obci svojho bydliska[9]. V súčasnosti dopravné cez školu dostáva okolo 50-tisíc detí, najviac v okresoch Košice – okolie, Prešov a Rimavská Sobota. Zamestnancom, ktorí boli nezamestnaní najmenej tri mesiace, môže byť po dobu šesť mesiacov poskytovaný príspevok na dochádzku za prácou do výšky 200 eur mesačne.[10] Výška príspevku závisí od vzdialenosti bydliska od miesta výkonu práce. V roku 2023 dostalo príspevok takmer 32-tisíc zamestnancov vo výške v priemere 264 eur na osobu.

V roku 2014 bola zavedená bezplatná vlaková osobná doprava pre vybrané skupiny, opatrenie však necieli na najzraniteľnejších obyvateľov. Zľava na vlakové lístky vo výške 100 % sa týka detí, študentov, dôchodcov a seniorov nad 62 rokov[11]. Rok po zavedení opatrenia sa zvýšil podiel železničnej osobnej dopravy o 2 p. b. na celkovej osobnej doprave (Eurostat, 2024), pričom počet osobokilometrov stúpol o viac ako tretinu. Z bezplatnej vlakovej dopravy však benefitujú najmä cestujúci v regiónoch s lepším pokrytím železničnou sieťou. Navyše, aj bez zohľadnenia zliav, je Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) bez štátneho transferu stratová. Cestovné vo vlakoch dnes pokrýva len 20 % nákladov na prevádzku vlakovej dopravy a tento podiel každoročne klesá.

1.2 Kto zabezpečuje verejnú osobnú dopravu

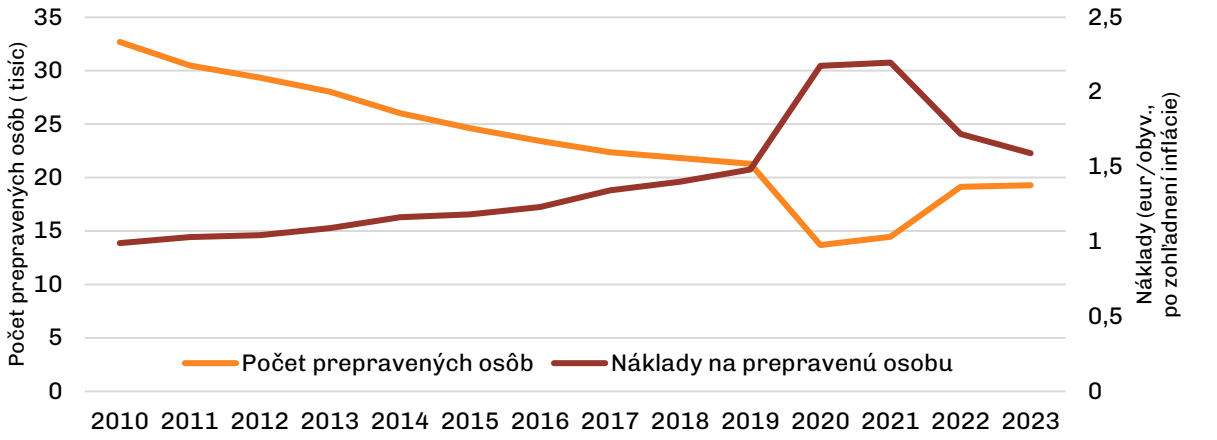
Štandardy verejnej osobnej dopravy sú na Slovensku definované relatívne veľkoryso a majú byť zohľadnené v plánoch dopravnej obslužnosti, ktoré vytvárajú objednávatelia dopravy. Objednávatelia musia zabezpečiť uspokojenie dopytu verejnosti, a to hlavne s ohľadom na zabezpečenie dopravy do zamestnania, škôl, úradov a k zdravotnej starostlivosti[12]. Štandardy definujú napríklad prestupný čas, časové intervaly medzi spojmi alebo maximálne dochádzkové vzdialenosti. Pre regionálnu dopravu platí, že by mala pokrývať územie pre viac ako 90 % obyvateľov v záujmovom území a maximálna dochádzková vzdialenosť má byť 1 500 metrov. Pri mestskej doprave má pokrývať územie pre 85 % obyvateľov vo vzdialenosti 700 metrov. Maximálnu vzdialenosť od zastávky nemá zákonom definované ani susedné Česko, Poľsko, či Maďarsko.

V praxi je však reálna obslužnosť verejnou osobnou autobusovou dopravou podmienená finančnou situáciou objednávateľov, ktorí sú nútení ju napriek minimálnym štandardom okresávať. Samosprávy a VÚC sú častokrát nútené rušiť menej rentabilné linky v dôsledku chýbajúcich financií. Ak má obec záujem spoj ponechať, uzatvorí s dopravcom zmluvu a dopláca. Alternatívou šetrenia je zvýšenie taríf, ktoré síce podľa legislatívneho rámca majú byť vypočítané podľa kúpyschopnosti regiónu, v praxi je však často snaha politického vedenia držať ceny lístkov čo najnižšie.

Náklady na prevádzku verejnej osobnej dopravy sa dlhodobo zvyšujú. Dlhodobý trend v regionálnej verejnej osobnej doprave v Prešovskom samosprávnom kraji ukazuje, že náklady na cestujúceho rastú a to najmä kvôli nižším počtom cestujúcich (viď Graf 8). Najvýraznejší pokles cestujúcich nastal počas pandémie v rokoch 2020 a 2021, čo viedlo k významnú zvýšeniu nákladov na cestujúceho. Trend sa však vracia na úroveň spred pandémie. Vyššie náklady majú objednávatelia aj kvôli zvyšujúcim sa cenám pohonných látok. V súčasnosti je jedným z najväčších problémov aj nedostatok vodičov autobusov.

[9] Dopravné podľa § 4aa ods. 3 písm. a) až j) zákona č. 597/2003 Z. z.
[10] Príspevok na dochádzku za prácou podľa § 53 Zákona č. 5/2004 Z. z. o službách zamestnanosti
[11] Vo vlakoch operovaných ZSSK a Leo Expres na trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno.
[12] Zákon o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov 332/2023 Z. z.

Graf 8: Vývoj nákladov a počtu cestujúcich v regionálnej verejnej osobnej doprave v Prešovskom samosprávnom kraji



Zdroj: IEP podľa Prešovského samosprávneho kraja

Problém investičného dlhu v osobnej verejnej doprave sa v budúcnosti môže prehĺbiť v dôsledku zvyšujúcich sa požiadaviek na znižovanie emisií v doprave. Nedostatok financií na prevádzku sa už dnes prejavuje na investičnom dlhu. Pri súčasnom stave môže náhrada starých vozidiel za bezemisné vyústiť do vyšších investičných nákladov, čo môže byť spojené s ďalším rušením menej využívaných liniek a zvyšovaním ohrozenia obyvateľov dopravnou chudobou.

Box 2: Inštitucionálny rámec dopravy na Slovensku

Na Slovensku riadia verejnú osobnú dopravu MD SR, vyššie územné celky (VÚC) a obce, resp. mestá. Ak nie je dostatočne zabezpečená dopravná obslužnosť na komerčnom základe, tieto subjekty objednávajú dopravné služby vo verejnom záujme podľa Zákona o verejnej osobnej doprave. Železničnú dopravu objednáva MD SR, štátna ZSSK a Leo Expres prevádzkujú osobnú dopravu na sieti železničnej infraštruktúry prevádzkovanej Železnicami Slovenskej republiky (ŽSR). Vyššie územné celky objednávajú regionálnu autobusovú dopravu a obce a mestá mestskú autobusovú alebo dráhovú dopravu od dopravcov, ktorí sú oprávnení poskytovať dopravné služby na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme. Železničnú dopravu si môže objednávať aj VÚC, to sa však dnes aj kvôli nedostatku financií nedeje.

Integráciu verejnej osobnej dopravy na úrovni regiónov a funkčných oblastí dnes zabezpečujú štyria organizátori. Organizátori sú obchodné spoločnosti, ktoré prevádzkujú integrované dopravné systémy a dnes fungujú v Prešovskom a Košickom kraji (IDS Východ), Banskobystrickom kraji (IDS BBSK), Bratislavskom kraji (IDS BK) a Žilinskom kraji (ID ŽK) s výhľadom zahrnutia Trenčianskeho kraja. Integrácia má zabezpečovať jednotný cestovný lístok, ktorý platí bez ohľadu na dopravcu a použitý dopravný prostriedok, nadväzujúci cestovný poriadok, informačný systém či deľbu tržieb medzi dopravcami.

V roku 2024 vznikla Národná dopravná autorita (NADA), ktorá má integrovať verejnú osobnú dopravu na národnej úrovni. Jej úlohou je v spolupráci s regionálnymi integrátormi koordinovať vytvorenie národného integrovaného dopravného systému so zjednoteným cestovným. Výhľadovo má NADA vytvoriť národný plán dopravnej obslužnosti a dopravne, legislatívne, informačne a tarifne integrovať systém dopravy. Jednou z hlavných úloh NADA je zaviesť jednotné štandardy dopravnej obsluhy.

2 Ktoré regióny sú dopravne chudobné?

Pre účely lepšieho cielenia sociálnych politík v doprave bol zavedený pojem dopravná chudoba. „Dopravná chudoba je neschopnosť alebo ťažkosti jednotlivcov a domácností hradiť náklady na súkromnú alebo verejnú osobnú dopravu, alebo ich nedostatočný či obmedzený prístup k doprave potrebnej pre ich prístup k základným sociálno-ekonomickým službám a činnostiam, a to s prihliadnutím na vnútroštátny a priestorový kontext“ (Európsky parlament a rada EÚ, 2023). Tí, ktorí sú ňou postihnutí, majú obmedzenú možnosť participovať na sociálnom živote (Simcock, a iní, 2021), čo často umocňuje ich vylúčenie zo spoločnosti (Lucas K. , 2012).

Základné kritériá dopravnej chudoby sú cenová dostupnosť, fyzická dostupnosť a prístupnosť dopravy. Aj keď sa definícia dopravnej chudoby líši naprieč literatúrou a krajinami, zväčša sa skladá z týchto troch aspektov (European Parliamentary Research Service, 2022; Joint Research Institute, 2022; Lucas, Mattioli, Verlinghieri, & Guzman, 2016). Koncept dopravnej chudoby a jej definícia sú bližšie popísané v Box 3.

Obrázok 2: Tri aspekty dopravnej chudoby

Zdroj: IEP

Na Slovensku zatiaľ nebolo kvantifikované, do akej miery a ktoré domácnosti sú postihnuté dopravnou chudobou. Podľa literatúry je dopravná chudoba na Slovensku spôsobená najmä nedostatočnou verejnou osobnou dopravou, predovšetkým na vidieku, kde nie je zabezpečené postačujúce prepojenie obcí s väčšími mestami (Dokupilová, 2023). Existujúce definície dopravnej chudoby v slovenskom kontexte sú však nedostatočné pre použitie v praxi.

2.1 Ako kvantifikovať dopravnú chudobu

Ohrozenosť dopravnou chudobou je vyhodnotená prostredníctvom kompozitného indexu na základe indikátorov popisujúcich cenovú dostupnosť, fyzickú dostupnosť a prístupnosť dopravy (Lowans, a iní, 2021; Kelly, Kelleher, Guo, Deegan, & Patil, 2023)**.** Jednotlivé indikátory sú zvolené na základe literatúry (Kelly, Kelleher, Guo, Deegan, & Patil, 2023; Sustrans, 2016; CBS & PBL, 2019), konzultácií s expertmi a dátovej dostupnosti. Z dôvodu nedostatku údajov na úrovni domácností je zraniteľnosť vyhodnotená na úrovni obce. Väčšie celky, resp. skupiny domácností, sú uvažované aj v zahraničnej literatúre (Írsko, Škótsko). Detailný popis jednotlivých indikátorov je uvedený v Príloha A.

Tabuľka 2: Použité indikátory

Aspekt dopravnej chudoby	Indikátor	Vplyv na riziko dopravnej chudoby
Dostupnosť a prístupnosť	Priemerný čas strávený dochádzkou do zamestnania alebo školy ráno a večer	zvyšuje
	Čas dojazdu do najbližšej nemocnice alebo polikliniky	zvyšuje
	Počet spojov do zamestnania alebo školy ráno a večer	znižuje
	Pomer časovej vzdialenosti verejnou osobnou a individuálnou automobilovou dopravou ráno a večer	zvyšuje
	Podiel rómskych obyvateľov	zvyšuje
	Podiel obyvateľov so zastávkou VOD do 500m	znižuje
	Podiel obyvateľov nad 65 rokov	zvyšuje
	Podiel obyvateľov v školskom veku (6 až 18 rokov)	zvyšuje
	Podiel obyvateľov s ťažkým zdravotným postihnutím	zvyšuje
	Počet osobných vozidiel na obyvateľa	znižuje
Cenová dostupnosť	Miera nezamestnanosti	zvyšuje
	Mediánová mzda	znižuje
	Priemerný vek osobného vozidla	zvyšuje

Zdroj: IEP

Obce sú rozdelené do desiatich stupňov rizika ohrozenosti dopravnou chudobou, pričom 1 predstavuje najmenšie riziko a 10 najväčšie riziko. Kompozitný index je vytvorený ako súčet vstupných indikátorov, ktoré sú vynásobené automaticky pridelenou váhou. Index je vytvorený prostredníctvom obálkovej analýzy dát (DEA), ktorá je bližšie popísaná v Príloha B. Pre indikátory popisujúce dostupnosť verejnej osobnej dopravy sú expertne stanovené dolné hranice ich podielu na výslednom indexe, ktoré musia byť dosiahnuté. Sociálno-ekonomické a demografické premenné sú považované za doplnkové premenné a majú stanovené maximálne limity.

Index ohrozenia dopravnou chudobou určuje, ktoré obce sú týmto problémom ohrozené a do ktorých by sa mala prioritne sústrediť investičná pomoc zo Sociálno-klimatického fondu. Cieľom vytvorenia indexu dopravnej chudoby je obsiahnutie viacerých aspektov dopravnej chudoby do jedného indikátora, ktorý môže pomôcť lepšie cieliť investičné opatrenia tam, kde sú najviac potrebné. Úrovne rizika ohrozenosti tak vyhodnocujú obce, resp. regióny, ktoré sú už dnes najviac vystavené dopravnej chudobe, a tá sa môže vplyvom zvyšovania cien palív prehlbovať. Index je možné použiť ako jedno z kritérií v rámci budúcich výziev SKF pri vyhodnocovaní projektov.

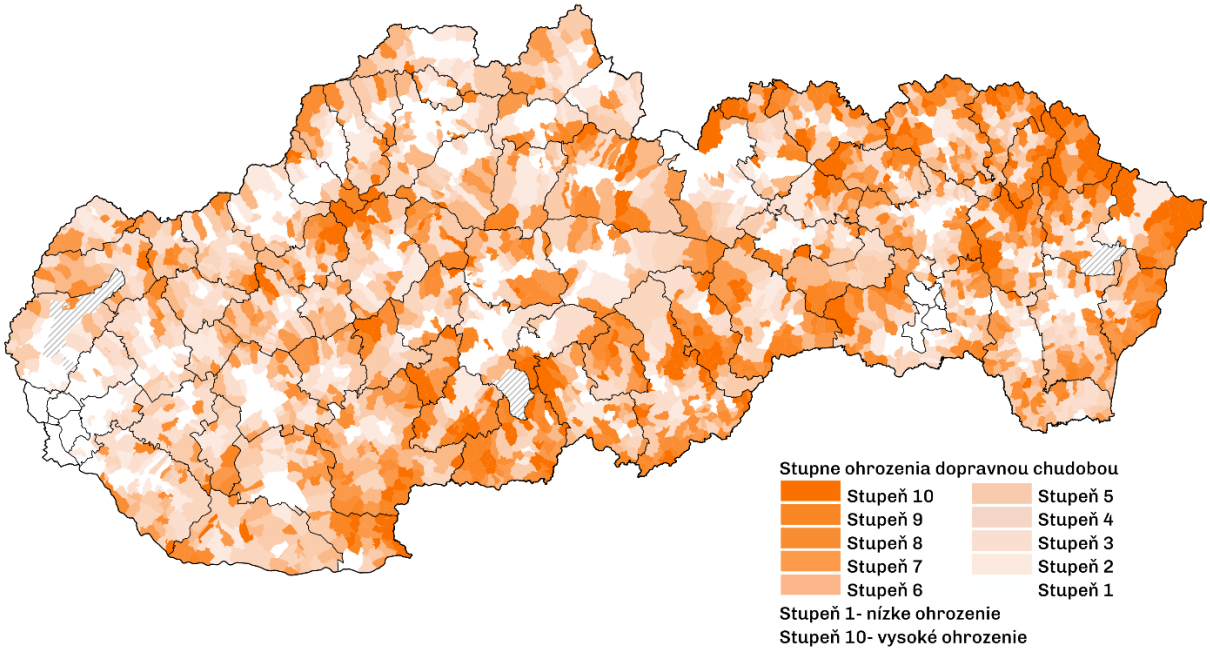
Opatrenia, ktoré cielia na jednotlivcov, sú potrebné na celom území Slovenska, nie len v dopravnej ohrozených regiónoch. Tieto opatrenia cielia najmä na obyvateľov, resp. domácnosti, ktoré trpia príjmovou chudobou alebo majú problémy s prístupnosťou dopravy, ako v prípade ŤZP, starších ľudí alebo detí. Príkladom je jednorodičovská domácnosť v hmotnej núdzi – jedna žije v Bratislave a jedna v obci ohrozenej dopravnou chudobou. V oboch prípadoch domácnosť potrebuje pomoc s dopravou z hľadiska príjmov, napríklad vo forme zliav na cestovné. V prípade obce ohrozenej dopravnou chudobou sa takejto domácnosti pomôže vo forme investícií na podporu VOD. Dočasne môže nízkopríjmová domácnosť v takejto obci poberať priamu podporu príjmu, kým investície

nebudú zrealizované. Podobne starší človek žijúci v meste alebo v dopravne chudobnej obci je odkázaný na potrebu sociálneho taxíka, keďže k bežnej verejnej osobnej doprave nemá fyzický prístup.

2.2 Dopravná chudoba na Slovensku

Približne 7 % obyvateľov Slovenska žije v oblastiach s vysokým stupňom ohrozenia dopravnou chudobou. Približne 364-tisíc obyvateľov Slovenska žije v obciach alebo mestách so stupňom ohrozenia dopravnou chudobou aspoň 8. V Prešovskom a Banskobystrickom kraji sa jedná o takmer polovicu obcí, pričom najohrozenejšie sú regióny Gemer, Horný Zemplín a sever Šariša. Dopravné znevýhodnenie regiónu Gemer vyplývajúce zo zníženej kvality a kapacity verejnej osobnej dopravy bolo vyhodnotené už v roku 2014 (Horňák & Rochovská, 2014).

Obrázok 3: Ohrozenosť dopravnou chudobou



Zdroj: IEP

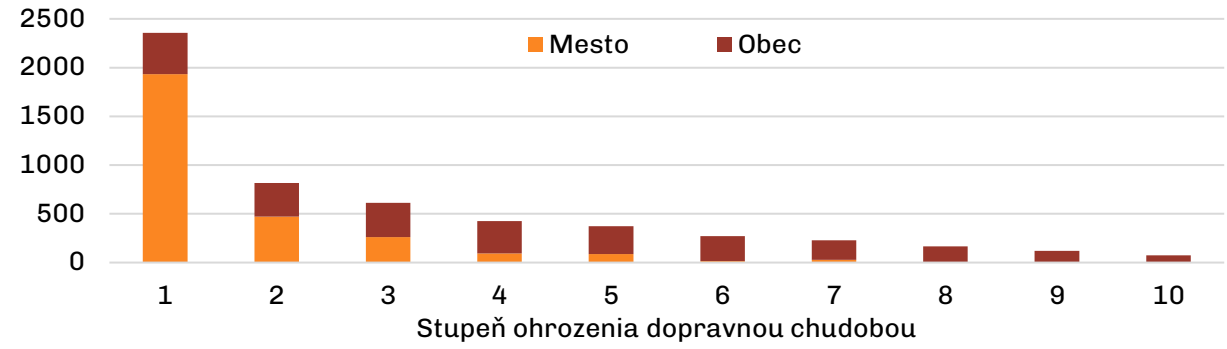
Tabuľka 3: Ohrozenie dopravnou chudobou aspoň 8 v jednotlivých krajoch

Kraj	Počet ohrozených obcí		Počet ohrozených obyvateľov	
		%	tisíc	%
Banská Bystrica	224	43 %	72	12 %
Bratislava	2	3 %	2	0.2 %
Košice	130	30 %	58	7 %
Nitra	70	20 %	45	7 %
Prešov	293	44 %	107	13 %
Trenčín	58	21 %	26	5 %
Trnava	29	12 %	20	4 %
Žilina	60	19 %	33	5 %

Zdroj: IEP

V 289 obciach s najvyšším stupňom ohrozenia dopravnou chudobou žije 76-tisíc obyvateľov, polovica z nich len v Prešovskom kraji. Naopak približne 40 % populácie žije v obciach s najnižším stupňom ohrozenia, väčšina z nich v mestách. Obyvatelia miest majú lepší prístup k infraštruktúre verejnej dopravy a službám, čím sú menej vystavení riziku dopravnej chudoby.

Graf 9: Počet obyvateľov v jednotlivých stupňoch ohrozenia dopravnou chudobou (v tisícoch)

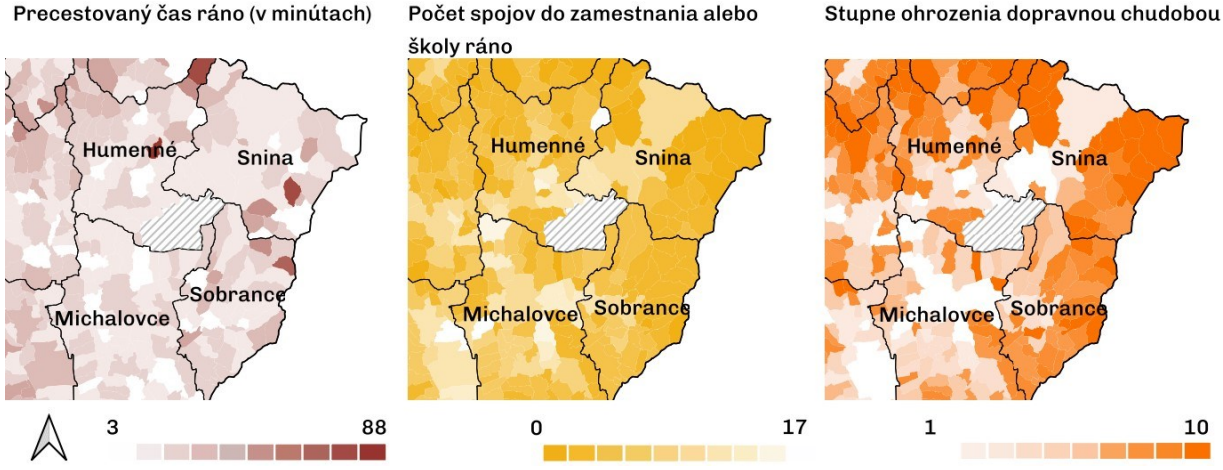


Zdroj: IEP

Nízky počet spojov verejnej osobnej dopravy je kľúčovým faktorom zvyšovania rizika dopravnej chudoby v obciach. Vo väčšine obcí je hlavnou príčinou ohrozenia dopravnou chudobou nízka frekvencia spojov do miest dochádzky za prácou alebo školou. Obyvatelia obcí s vysokým stupňom ohrozenia majú k dispozícii menej ako 3 spoje v ranných a večerných hodinách, zatiaľ čo v obciach s nízkym ohrozením je počet spojov trojnásobný.

Na východe Slovenska súvisí dopravná chudoba nie len s nedostupnou verejnou osobnou dopravou, ale aj potrebou cestovať na dlhšie vzdialenosti. V okresoch Snina, Medzilaborce a Sobrance ohrozenosť dopravnou chudobou vyplýva najmä z nízkeho počtu spojov VOD a dlhého precestovaného času k službám, ako sú práca, škola alebo zdravotnícke zariadenie. Najvýchodnejšie obce Zboj a Nová Sedlica sa nachádzajú viac ako 45 minút od najbližšej nemocnice alebo polikliniky. Počet spojov verejnej osobnej dopravy je pritom nízky, čo môže byť obzvlášť problematické pre starších obyvateľov, ktorí tvoria až 40 % populácie a môžu mať obmedzený prístup k autu.

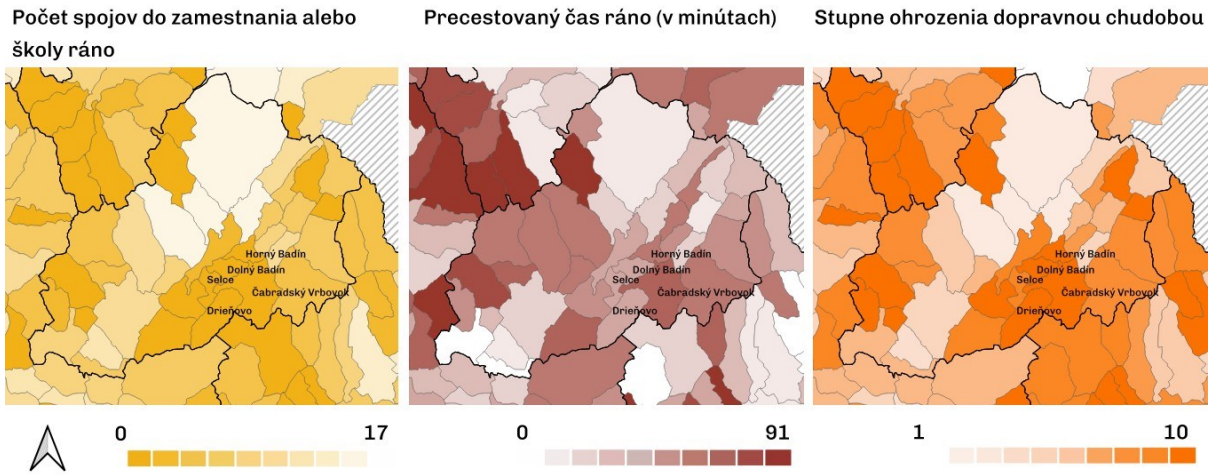
Obrázok 4: Vplyv precestovaného času a počtu spojov verejnej osobnej dopravy na stupne ohrozenia v okresoch Snina a Sobrance



Zdroj: IEP

Ohrození sú aj obyvatelia obcí, ktoré sa nachádzajú blízko okresného mesta, avšak majú k dispozícii nízky počet spojov VOD. Príkladom sú obce Dolný Badín, Horný Badín, Čabradský Vrbovok, Selce a Drienovo v okrese Krupina, kde obyvatelia majú k dispozícii iba dva autobusové spoje ráno, pričom z týchto obcí cestuje takmer 170 ľudí do Krupiny vzdialenej len 20 kilometrov (Štatistický úrad SR, 2023). Nedostatočná dostupnosť VOD môže byť dôvodom, prečo až 80 % cestuje do Krupiny osobným vozidlom. Zároveň v týchto obciach pripadá jedno vozidlo na 2 osoby, čo je viac ako slovenský priemer.

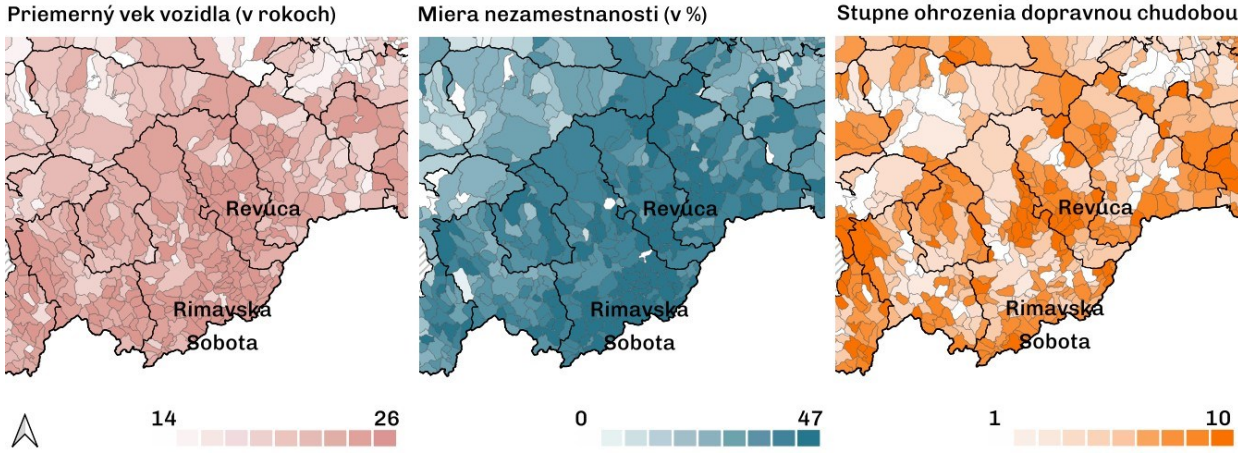
Obrázok 5: Vplyv precestovaného času a počtu spojov verejnej osobnej dopravy na stupne ohrozenia v obciach v okrese Krupina



Zdroj: IEP

Obmedzený prístup nie len k verejnej osobnej, ale aj k individuálnej automobilovej doprave a financiám ešte viac zvyšuje riziko dopravnej chudoby. Príkladom sú obyvatelia obcí v okrese Rimavská Sobota, kde problému dopravnej chudoby čelia nielen pre nízky počet spojov VOD, ale aj v dôsledku nízkych príjmov a vysokej miery nezamestnanosti. Navyše, priemerný vek vozidiel v týchto oblastiach je 19 rokov, o 20 % viac oproti priemeru SR, čo je spojené s vyššou spotrebou palív a tým aj vyšším vplyvom rastu cien v budúcnosti pri zavedení ETS2. V okrese Rimavská Sobota sa zároveň nachádzajú obce s najnižším počtom áut na obyvateľa. Kým v priemere na Slovensku pripadá jedno auto na necelých 2,5 obyvateľa, v týchto obciach je len jedno auto na takmer 7 obyvateľov.

Obrázok 6: Vplyv veku vozidiel, počtu vozidiel a miery nezamestnanosti na stupne ohrozenia v okresoch Rimavská Sobota a Revúca



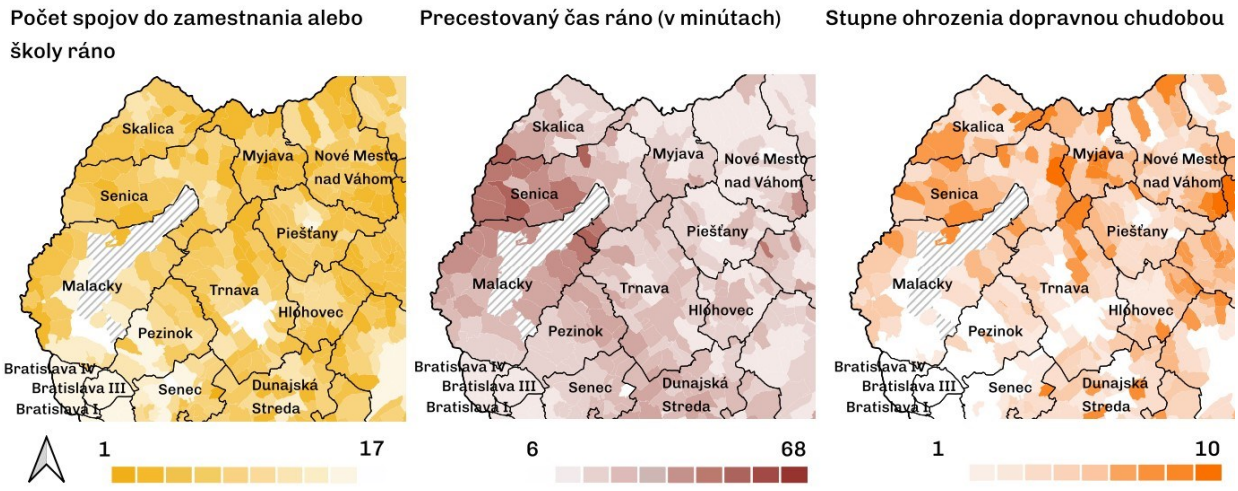
Zdroj: IEP

Dopravnou chudobou sú ohrozené aj niektoré obce na západe Slovenska, faktorom je často čas prepravy. Obyvatelia ohrozených obcí v okresoch Malacky a Senica cestujú do zamestnania alebo školy v priemere takmer hodinu. Príkladom je obec Studienka v stupni ohrozenia 8, odkiaľ viac ako 20 % obyvateľov dochádza do Bratislavy. Obyvatelia majú zároveň k dispozícii 4 spoje do Bratislavy v ranných hodinách[13], cesta verejnou osobnou

[13] Medzi 6:00 a 9:00.

dopravou však trvá takmer dvojnásobne dlhšie oproti autu. Dlhé dochádzanie môže viesť k výraznému nárastu nákladov v dôsledku zdraženia palív vplyvom zavedenia ETS2.

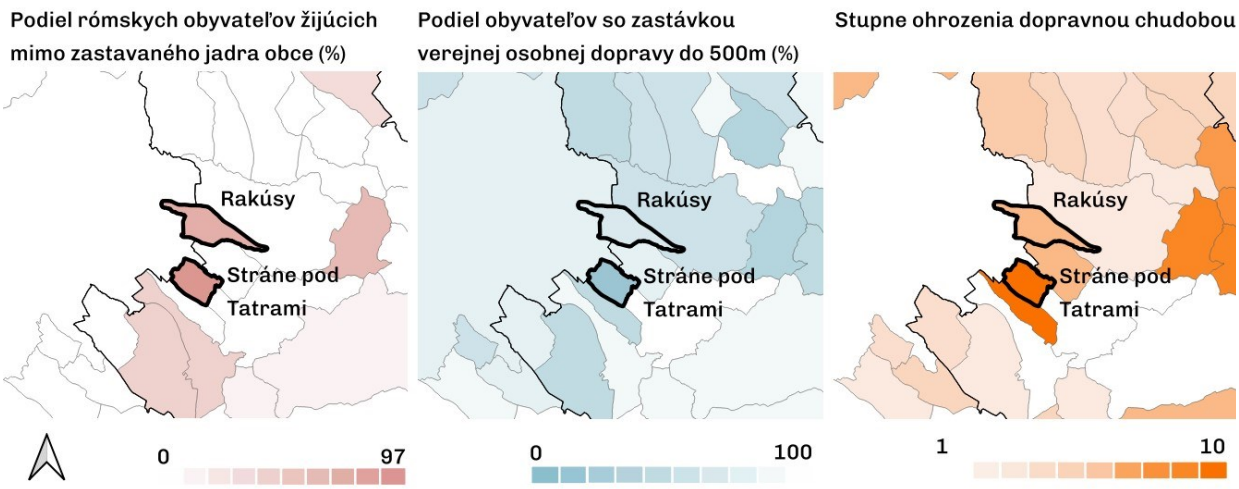
Obrázok 7: Vplyv počtu spojov verejnej osobnej dopravy a precestovaného času na stupne ohrozenia v okresoch Malacky a Senica



Zdroj: IEP

Priveľké vzdialenosti k zastávkam verejnej dopravy predstavujú ďalší faktor zvyšujúci riziko dopravnej chudoby. V obciach Rakúsy a Stráne pod Tatrami v okrese Kežmarok žije až 85 % obyvateľov v rómskych osadách mimo zastavaného jadra obce. Vzhľadom na zlé finančné podmienky a vysokú nezamestnanosť viac ako 25 % je v oboch obciach nízka dostupnosť áut a obyvatelia sú odkázaní na VOD. Zatiaľ čo v obci Rakúsy je zastávka VOD aj priamo v osade, v obci Stráne pod Tatrami je zastávka vzdialená 20 minút pešo od osady, kde žije viac ako 1 900 obyvateľov. Až 31 % obyvateľov tejto obce tak žije viac ako 1 500 metrov od zastávky. Nedostupnosť verejnej aj individuálnej dopravy tak obyvateľom obce Stráne pod Tatrami znemožňuje cestovanie, napríklad do neďalekého Kežmarku, ktorý je vzdialený len 6 kilometrov. Kým z obce Rakúsy dochádza do Kežmarku za prácou alebo školou až 42 % obyvateľov, z obce Stráne pod Tatrami je to len 12 % obyvateľov (Štatistický úrad SR, 2023).

Obrázok 8: Vplyv vzdialenosti zastávok VOD na stupne ohrozenia v obciach Rakúsy a Stráne pod Tatrami



Zdroj: IEP

Box 3: Koncept dopravnej chudoby

Cenová dostupnosť dopravy hovorí o schopnosti domácnosti zakúpiť si dopravu vo vzťahu k jej rozpočtu. Zvyčajne sa určuje podľa toho, či je používaná nízkopríjmovými skupinami a porovnaním výdavkov na dopravu s príjmom domácností (Perrotta, 2017; Litman, 2016) pomocou štandardných indikátorov[14] (Alonso-Epelde, García-Muros, & González-Eguino, 2023). Koncept bol použitý aj v štúdii pre EK, podľa ktorej sa necelých 8 % populácie na Slovensku nachádza v ohrození dopravnou chudobou (Eden, a iní, 2023).

Cenová dostupnosť dopravy nutne neodhalí skrytú dopravnú chudobu, preto je potrebné počítať s ďalšími indikátormi. Porovnanie výdavkov na dopravu a príjem domácností neposkytuje informácie o cestách, ktoré sa kvôli nedostatku financií či nedostatočnej dopravnej dostupnosti vzhľadom na potreby neuskutočnia (Lucas, Mattioli, Verlinghieri, & Guzman, 2016). Takejto „neviditeľnej" chudobe sa hovorí aj skrytá dopravná chudoba. Pri vyhodnocovaní dostupnosti dopravy je preto potrebné počítať aj s ďalšími ukazovateľmi (Kelly, Kelleher, Guo, Deegan, & Patil, 2023).

Dostupnosť dopravy poukazuje na to, či má cestujúci alebo cestujúca k dispozícii spôsoby, ako cestovať. V praxi to znamená, či má prístup k autu alebo k zastávke verejnej osobnej dopravy, ktorá nie je príliš vzdialená vzhľadom na potreby cestujúcich. Toto zdôrazňuje regionálny aspekt dopravnej chudoby, keďže dostupnosť zastávky verejnej osobnej dopravy sa týka skupiny viacerých domácností, či dokonca oblasti. Dopravnú chudobu by sme tak mohli rozdeliť podľa toho, koho postihuje: región, domácnosť a jednotlivec. Táto štúdia sa zameriava primárne na analýzu práve regionálnej dopravnej chudoby.

Prístupnosť dopravy popisuje, do akej miery dovoľujú systémy dopravy jednotlivcovi dostať sa tam, kam potrebuje v primeranom čase (Geurs & Wee, 2004). Týka sa schopnosti a možností cestujúcej alebo cestujúceho dostať sa napríklad do zamestnania, obchodu či školy, pričom cesta nemá trvať neprimerane dlho, napríklad pri porovnaní cesty autom a verejnou osobnou dopravou. Prístupnosť je teda úzko prepojená, či dokonca zameniteľná s aspektom dostupnosti (Joint Research Institute, 2022). Typicky sú viac znevýhodnené miesta vzdialené od ekonomických „ohnísk", kde sa koncentrujú služby či miesta zamestnania (Carroll, Benevenuto, & Caulfield, 2021; Simcock, a iní, 2021). V takto znevýhodnených miestach sa preto stáva používanie auta nevyhnutnosťou (Kamruzzaman & Hine, 2012). Prístupnosťou sa rozumie aj to, či dostupné spôsoby dopravy spĺňajú kvalitatívne parametre, napríklad či sú bezbariérové alebo bezpečné.

Dopravnou chudobou sú tak najviac ohrozené nízkopríjmové domácnosti, domácnosti žijúce vo vidieckom prostredí, seniori, deti a obyvatelia so zdravotným znevýhodnením. Prístup k dostupnej doprave koreluje so sociálno-ekonomickou zraniteľnosťou, teda sú ňou viac ohrozené najmä chudobné domácnosti, nezamestnaní, či seniori (European Parliamentary Research Service, 2022). V rámci nízkopríjmových domácností majú zhoršenú situáciu najmä jednorodičovské rodiny, kde jeden rodič s nízkym príjmom zabezpečuje mobilitu seba aj detí. Ohrozené sú aj domácnosti na perifériách, hlavne v znevýhodnených regiónoch vo vidieckom prostredí s nižšou ponukou zamestnaneckých pozícií a nedostatočnou dopravnou dostupnosťou.

[14] Prvý indikátor považuje domácnosť za dopravne chudobnú, ak používa viac ako 10 % z príjmov na výdavky na dopravu. Druhý indikátor „nízky príjem, vysoké výdavky" považuje domácnosť za dopravne chudobnú, ak míňa na dopravu viac ako je národný medián a zároveň ak klesne pod hranicu príjmovej chudoby po zaplatení výdavkov na dopravu.

3 Opatrenia pre čistejšiu a spravodlivejšiu dopravu

Finančné prostriedky zo Sociálno-klimatického fondu majú byť sústredené na podporu skupín ohrozených energetickou a dopravnou chudobou. Možnosti použitia prostriedkov definuje Nariadenie o SKF (Európsky parlament a rada EÚ, 2023). Opatrenia majú cieliť na zvýšenie dostupnosti verejnej osobnej dopravy, zdieľanej dopravy, dopravy na požiadanie a rozvoj aktívnej dopravy. Podporené môže byť tiež poskytnutie prístupu k vozidlám s nulovými a nízkymi emisiami, vrátane nabíjacej a čerpacej infraštruktúry a opatrenia pre rozvoj trhu s ojazdenými vozidlami s nulovými emisiami. Dočasná priama podpora príjmu môže dosahovať maximálne 37,5 % celkových prostriedkov v SKP a musí sa postupne znižovať súbežne s realizáciou investícií. V SKP môžu byť zahrnuté aj výdavky na technickú pomoc do výšky 2,5 %. SKF má financovať nové alebo rozšírenie existujúcich opatrení prostredníctvom zvýšenia rozpočtu, rozsahu alebo predĺženia času.

Fond sa riadi princípmi podpory zraniteľných skupín a znižovania emisií, niektoré typy opatrení nebudú podporované. Opatrenia majú prispievať k dekarbonizácii (Európsky parlament a rada EÚ, 2023) a držať sa usmernenia o princípoch a kritériách „nespôsobovania významnej škody“ (DNSH). Fond nepodporuje napríklad vozidlá na báze fosílnych palív, pričom nízkoemisné vozidlá môžu byť podporené iba vtedy, ak je bezemisná alternatíva považovaná za nevhodnú alebo cenovo nedostupnú.

Slovensku bude z fondu pridelených 1,5 miliardy eur, musíme však prispieť aspoň 25 % z odhadovaných celkových nákladov. Na opatrenia tak môže byť vynaložených viac ako 2 miliardy eur. Na spolufinancovanie opatrení v SKP sa môžu využiť aj ostatné výnosy z ETS2, ktoré môžu byť príjmom priamo štátneho rozpočtu, alebo Environmentálneho fondu, ako je tomu v súčasnosti v prípade EU ETS. Na rozdiel od prostriedkov viazaných v rámci SKF môžu byť zvyšné výnosy z ETS2 použité aj na iné environmentálne ciele.

Využívanie prostriedkov zo SKF je podmienené prípravou sociálno-klimatického plánu, ktorý musí obsahovať vyčíslenie vplyvov ETS2, zoznam opatrení a opis, ako prispejú k riešeniu sociálnych vplyvov ETS2. Súčasťou majú byť odhadované náklady na opatrenia a na celkový plán a vysvetlenie nákladovej efektívnosti opatrení voči očakávanému vplyvu plánu. Plány musia obsahovať míľniky, ciele a orientačný harmonogram vykonávania opatrení a investícií do roku 2032. Okrem časti o opatreniach má plán obsahovať aj odhad vplyvov ETS2 a počet zraniteľných domácností, mikropodnikov a používateľov dopravy. Vykonávanie plánu má byť monitorované pomocou vhodných ukazovateľov, ktoré má plán obsahovať tiež. Plán je potrebné predložiť Európskej komisii do konca júna 2025.

Štúdia poskytuje prehľad odporúčaných opatrení pre Sociálno-klimatický fond. Opatrenia sú založené na možnostiach uvedených v nariadení o SKF, vrátane sprievodných dokumentov o dobrej praxi. Pre každé opatrenie je uvedený odhad nákladov počas trvania fondu, návrh relevantných žiadateľov a pokrytie, teda či sa opatrenie zameriava na konkrétnu skupinu ľudí a či zohľadňuje index dopravnej chudoby. Odhadnutý je aj počet osôb, na ktoré je opatrenie cielené. Tabuľka 4 poskytuje prehľad odporúčaných opatrení, ostatné detaily sú uvedené v tabuľke v Príloha C. Výsledky štúdie môžu slúžiť ako podklad pre tvorbu sociálno-klimatického plánu na Slovensku.

Tabuľka 4: Prehľad odporúčaných opatrení

Opatrenie	Relevantní žiadatelia
Zlepšenie prístupu k verejnej osobnej, spoločnej a aktívnej doprave	
Dotácia na nákup autobusov a nabíjacej infraštruktúry	VÚC, dopravné podniky/spoločnosti pôsobiace v obciach ohrozených dopravnou chudobou
Dotácia na nákup mikrobusov 8+1 a nabíjacej infraštruktúry	VÚC, obce, dopravné podniky/spoločnosti pôsobiace v obciach ohrozených dopravnou chudobou
Zľava z cestovného pre stredoškolákov z nízkopríjmových rodín vo výške 100% (vrátane poskytnutia dopravnej karty)	VÚC, mestá (objednávatelia verejnej osobnej dopravy)
Zľava na verejnú dopravu pre členov nízkopríjmových rodín vo výške 50% (vrátane poskytnutia dopravnej karty)	VÚC, mestá (objednávatelia verejnej osobnej dopravy)
Dotácia na nákladné bicykle na prevoz detí	VÚC, mestá, obce
Výstavba cyklistickej infraštruktúry	VÚC, mestá, obce ohrozené dopravnou chudobou
Príspevok na zdieľanú osobnú dopravu (carpooling)	Vodiči a vodičky žijúce v obciach a mestách ohrozených dopravnou chudobou
Podpora verejnej dopytovej dopravy formou informačného systému	VÚC, mestá, obce ohrozené dopravnou chudobou
Dotácia na nákup vozidiel pre sociálne taxíky	Mestá, obce, Miestne akčné skupiny
Zlepšenie prístupu k bezemisným vozidlám	
Zvýhodnený lízing pre vybrané sociálne služby	Poskytovatelia domácich ošetrovateľských a terénnych sociálnych služieb
Dotácia na nákup jazdeného bezemisného vozidla	Domácnosti z obcí a miest ohrozených dopravnou chudobou
Dočasná priama podpora príjmu	
Podpora príjmu pre nízkopríjmové domácnosti	Domácnosti v hmotnej núdzi/príjmovej chudobe žijúce v dopravne chudobných regiónoch

Zdroj: IEP

3.1 Dočasná priama podpora príjmu

Priama podpora príjmu pre zraniteľné domácnosti a používateľov dopravy môže kompenzovať zvýšené náklady na dopravu adresnejšie, kým nebudú realizované investície pre zlepšenie dostupnosti dopravy. Na podporu by mali mať nárok členovia domácností so zhoršeným prístupom k doprave a domácnosti s nízkym príjmom. Výška príspevkov musí odzrkadľovať očakávaný rozdiel v cenách palív po zavedení ETS2 (Európsky parlament a rada EÚ, 2023). Opatrenie predstavuje dočasnú pomoc, kým nebudú efektívne ostatné štrukturálne opatrenia a investície z plánu. Príspevky by sa preto postupne znižovali, čím by sa zmiernil aj nárazový efekt zvýšenia cien palív.

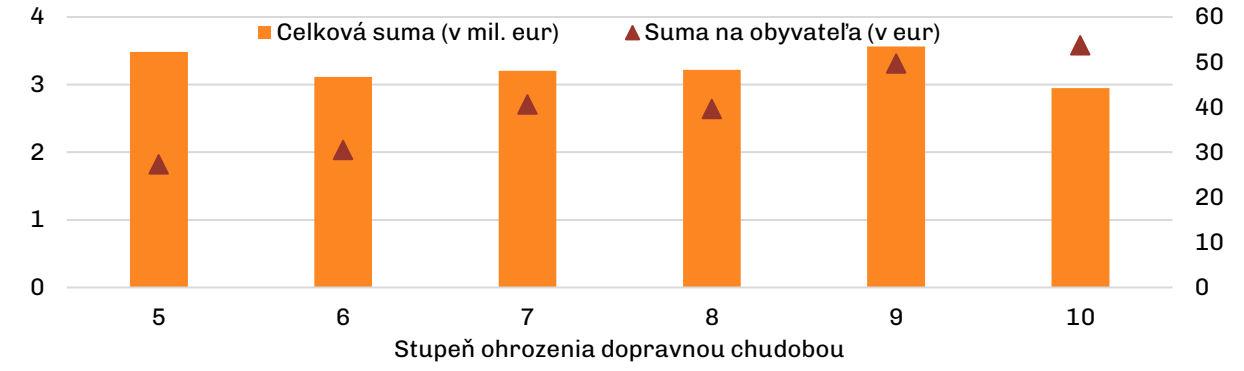
Príkladom priamej podpory je rakúsky Klimabonus, ktorý sa odvíja od dopravnej dostupnosti a predstavuje kompenzáciu za zvyšovanie cien spôsobené uhlíkovou daňou. Klimabonus je reakciou na zavedenie uhlíkovej dane v rámci Ekologickej daňovej reformy v roku 2022. Vypláca sa v ročnom intervale priamo na účet každému s bydliskom v Rakúsku bez potreby žiadosti, pričom výška príspevku závisí od kategórie regiónu, v ktorom prijímateľ žije. V roku 2023 minimálny príspevok pre obyvateľov miest s dobre dostupnou VOD predstavoval 145 eur na osobu, zatiaľ čo pre obyvateľov vidieka s minimálnou VOD

dosahoval až 290 eur na osobu. Deti do 18 rokov dostanú 50 % im prislúchajúcej sumy a osobám so zdravotným znevýhodnením je poskytnutá maximálna výška podpory bez ohľadu na to, kde žijú.

Dočasná priama podpora príjmu by mohla byť adresovaná obyvateľom v hmotnej núdzi, resp. v príjmovej chudobe žijúcim v obciach ohrozených dopravnou chudobou. Pre všetkých obyvateľov, ktorí sú v hmotnej núdzi, prípadne v príjmovej chudobe, je navrhované poskytnutie zliav z cestovného na verejnú osobnú dopravu. V prípade takýchto obyvateľov, ktorí žijú v dopravne chudobnej obci, nemusí byť poskytnutie zľavy na verejnú osobnú dopravu dostatočným opatrením, ak nie je verejná osobná doprava k dispozícii. Takýmto obyvateľom by mohla byť poskytnutá dočasná priama podpora príjmu, ktorá by zabezpečila plnenie dopravných potrieb pre domácnosť. Je potrebné zabezpečiť, aby domácnosti v hmotnej núdzi nestratili nárok na dávky v dôsledku priamej podpory príjmu, ktorá má zmierniť ohrozenie dopravnou chudobou. Dostupnosť verejnej dopravy v týchto obciach by sa zlepšovala prostredníctvom investičných opatrení.

Sumu na dočasnú priamu podporu príjmu pre obyvateľov v hmotnej núdzi žijúcich v dopravne ohrozených oblastiach odhadujeme na takmer 3 mil. eur ročne, resp. 20 mil. eur počas celého trvania SKF. Podpora pre jednotlivca sa vypočíta na základe mediánovej precestovanej vzdialenosti do práce alebo školy podľa údajov zo Sčítania 2021 a zvýšenia cien pohonných látok v dôsledku ETS2. Obyvateľom v stupni ohrozenia 10 by bolo vyplácaných 100 % odhadovaného vplyvu, obyvateľom v stupni 9 by bolo vyplácaných 90 % až po obyvateľov v stupni 5, kde by bolo vyplácaných 50 % odhadovaného vplyvu. Deti do 18 rokov dostanú 50 % sumy. Tento prístup zohľadňuje dopravnú dostupnosť, podobne ako rakúsky Klimabonus. Podpora na obyvateľa by klesala v čase v súlade s Nariadením o SKF.

Graf 10: Dočasná priama podpora podľa ohrozenia dopravnou chudobou



Zdroj: IEP

Dočasná priama podpora by mohla byť poskytnutá nielen obyvateľom v hmotnej núdzi, ale všetkým v príjmovej chudobe, čo by zvýšilo nákladovosť tohto opatrenia na 10 mil. eur ročne, resp. 70 mil. eur počas 7 rokov trvania SKF. Počet poberateľov dávky v hmotnej núdzi dlhodobo klesá, zatiaľ čo počet ľudí ohrozených príjmovou chudobou je dlhodobo konštantný. Dôvodom je, že príjmová chudoba je hodnotená relatívne voči príjmom iných domácností a hmotná núdza je stanovená na základe životného minima, ktoré odzrkadľuje výdavky domácností na základné potreby. Pre odhad nákladov bol počet obyvateľov v príjmovej chudobe v jednotlivých stupňoch dopravnej chudoby odhadnutý podľa pomeru medzi poberateľmi dávky v hmotnej núdzi a počtom ľudí v príjmovej chudobe na úrovni krajov, keďže detailnejšie údaje nie sú k dispozícii.

Vyplácanie priamej podpory pre obyvateľov v príjmovej chudobe by vyžadovalo dodatočné administratívne zmeny a legislatívnu úpravu pojmu chudoba. Na vyplácanie

priamej podpory pre obyvateľov v hmotnej núdzi by mohli byť použité existujúce kanály sociálnej podpory, prostredníctvom Úradu práce, sociálnych vecí a rodiny. Obyvatelia si môžu podať žiadosť o pomoc v hmotnej núdzi vyplnením údajov o zložení domácnosti a príjmových pomeroch (ÚPSVaR, 2024). Úprava životného minima, resp. pojmu chudoba, by viedla k zvýšeniu počtu domácností so žiadosťou, čo by viedlo k dodatočným administratívnym nákladom. Automatické vyplácanie bez podávania žiadosti by tiež vyžadovalo legislatívne úpravy, keďže dnes nie je možné identifikovať osoby, ktoré spolu tvoria domácnosť a posudzovať ich spoločné príjmy a výdavky.

3.2 Zlepšenie prístupu k verejnej osobnej, zdieľanej a aktívnej doprave a doprave na požiadanie

Verejná osobná, spoločná, aktívna doprava a doprava na požiadanie sú alternatívy k individuálnej automobilovej doprave, ktoré sú často nielen ekologickejšími, ale aj dostupnejšími a inkluzívnejšími spôsobmi dopravy. Verejná osobná doprava je cenovo dostupnejšia ako individuálna doprava a zároveň je často nevyhnutnou potrebou pre osoby, ktoré nemôžu šoférovať ako deti či osoby so zdravotným znevýhodnením. Aktívna doprava ako bicyklovanie je ekologická a lacnejšia alternatíva, ktorá dokáže dostať cestujúcich až do cieľa cesty a je tak vhodná aj na kombinovanie s inými spôsobmi dopravy. Doprava na požiadanie, resp. dopytová doprava, môže viesť k optimalizácii verejnej osobnej dopravy, najmä v oblastiach s nízkou obslužnosťou. Služby spoločnej alebo zdieľanej mobility (napr. tzv. carsharing a carpooling) môžu byť lacnejšie a zefektívňovať využitie osobných vozidiel.

Podpora verejnej osobnej dopravy formou dotácií na nákup vozidiel a infraštruktúry v dopravne chudobných regiónoch

Navrhujeme podporu nákupu bezemisných vozidiel regionálnej verejnej osobnej dopravy formou dotácie. Súčasný problém s investičným dlhom a vysoké operačné náklady sťažujú nákup čistejších vozidiel s nulovými emisiami, ktoré sú v súčasnosti drahšie než alternatívy na fosílne palivá (viď Box 1). Nákupná cena je častokrát dôležitejšia ako celkové náklady na vlastníctvo. Priemerný mestský autobus na batériový elektrický pohon je v súčasnosti o 80 % drahší v porovnaní s naftovým vozidlom, vodíková verzia je drahšia až o 150 % (Inštitút environmentálnej politiky, 2023). Podľa Nariadenia o SKF a usmernenia Európskej komisie o princípoch DNSH by mala byť preferovaná podpora vozidiel s nulovými emisiami, ak je to cenovo dostupné a realizovateľné riešenie. V návrhu vyčíslenia opatrenia sa počíta s nákupom bezemisných vozidiel.

Opatrenie pomôže predísť budúcemu znižovaniu frekvencie spojov vo verejnej osobnej doprave, ktoré by prehĺbilo dopravnú chudobu. Nákup autobusov môže zamedziť budúcemu rušeniu liniek v dôsledku zvýšených nákladov na palivá. Zvýšené náklady môže byť spôsobené aj elektrifikáciou vozidlového parku a s ňou spojenou potrebou vyššieho počtu vozidiel, keďže na nahradenie jedného naftového autobusu nemusí zo začiatku postačiť jedno elektrické vozidlo. Obmedzený dojazd a dlhší čas nabíjania je však možné riešiť prispôsobením plánovania, optimalizáciou nabíjania a úpravami v reálnom čase (Van Den Berg, 2022). Dotovanie nákupu autobusov nemusí automaticky viesť k zvýšeniu počtu spojov, keďže bariérou sú aj nedostatočné financie na prevádzkové náklady.

Dotované autobusy by mali zabezpečovať obslužnosť území ohrozených dopravnou chudobou. Kritériá pri definovaní oprávnených území realizácie podpory by mali reflektovať ohrozenie dopravnou chudobou, uprednostnené by mali byť najohrozenejšie regióny. V praxi to znamená, že príjemcami opatrení majú byť objednávatelia VOD alebo

dopravcovia prevádzkujúci dopravné služby vo verejnom záujme v ohrozených regiónoch. Autobusy by mali ideálne zvyšovať obslužnosť územia, teda by mali byť zaradené na dodatočné linky a spoje. Dotované autobusy môžu byť prerozdelené do jednotlivých krajov na základe počtu obyvateľov ohrozených dopravnou chudobou v stupni aspoň 8 podľa indexu z podkapitoly 0.

Miera spolufinancovania by mala byť aspoň 25 % zo všetkých oprávnených nákladov, čo môže zlepšiť spravovanie verejných statkov (Kengyel, 2022)**.** Mieru spolufinancovania navrhujeme vo výške 25 %, rovnako ako požadovaná výška príspevku štátu k nákladom na SKP podľa Nariadenia o SKF. V rámci Programu Slovensko 2021 – 2027 (PSK) je poskytovaná podpora autobusov s nulovými emisiami a nabíjacej a čerpacej infraštruktúry v plnej výške ceny. S cieľom zvýšiť dôveru v prechod na alternatívne palivá a podporiť elektrifikáciu vozidlového parku je v porovnaní so zahraničnými schémami navrhovaná miera spolufinancovania nižšia.

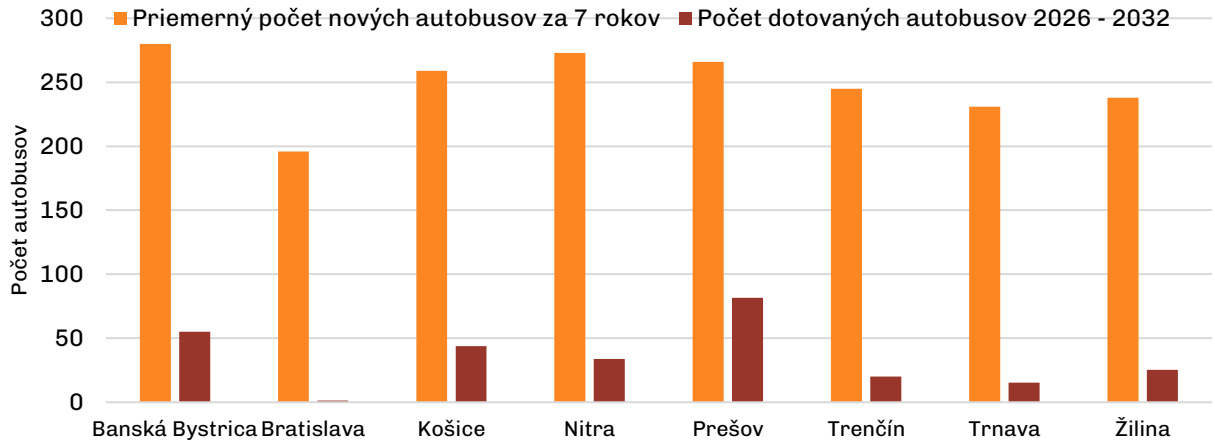
Do menších obcí s horšou obslužnosťou sa často neoplatí viesť spoj štandardným autobusom, navrhujeme preto do takýchto oblastí zaradiť používanie bezemisných mikrobusov (8+1 cestujúcich). Zaradenie mikrobusov môže prispieť k zníženiu operačných nákladov a tiež zvýšiť obslužnosť územia najmä v menších obciach. Okrem toho mikrobusy tiež riešia problém s nedostatkom vodičov autobusov, keďže na riadenie mikrobusu postačuje vodičský preukaz skupiny B. Príkladom je dnes mesto Hriňová, kde v MHD jazdia mikrobusy na pravidelných linkách. Mikrobusy by mimo špičky mohli odpovedať na dopyt, a tak zefektívniť prevádzku (viď nasledujúca podkapitola). O mikrobusy by sa uchádzali spoločnosti dopravcov a samosprávy.

Dotácie na nákup vozidiel navrhujeme spojiť s podporou nabíjacej a čerpacej infraštruktúry, najmä v depe. Pre zvýšenie dopytu po elektrických autobusoch je dôležité aj zabezpečenie infraštruktúry pre nabíjanie a čerpanie paliva. Problém s dojazdom sa môže vyskytnúť práve pri regionálnych autobusoch, ktoré prekonávajú väčšie vzdialenosti a očakáva sa využívanie vozidiel s vodíkovým pohonom. Výstavba infraštruktúry bude preto nutná aj pozdĺž liniek VOD tak, aby boli garantované nabíjacie a čerpacie miesta. Pri nabíjacej infraštruktúre taktiež odporúčame spolufinancovanie vo výške 25 %. Príjemcami opatrenia by mali byť dopravcovia a samosprávy.

Celkovú výšku podpory nákupu vozidiel verejnej osobnej dopravy a infraštruktúry odhadujeme na necelých 130 miliónov eur. Počet dotovaných autobusov je odhadnutý na základe potreby bezemisných vozidiel na dosiahnutie EÚ požiadaviek (Inštitút environmentálnej politiky, 2023). Počet podporených autobusov je približne 280 počas trvania SKF, čo predstavuje 14 % z predpokladaného počtu nových medzimestských autobusov[15] a 6 % z celkového počtu evidovaných medzimestských autobusov. Cena vozidla je odhadovaná na 590-tisíc eur a nabíjacej stanice na 51-tisíc eur podľa mediánu cien z výzvy PSK. Podľa prognóz však budú nákupné ceny postupne klesať (Inštitút environmentálnej politiky, 2023). Potrebu infraštruktúry odhadujeme na 1 nabíjaciu stanicu na 5 autobusov[16]. Cena mikrobusu je na úrovni 45-tisíc eur podľa prieskumu trhu a cena nabíjačky na úrovni 3-tisíc eur[17] podľa maximálnej oprávnenej jednotkovej ceny v rámci Plánu obnovy. Potrebu nabíjacej infraštruktúry odhadujeme na 1 nabíjaciu stanicu na 2 mikrobusy. Náklady sú odhadované pri podpore 70 kusov mikrobusov, čo zodpovedá štvrtine počtu podporených autobusov. Ceny sú uvedené bez DPH.

[15] Priemerný ročný počet novoevidovaných medzimestských autobusov za roky 2017 – 2023 dosahoval 283.
[16] Nabíjanie 100kW
[17] Jeden nabíjací bod AC ≥ 11 kW

Graf 11: Návrh dotácie na nákup medzimestských autobusov na úrovni krajov



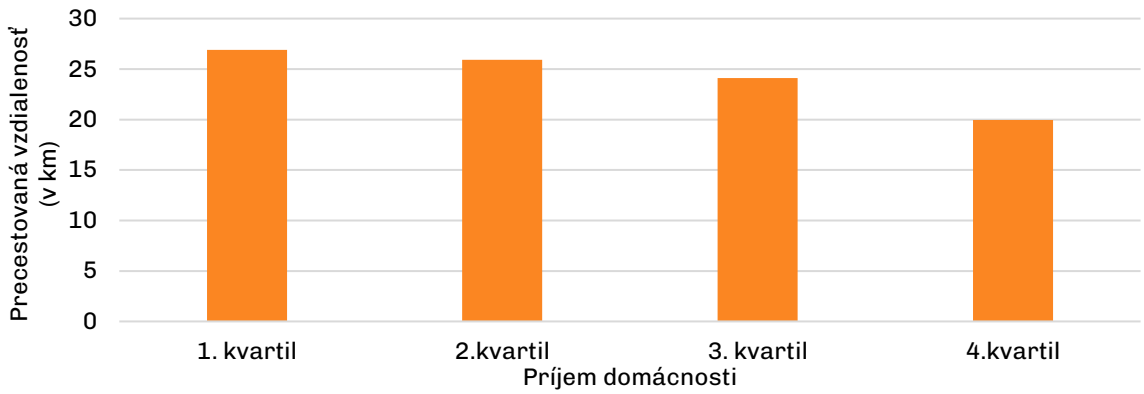
Zdroj: IEP podľa PZ SR a vlastných výpočtov

Podpora verejnej dopravy formou zliav z cestovného

Odporúčame pre nízkopríjmové domácnosti znížiť cestovné vo verejnej osobnej doprave. Výška cestovného môže byť často bariérou pri rozhodovaní sa o zamestnaní, ale aj návšteve školy. Deti z obcí, ktorých obyvatelia zarábajú menej, cestujú za školou až o tretinu ďalej než deti bývajúce v obciach s obyvateľmi s vyšším príjmom v súvislosti s tým, že bývajú v lacnejších lokalitách ďalej od centier. Vo Viedni existuje „sociálne" cestovné, kedy osoby s nízkym príjmom môžu požiadať o „Mobilpass", s ktorým je mesačný lístok na MHD zlacnený z 51 eur na 18 eur.

Navrhujeme zľavy pre členov rodín v hmotnej núdzi a cestovanie zadarmo pre stredoškolákov z týchto rodín. Príspevky na cestovanie dnes dostávajú iba deti z obcí, v ktorých nie je materská či základná škola, na stredoškolákov sa nevzťahujú[18]. Výnimkou je Banskobystrický kraj, kde už dnes cestujú stredoškoláci z rodín v hmotnej núdzi medzi obcou školy a bydliska zadarmo. Členovia rodín v hmotnej núdzi sa môžu jednoducho osvedčiť potvrdením z úradu pri nákupe dopravnej karty. Zľavnený predplatný alebo jednorazový lístok by však kvôli záťaži pre vodiča nemalo byť možné kúpiť bez karty.

Graf 12: Medián precestovanej vzdialenosti za školou v závislosti od príjmu[19]



Zdroj: IEP podľa SODB 2021

[18]Príspevky sú poskytované ako priama platba za každý deň, v ktorom dieťa za kalendárny mesiac navštívilo školu. V niektorých regiónoch sa poskytujú platby priamo dopravcom za prevoz dieťaťa, ktorý si dopravca eviduje.
[19] Údaje nezahŕňajú tých, ktorí cestujú v rámci svojej obce či mesta.

Náklad na opatrenie odhadujeme vo výške 50 miliónov eur, ktoré by mali byť kompenzované objednávateľom verejnej osobnej dopravy za poskytnutie zliav a dopravných kariet počas implementácie SKF. Suma je odhadovaná podľa priemernej hybnosti s použitím VOD na Slovensku (Inštitút dopravnej politiky, 2023), počtu dospelých osôb, resp. stredoškolákov v domácnostiach, ktoré sú poberateľmi dávky v hmotnej núdzi v roku 2023 a dostupnými cenami lístkov vo VOD[20]. Odhadovaná celková suma zahŕňa aj kompenzáciu za vystavenie dopravnej karty, určenej na základe počtu poberateľov dávky a nákladov na vystavenie kariet. Kompenzovaný má byť iba rozdiel medzi základnou cenou lístku a lístkom s už existujúcou zľavou, ktorú majú stredoškoláci dnes.

Rozšírenie zliav na domácnosti v príjmovej chudobe by vyžadovalo náklady vo výške 221 miliónov eur bez DPH počas trvania SKF. Počet osôb v príjmovej chudobe je na Slovensku štvornásobne vyšší ako počet členov rodín, ktoré v súčasnosti poberajú dávku v hmotnej núdzi. Zľava v príjmovej chudobe by tak pokryla oveľa vyšší počet osôb, ktoré ju potrebujú, vrátane ľudí žijúcich na hranici hmotnej núdze. Poskytnutie takejto zľavy by vyžadovalo administratívne zmeny, keďže v súčasnosti by bolo komplikované posudzovanie a dokazovanie nároku na zľavu. Jedným z opatrení, ktoré preto odporúčame, je zavedenie evidencie nízkopríjmových osôb, resp. domácností.

Podpora verejnej osobnej dopytovej dopravy v dopravne chudobných regiónoch

Odporúčame zefektívniť fungovanie verejnej osobnej dopravy využitím dopytovej dopravy a virtuálnych zastávok. V čase špičky by autobusy a mikrobusy v ohrozenej oblasti premávali v stanovených časoch, inokedy by reagovali na dopyt. Vozidlo by sa mimo špičky držalo na najpoužívanejšej trase a pristavilo by sa na menej využívanej zastávke iba po požiadaní cez mobilnú aplikáciu alebo telefonát. Virtuálne zastávky sa používajú ako nízko-nákladový spôsob rozšírenia systému existujúcich zastávok, pričom autobus na nich zastavuje vždy len na požiadanie. Zníži sa tak vzdialenosť cestujúcich od zastávok.

Dopytová doprava existuje na Slovensku aj v Európe v rôznych podobách. Väčšina projektov dopytovej dopravy v Európe je implementovaná buď v spolupráci so súkromným sektorom, alebo výlučne z verejných zdrojov. Pre maximalizovanie počtu cestujúcich býva bežne integrovaná s existujúcou verejnou osobnou dopravou, napríklad používaním jedného tarifného systému (Pettersson-Löfstedt, 2019). Na Slovensku dnes funguje autobus na zavolanie v Trnavskom kraji v obciach Prietrž a Rovensko, kde si však službu možno objednať iba telefonicky. V českom meste Říčany sa využíva aplikácia Citya, kde mikrobusy dopĺňajú systém MHD a zlepšujú dostupnosť dopravy hlavne v menej obslúžených častiach mesta (Říčany, 2024). V podobnom režime, aký navrhujeme pre slovenský kontext, funguje dopytová doprava vo Vallirane, Španielsku, kde na dopyt odpovedajú vozidlá iba mimo špičky (Smarta, 2024).

Opatrenie vyžaduje zakúpenie informačného systému a hĺbkovú analýzu regiónu, ktorá určí, kde je vhodné zaviesť dopytovú dopravu a ako ju integrovať s existujúcou VOD. Podľa spoločnosti Citya sa cena informačného systému pohybuje na úrovni 2-tisíc eur mesačne na území približne 100 km^2 pre obhospodarovanie 3 vozidiel. Ak by bol informačný systém dodaný do okresov, kde súčet rozlohy obcí ohrozených dopravnou chudobou[21] tvorí aspoň 100 km^2, náklady by dosahovali približne 2,4 mil. eur ročne.

[20] V Banskobystrickom, Nitrianskom, Prešovskom a Košickom kraji
[21] Stupeň dopravnej chudoby podľa indexu aspoň 8

Podpora dopytovej dopravy formou dotácie na nákup vozidiel pre sociálne taxíky

Odporúčame z fondu podporiť prepravné služby, známe aj ako sociálne taxíky, a to formou dotácie na nákup bezmisných, resp. nízkoemisných mikrobusov. Sociálne taxíky, definované v Zákone o sociálnych službách, slúžia osobám odkázaným na individuálnu prepravu alebo s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. To, kam sociálne taxíky ľudí vezú, závisí od služby - zatiaľ čo niekde slúži na prepravu aj za kultúrou či nákupmi, inde sa využíva iba na cestovanie za zdravotnou starostlivosťou. V súčasnosti je prevádzkovaných 187 verejných aj neverejných sociálnych prepravných služieb, čo nepokrýva potreby celého územia Slovenska. Obce majú pritom podľa zákona povinnosť túto službu zabezpečovať, či už priamo alebo prostredníctvom neverejného poskytovateľa. Niektoré obce službu zabezpečujú, ale nie je evidovaná v Registri sociálnych služieb a aj preto nie je možné s presnosťou zistiť, kde dnes služba absentuje.

Náklady na podporu sociálnych taxíkov odhadujeme na 11 miliónov eur počas trvania SKF. Cenu mikrobusu s prispôsobením na prevoz osôb na invalidnom vozíku odhadujeme na 53-tisíc eur, cenu nabíjačky k vozidlu na 3-tisíc eur. Odhad nákladov vychádza pri podpore jedného vozidla pre všetkých 187 sociálnych prepravných služieb na Slovensku. Pri špecifikácii vozidiel je nutné zohľadniť potreby príjemcov, ako napríklad výšku nástupného priestoru či plošinu pre elektrické vozíky. Príjemcami dotácii na nákup majú byť samosprávy a poskytovatelia prepravnej sociálnej služby z akýchkoľvek regiónov Slovenska, keďže opatrenie je zamerané na ohrozené skupiny zdravotne znevýhodnených osôb odhliadnuc od lokality. Odporúčame podporiť aj nízkoemisné vozidlá, pretože sociálne taxíky často prevádzkujú nepretržitú 24-hodinovú službu.

Podpora zdieľanej automobilovej dopravy formou príspevku v dopravne chudobných regiónoch

Poskytnutím príspevku vodičom osobných automobilov, ktorí ich ponúkajú ostatným cestujúcim ako prostriedok zdieľanej dopravy, sa dá zmierňovať dopravná chudoba a obmedziť tzv. nútené vlastníctvo auta. Vo viacerých francúzskych regiónoch funguje dotácia na spolujazdu, pričom výška príspevku sa pohybuje v rozmedzí 2 až 4 eur a nesmie prekročiť náklady na cestu (Forum Vies Mobiles, 2023). Spolucestujúci často neplatia a vodič dostáva príspevok len z verejných zdrojov. Zavedenie príspevku viedlo k zvýšeniu počtu mesačných spoločných jázd na krátke vzdialenosti o približne 5,5 ciest na 1 000 obyvateľov (Wang & Monchambert, 2024).

Náklady na príspevky pre spolujazdy by mohli predstavovať 50- až 100-tisíc eur ročne. Záujem o spolujazdy v regiónoch s nízkou hustotou však môže byť značne limitovaný. Pri zohľadnení potenciálu spolujázd podľa výsledkov štúdie o francúzskych regiónoch by podpora zdieľanej automobilovej dopravy v dopravne chudobných regiónoch na Slovensku mohla viesť k podpore približne 24-tisíc ciest ročne za 50 až 100 tis. eur. Vo Francúzsku však systém spolujázd využívajú najmä ľudia s nižším príjmom žijúci v oblastiach s vyššou hustotou. Naopak v malých regiónoch s nízkou hustotou sa vplyv ukázal ako zanedbateľný.

Podpora aktívnej dopravy prostredníctvom dotácie na nákup nákladných bicyklov

Podporiť nízkopríjmové domácnosti by bolo možné poskytnutím prístupu k nákladným bicyklom prispôsobeným na prevoz detí formou dlhodobého prenájmu od samospráv. Nákladné bicykle sú vhodným opatrením pre nízkopríjmové domácnosti s deťmi, najmä v mestách, v súlade s usmernením EK o SKF, kde je využitie opodstatnené. V nemeckom meste Aachen sa poskytuje príspevok na nákup nákladných bicyklov do výšky 1250 eur, e-bicyklov do 2500 eur a prívesov do 400 eur podľa výšky príjmu domácnosti (Aachen, 2024).

Prístup môže byť poskytovaný na základe dlhodobého prenájmu, pričom prenajímateľom by boli VÚC, mestá či obce. Žiadateľom o dotáciu by tak boli samosprávy.

Nákup nákladných bicyklov pre domácnosti v hmotnej núdzi a s malými deťmi by mohol dosahovať náklady vo výške 1,2 až 3,8 mil. eur počas trvania SKF. V roku 2023 bolo na Slovensku celkovo 7096 domácností v hmotnej núdzi s aspoň jedným dieťaťom vo veku 2 až 5 rokov, pre ktoré je nákladný bicykel vhodným prostriedkom prepravy. Zohľadnením údajov zo Sčítania obyvateľov 2021 o využívaní bicyklov pri dochádzke sa záujem o nákladný bicykel odhaduje u 280 domácností v hmotnej núdzi. Ak by sa uvažovali len domácnosti v mestách, odhadovaný záujem by bol okolo 100 domácností. Pri poskytnutí bicykla na 4 roky, resp. počas doby využitia pre dieťa, by náklady dosahovali 1,6 až 4,9 mil. eur počas trvania SKF v závislosti od toho, či by boli bicykle dostupné pre domácnosti v mestách alebo aj v obciach. Jednotková cena je uvažovaná na úrovni 3390 eur podľa prieskumu trhu s nákladnými bicyklami a elektrobicyklami.

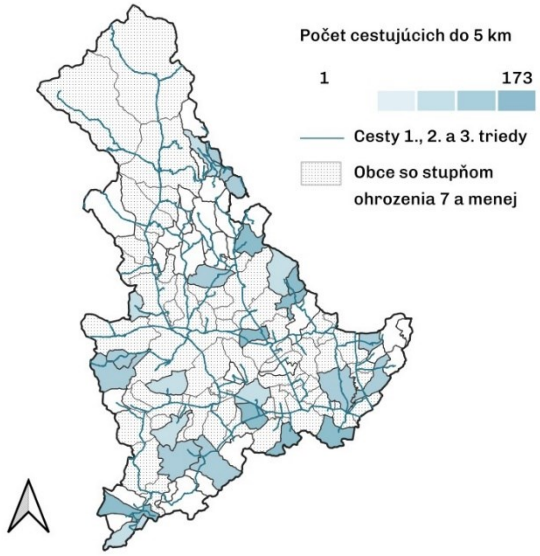
Podpora aktívnej dopravy prostredníctvom výstavby cyklistickej infraštruktúry v dopravne chudobných regiónoch

Výstavba cyklotrás vo vybraných oblastiach môže odľahčiť potrebu cestovať osobným automobilom. V obciach so stupňom ohrozenia vyšším ako 8 cestuje až 40 % obyvateľov osobným automobilom na vzdialenosť do 5 km mimo územia svojej obce (Štatistický úrad SR, 2023). Bicyklom takto cestuje len 12 % obyvateľov. Podľa literatúry sa za vhodnú vzdialenosť pre pravidelné bicyklovanie považuje približne 6 kilometrov (Wuerzer & Mason, 2015). Priemerná cesta na bicykli na Slovensku má dĺžku 4,4 kilometra (Inštitút dopravnej politiky, 2022).

Budovanie cyklotrás zo SKF by malo byť zamerané na dopravne chudobné regióny, kde existuje dostatočný potenciálny dopyt. Zároveň je potrebné zohľadniť vhodnosť terénu. Vhodnosť výstavby závisí od potenciálneho dopytu tak, aby nákladovosť nebola privysoká. V 8 okresoch v Prešovskom a Košickom kraji sa viac ako 600 obyvateľov dopravne chudobných obcí prepravuje vo vzdialenosti do 5 kilometrov mimo územia svojej obce. V okresoch Trebišov a Vranov nad Topľou je to až 1300 obyvateľov, iba 10 % z nich cestuje bicyklom. Výstavba cyklotrás k zastávkam alebo staniciam VOD, ktoré sú vzdialené od centier obcí, by tiež podporila jej využívanie (Cervero, Caldwell, & Cuellar, 2013). Takéto spojenie sa navrhuje v miestach, kde je dostupnosť VOD do 5 až 7 km od zdroja cesty (MD SR, 2013).

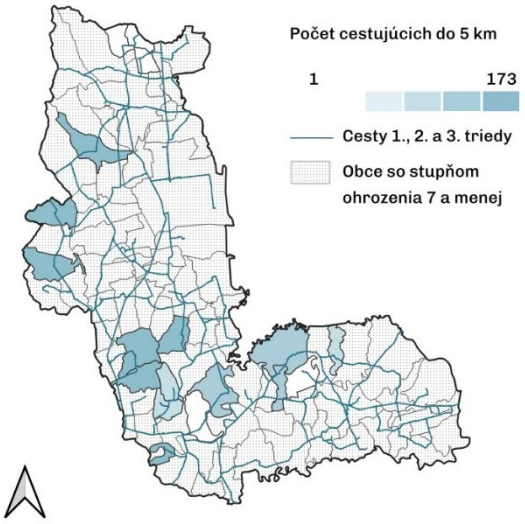
Odporúčame investovať do inštalácie stojanov na bicykle na železničné a regionálne autobusové stanice a zastávky s cieľom zväčšenia ich spádového územia. Bicykle sprístupňujú verejnú osobnú dopravu domácnostiam, ktoré majú stanicu alebo zastávku príliš vzdialenú (Krizek & Stonebraker, 2011). Stojany na bicykle sú nutnosťou pre jednoduché kombinované používanie verejnej osobnej a cyklistickej dopravy. V Dánsku kryté cyklostojany takmer strojnásobili ochotu cestujúcich bicyklovať na stanicu verejnej osobnej dopravy (Halldórsdóttir, Nielsen, & Prato, 2017). Výzvou je odolnosť voči krádežiam, na železničných staniciach sa preto odporúča inštalovať stojany čo najbližšie k vchodu, ideálne priamo v interiéri (Ravensbergen, Buliung, Mendonca, & Garg, 2018). Alternatívou sú stojany umiestnené v parkovacích boxoch a klietkach (Arbis, Rashidi, Dixit, & Vandebona, 2016).

Obrázok 9: Počet obyvateľov cestujúcich do 5km mimo svojej obce v okrese Rimavská Sobota



Zdroj: IEP

Obrázok 10: Počet obyvateľov cestujúcich do 5km mimo svojej obce v okrese Trebišov



Zdroj: IEP

Odhadovaná výška nákladov pre podporu cyklistickej infraštruktúry predstavuje 2 milióny eur ročne, resp. 15 miliónov eur počas trvania fondu. V rámci trvalého finančného mechanizmu na implementáciu stratégie navrhuje národný cyklokoordinátor 5 až 7 eur na obyvateľa pre potreby podpory rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky. Tieto náklady zahŕňajú nielen výstavbu cyklotrás a stojanov na bicykle, ale aj operačné náklady ako oprava a údržba cyklotrás, náklady na vzdelávanie a osvetu a administratívne náklady. Navrhovaná suma pre podporu cyklistickej infraštruktúry na obyvateľa je následne prenásobená počtom obyvateľov žijúcich v obciach ohrozených dopravnou chudobou. Pri tejto výške podpory sa odhaduje vybudovanie približne 34 km cyklotrás, vrátane prislúchajúcej doplnkovej infraštruktúry, ako sú stojany na bicykle.

Implementácia opatrení na podporu cyklistickej infraštruktúry by mala byť centralizovaná. V súčasnosti sa projekty zamerané na výstavbu cyklotrás implementujú na MD SR aj MIRRI SR v závislosti od toho, kto vyhlasuje výzvu a pod koho správou je daný program. Pri SKF by sa implementácia opatrenia mala sústrediť v rámci jednej inštitúcie na zvýšenie efektivity a zníženie administratívnej záťaže.

3.3 Zlepšenie prístupu k bezemisným osobným vozidlám a infraštruktúre

Poskytnutie zvýhodneného lízingu pre vybrané sociálne služby

Odporúčame ohrozeným mikropodnikom sprístupniť osobné vozidlá pomocou zvýhodneného operatívneho lízingu na elektromobily. Opatrenie musí sprevádzať dotácia na nákup nabíjacej infraštruktúry. Vo Francúzsku funguje zvýhodnený operatívny lízing pre vybranú skupinu obyvateľov s nižšími príjmami, pričom podpora zo strany štátu môže dosiahnuť až 13-tisíc eur na jedno vozidlo. Výsledná mesačná splátka tak predstavuje v priemere 50 až 150 eur.

Vhodnými príjemcami sú domáci ošetrovatelia a pracovníci v sociálnych službách, ktoré sa poskytujú terénnou formou. Zdravotné sestry, ktoré poskytujú domácu ošetrovateľskú starostlivosť cestujú spolu s vybavením za pacientmi, takže vozidlo je nutné k ich každodennej prevádzke. V súčasnosti je časť ich operačných nákladov krytá zo zdravotných poisťovní. Kvôli dojazdu elektrických áut by však schéma musela rátať aj s rozvojom nabíjacej infraštruktúry, keďže sestry denne precestujú aj stovky kilometrov. Pracovníci sociálnych služieb, ktoré sa poskytujú terénnou formou[22], sú taktiež odkázaní na používanie osobného vozidla pri výkone práce.

Odhad nákladov na operatívny lízing elektrických vozidiel by pri podpore 936 poskytovateľov, resp. mikropodnikov dosahoval necelých 13 mil. eur počas trvania SKF. Pri výpočte rátame podľa vzoru Francúzska s podporou 13-tisíc eur na jedno vozidlo. Dotáciu na nabíjačku odhadujeme na 500 eur. Počet sestier v rámci domácej ošetrovateľskej starostlivosti dosahuje 809 (MPSVR SR, 2021) a počet poskytovateľov terénnych sociálnych služieb, ktoré sú mikropodniky, dosahuje 127[23].

Opatrenie neodporúčame pre nízkopríjmové domácnosti, keďže v slovenskom kontexte môže byť pre domácnosti finančne náročné. Vyššie spomenutý sociálny operatívny lízing vo Francúzsku sa vzťahuje na žiadateľov s referenčným príjmom nižším ako 15 400 eur za rok, ktorí cestujú do práce viac ako 15 km. Mediánový príjem vo Francúzsku je však takmer trojnásobne vyšší oproti Slovensku, ktorý je na úrovni len 9-tisíc eur (Eurostat, 2023). Výška mesačnej splátky lízingu tak môže byť pre slovenské nízkopríjmové domácnosti vysoká.

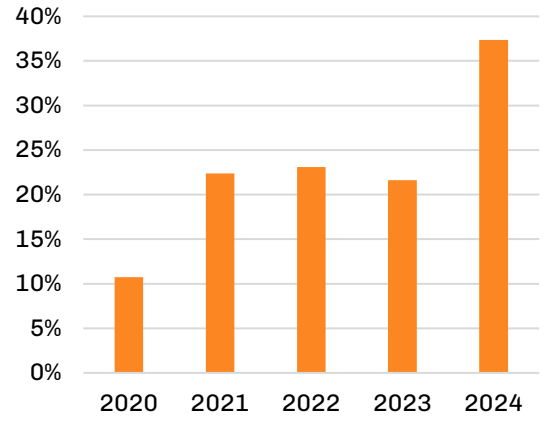
Podpora bezemisných jazdených vozidiel formou dotácie na nákup v dopravne chudobných regiónoch

Dotácia na nákup jazdeného bezemisného vozidla môže podporiť trh s jazdenými elektrickými vozidlami. V Litve sa na jazdené elektromobily mladšie než štyri roky vzťahuje dotácia do 2500 eur a zároveň odpočet DPH na nákup elektrických vozidiel do 50-tisíc eur. Až 74 % flotily elektrických áut v Litve tak pozostáva z jazdených modelov. Pre viac ako tretinu vodičov má dotácia na jazdené elektrické vozidlo významný vplyv pri používaní takéhoto vozidla (Európska komisia, 2024). Na Slovensku je takmer štvrtina elektromobilov jazdených, v roku 2024 bol podiel jazdených elektrických vozidiel na celkovom počte novoevidovaných vozidiel až 37 %.

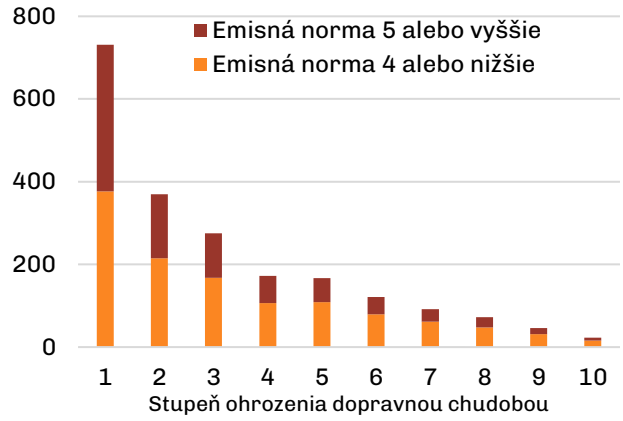
Podpora nákupu jazdených bezemisných vozidiel by mala smerovať do dopravne ohrozených regiónov a mala by byť podmienená zošrotovaním starého vozidla s cieľom znižovania emisií v sektore dopravy. Opatrenia na podporu verejnej dopravy nemusia dostatočne cieliť na všetky domácnosti v obciach ohrozených dopravnou chudobou a tieto domácnosti môžu byť naďalej odkázané na individuálnu automobilovú dopravu. V obciach s vyšším stupňom ohrozenia dopravnou chudobou je zároveň vyšší podiel starších vozidiel s nižšími emisnými štandardami. Až dve tretiny osobných vozidiel v týchto oblastiach spĺňajú emisnú normu EURO4 alebo nižšiu, čím sa jedná o vozidlá registrované v roku 2010 alebo skôr.

[22] Terénna sociálna služba krízovej intervencie, včasná intervencia, prepravná služba a jedáleň najmä pre osoby s ŤZP a opatrovateľská starostlivosť
[23] Bez započítania prepravnej služby, ktorá je počítaná v rámci sociálnych taxíkov

Graf 13: Podiel jazdených elektrických na novoevidovaných elektrických vozidlách



Graf 14: Počet vozidiel podľa emisnej normy (v tisícoch)

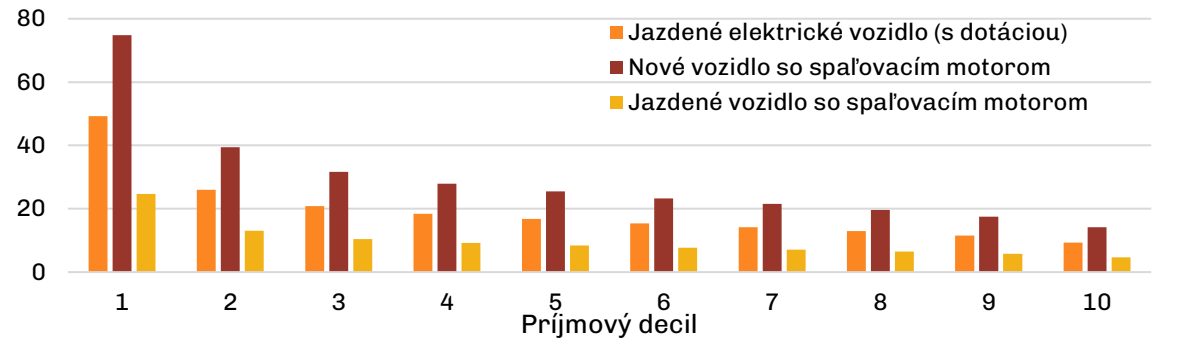


Zdroj: IEP

Potenciál pre dotáciu jazdených elektrických vozidiel je odhadnutý na úrovni 100 vozidiel ročne. Odhad vychádza z dostupných údajov o počte novoevidovaných jazdených elektrických vozidiel v roku 2023 a 2024 na úrovni okresov, pričom je zohľadnený podiel obyvateľov žijúcich v obciach ohrozených dopravnou chudobou aspoň 8. Zároveň je zohľadnený vývoj elektromobility na Slovensku do roku 2030 podľa scenára bez ďalších opatrení v aktualizovanom Národnom energetickom a klimatickom pláne z roku 2024. Ročný počet podporených vozidiel by tak dosahoval približne 90. Pri dotácii 2500 eur podľa vzoru Litvy a podporou nákupu nabíjacej infraštruktúry vo výške 500 eur by celkové náklady opatrenia dosiahli 1,8 mil. eur počas trvania SKF. V súvislosti s cieľom znížiť emisie CO_2 nových osobných vozidiel o 100 % do roku 2035 možno očakávať zvýšený dopyt po jazdených elektrických vozidlách.

O dotáciu by sa mohli uchádzať všetky domácnosti, ktoré žijú v dopravne ohrozených regiónoch, bez ohľadu na ich príjem. Celková podpora vo výške 3000 eur predstavuje približne 20 % z kúpnej ceny jazdeného elektrického vozidla na slovenskom trhu. Priemerná cena nových ekvivalentných vozidiel so spaľovacím motorom je o 22 % vyššia v porovnaní s jazdenými elektrickými vozidlami, resp. o 52 % pri zohľadnení dotácie. Naopak, jazdené vozidlo so spaľovacím motorom je o polovicu lacnejšie oproti jazdenému elektrickému vozidlo aj po započítaní dotácie. Pre najchudobnejších obyvateľov tak môže byť stále výhodnejší nákup jazdeného vozidla so spaľovacím motorom a neočakáva sa záujem o dotáciu.

Graf 15: Počet mesačných ekv. disponibilných príjmov na osobu potrebných na kúpu vozidla



Zdroj: IEP

3.4 Výzvy prípravy a implementácie Sociálno-klimatického plánu

Investičné opatrenia by mali odzrkadľovať ohrozenie obcí dopravnou chudobou, ostatné opatrenia cielia priamo na ohrozených jednotlivcov. Výzvou pri navrhovaní a realizovaní opatrení a investícií je ich cielenie na ohrozené skupiny (Eden, a iní, 2023). Zatiaľ čo niektoré typy navrhovaných opatrení sa zameriavajú na konkrétne skupiny ohrozené dopravnou chudobou, ako napríklad zľavy na lístky vo VOD pre členov rodín v hmotnej núdzi, iné opatrenia majú skôr regionálny dopad. Príkladom je nákup vozidiel verejnej osobnej dopravy. Takéto opatrenia s regionálnym rozmerom by mali byť cielené na ohrozené oblasti podľa individuálnych charakteristík projektu, kontextu regiónu a jeho potrieb a podľa stupňa ohrozenia dopravnou chudobou tak, aby malo opatrenie čo najvyššiu hodnotu za peniaze. **Hodnotenie ohrozenia obcí dopravnou chudobou by tak malo byť jedným z kritérií podporenia projektov.**

Opatrenia by mali mať čo najspravodlivejší efekt a znižovať prejavy existujúcich nerovností. Pri navrhovaní plánu je potrebné zvážiť dopady opatrení s ohľadom na to, ako sú výhody distribuované v rámci istej skupiny obyvateľstva alebo v podobných skupinách, aj medzi rôznymi skupinami. Príkladom sú zľavy vo verejnej osobnej doprave, ktoré dnes na Slovensku pokrývajú plošne všetkých študentov, seniorov či ŤZP, lacnejšiu dopravu však nemajú napríklad domácnosti v hmotnej núdzi. Výzvou je aj to, aby sa osoby na hranici definície skupín s nárokom na podporu neprepadli nižšie pod hranicu chudoby či dopravnej chudoby.

Opatrenia pre nízkopríjmové domácnosti je v súčasnosti možné cieliť iba na domácnosti v hmotnej núdzi, ktoré však predstavujú len malú časť všetkých domácností v príjmovej chudobe. Koncept hmotnej núdze predstavuje v súčasnosti jedinú evidenciu nízkopríjmových domácností. Príjmovej chudobe však v roku 2023 čelilo až 14 % obyvateľov Slovenska (Štatistický úrad SR, 2024), zatiaľ čo v roku 2023 bolo podľa MPSVR SR posudzovaných len necelých 4 % obyvateľov pre pomoc v hmotnej núdzi. Okrem toho počet poberateľov dávky v hmotnej núdzi dlhodobo klesá, zatiaľ čo počet ľudí ohrozených príjmovou chudobou je dlhodobo konštantný. Dôvodom je, že príjmová chudoba je hodnotená relatívne voči príjmom iných domácností a hmotná núdza je stanovená na základe životného minima, ktoré odzrkadľuje výdavky domácností na základné potreby. Životné minimum sa pritom od roku 1998 iba valorizuje a vníma sa skôr ako hranica absolútnej chudoby (Novysedlák, Siebertová, & Švarda, 2022).

Tabuľka 5: Porovnanie životné minima a príjmovej chudoby (eur/domácnosť/mesiac)[24]

Typ domácnosti	Životné minimum 2024	Príjmová chudoba 2023
Jednotlivec	274	461
Dvojica s 2 nezaopatrenými deťmi	715	967

Zdroj: IEP podľa ŠÚ SR a ÚPSVaR

Aby boli opatrenia efektívne, musia byť jednoduché na používanie a nespôsobovať neprimeranú administratívnu záťaž. Doprava je pre väčšinu ľudí každodennou potrebou a cestujúci si preto vyberajú používateľsky jednoduché a komfortné služby. Sociálne taxíky zabezpečované obcami a mestami dnes niekedy vyžadujú veľa administratívy zo strany žiadateľov, pričom takéto bariéry odrádzajú od ich využívania. Nedávno v meste Hnúšťa službu sociálneho taxíka zrušili kvôli nízkemu používaniu, cestujúci sa sťažovali práve na množstvo potvrdení, ktoré bolo nutné dodať. Výzvou je aj implementácia opatrení s čo najnižšou administratívnou záťažou na verejnú správu, napríklad pri vyplácaní priamych platieb či dokazovaní nárokov na zľavu vo verejnej osobnej doprave.

[24] Sumy v tabuľke boli pre lepšiu prehľadnosť zaokrúhlené.

Pri implementácii by sa malo dbať na vedomosti lokálnych expertov, a to aj pri cielení opatrení. Samosprávy dlhodobo poskytujú občanom sociálne a dopravné služby, a tak vedia expertne posúdiť spôsoby a detaily implementácie opatrenia. Kraje, mestá a obce vedia napríklad dobre identifikovať, ktoré oblasti majú problém s dostupnosťou dopravy, či ktoré skupiny potrebujú služby sociálneho taxíka. Samosprávy by preto mali byť zapojené do návrhu opatrení a mal by byť ponechaný priestor na prispôsobenie opatrení do lokálneho kontextu. **Pri implementácii fondu by sa však malo dbať na to, aby menšie obce nemali zníženú schopnosťou čerpať fondy kvôli nižším kapacitám nutným na vypracovanie projektov a čerpanie financií.**

Pri navrhovaní Sociálno-klimatického plánu je nutné overiť komplementárnosť a nadväznosť s inými fondmi, vrátane Plánu obnovy a odolnosti (POO) a Programu Slovensko 2021 – 2027. Program Slovensko bude čerpaný do roku 2029, kým Plán obnovy sa má realizovať do roku 2026. Je potrebné zohľadniť nadväznosť opatrení a prípadnú kontinuitu plnenia cieľov. SKF môže financovať rozšírenie existujúcich opatrení prostredníctvom zvýšenia rozpočtu, rozsahu alebo predĺženia času. Znamená to, že fond vie podporiť opatrenia už implementované z iných fondov, ktorých fungovanie by inak bolo ukončené, prípadne môžu financie zo SKF dotovať rozšírenie existujúcich opatrení. **Zároveň by mala byť technická pomoc pri implementácii opatrení rozdelená medzi inštitúcie, ktoré už majú s jednotlivými typmi opatrení skúsenosť.**

Bibliografia

Aachen. (2024). *Lastenradförderprogramm für Aachener Familien*. Dostupné na Internete: https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/clevermobil/lara/index.html

Alonso-Epelde, E., García-Muros, X., & González-Eguino, M. (2023). Transport poverty indicators: A new framework based on the household budget survey. *Energy Policy 181*. doi:https://doi.org/10.1016/j.enpol.2023.113692

Arbis, D., Rashidi, T. H., Dixit, V., & Vandebona, U. (2016). Analysis and planning of bicycle parking for public transport stations. *International Journal of Sustainable Transportation*, 495-504. doi:10.1080/15568318.2015.1010668

Bruyas, M.-P., & Simões, A. (2010). Are elderly drivers more at risk when interacting with more than one in-vehicle system simultaneously? *Le travail humain 73*, 53-73. doi:https://doi.org/10.3917/th.731.0053

Carroll, P., Benevenuto, R., & Caulfield, B. (2021). Identifying hotspots of transport disadvantage and car dependency in rural Ireland. *Transport Policy 101*, 46-56. doi:https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.11.004

CBS & PBL. (2019). *Indicator risico op vervoersarmoede.* Dostupné na Internete: https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl2019-indicator-risico-op-vervoersarmoede-3824.pdf

CBS. (2023). *Mobility, per person, modes of travel, purposes of travel and regions.* Dostupné na Internete: https://opendata.cbs.nl/#/CBS/en/dataset/84710ENG/table?searchKeywords=bicycle

Cervero, R., Caldwell, B., & Cuellar, J. (2013). Bike-and-Ride:Build It and They Will Come. *Journal of Public Transportation* 4, 83-105. doi:https://doi.org/10.5038/2375-0901.16.4.5

Dokupilová, D. (2023). Dopravná chudoba: Prehľad o dopravnej chudobe v Strednej a Východnej Európe: Slovensko. *Prognostický ústav CSPV SAV*. Dostupné na Internete: https://www.prog.sav.sk/wp-content/uploads/Dopravna-chudoba-1.pdf

Eden, A., Holovko, I., Cludius, J., Unger, N., Noka, V., Schumacher, K., . . . Głowacki, K. (2023). Putting the ETS 2 and Social Climate Fund to Work: Impacts, Considerations, and Opportunities for European Member States. Dostupné na Internete: https://adelphi.de/system/files/document/policy-report_putting-the-ets-2-and-social-climate-fund-to-work_final_02.pdf

El-Geneidy, A., Grimsrud, M., Rania, W., & Tétreault, P. (2014). New evidence on walking distances to transit stops: Identifying redundancies and gaps using variable service areas. *Transportation 41*, 193–210. doi:10.1007/s11116-013-9508-z.

European Parliamentary Research Service. (2022). Understanding transport poverty. Dostupné na Internete: https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS_ATA(2022)738181_EN.pdf

Európska komisia. (2024). *Consumer Monitor 2023: EUROPEAN ALTERNATIVE FUELS OBSERVATORY.* Dostupné na Internete: https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/system/files/documents/2024-06/EU%20Aggregated%20Report%202023_0.pdf

Európsky parlament a rada EÚ. (2023). Nariadenie Európskeho parlamentu a rady (EÚ) 2023/955 z 10. mája 2023 ktorým sa zriaďuje Sociálno-klimatický fond a mení nariadenie (EÚ) 2021/1060.

Eurostat. (2023). Mean and median income by age and sex - EU-SILC and ECHP surveys. doi:10.2908/ilc_di03

Eurostat. (2024). *Share of buses and trains in inland passenger transport; sdg_09_50*. doi:https://doi.org/10.2908/SDG_09_50

Forum Vies Mobiles. (2023). *Y a-t-il un passager dans l'auto ?* Dostupné na Internete: https://base.citego.org/docs/2023.09.11_vf_etude_covoiturage.pdf

Geurs, K., & Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies:. *Journal of Transport Geography 12*, 127–140. doi:doi:10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005

Gutiérrez, J., & García-Palomares, J. C. (2008). Distance-Measure Impacts on the Calculation of Transport Service Areas Using GIS. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science 35*. doi:https://doi.org/10.1068/b33043

Halldórsdóttir, K., Nielsen, O., & Prato, C. (2017). Home-end and activity-end preferences for access to and egress from train stations in the Copenhagen region. *International Journal of Sustainable Transportation 11 (10)*, 776-786. doi:10.1080/15568318.2017.1317888

Hermans, E., Van den Bossche, F., & Wets , G. (2008). Combining road safety information in a performance index. *Accident Analysis and Prevention, 40*(4), 1337–1344. Dostupné na Internete: https://sci-hub.se/https://doi.org/10.1016/j.aap.2008.02.004

Hluško, R., Horňák, M., & Polačková, Z. (2024). Slovakia's Roma Population and Unemployment: Does public transport quality matter? *GEOGRAFICKÝ ČASOPIS / GEOGRAPHICAL JOURNAL 76*, 249-264. doi:DOI: https://doi.org/10.31577/geogrcas.2024.76.3.13

Horňák, M., & Rochovská, A. (2014). Do mesta čoraz ďalej – dopravné vylúčenie obyvateľov vidieckych obcí Gemera. *Geographia Cassoviensis 8*, 141-149. Dostupné na Internete: https://uge.science.upjs.sk/images/geographia_cassoviensis/articles/GC-2014-8-2/Hornak_Rochovska_tlac1.pdf

Inštitút dopravnej politiky. (2020). Ako sa „hýbeme“.

Inštitút dopravnej politiky. (2022). (Ne)Máš na výber? Modelovanie výberu dopravného prostriedku. Dostupné na Internete: https://analyzy.gov.sk/analyzy/analyzy/institut-dopravnej-politiky/2022/nemas-vyber.html

Inštitút dopravnej politiky. (2023). IDP Interactive - Mobilita. Dostupné na Internete: https://da.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/institut-dopravnej-politiky/publikacie/manualy/idp-interactive

Inštitút environmentálnej politiky. (2023). Čisto a zbesilo: Analýza znižovania emisií v cestnej doprave. Dostupné na Internete: https://analyzy.gov.sk/analyzy/analyzy/institut-environmentalnej-politiky/2023/cisto-zbesilo-analyza-znizovania-emisii-vcestnej-doprave.html

Joint Research Institute. (2022). Transport poverty: a systematic literature review in Europe. *Publications Office of the European Union, Luxembourg*. Dostupné na Internete: https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC129559

Kamruzzaman, M., & Hine, J. (2012). Analysis of rural activity spaces and transport disadvantage using a multi-method approach. *Transport Pol. 19 (1)*, 105-120. doi:https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.09.007

Kelly, J., Kelleher, L., Guo, Y., Deegan, C., & Patil, A. (2023). Transport poverty risk – A composite spatial index to support policy design and investment targeting as part of a just climate transition. *Environmental and Sustainability Indicators 18*. doi:https://doi.org/10.1016/j.indic.2023.100254

Kengyel, Á. (2022). Would Renationalisation and Co-financing of the Common Agricultural Policy Be Justified? *Intereconomics 57, 57*, 113-119. doi:https://doi.org/10.1007/s10272-022-1038-5

Krizek, K. J., & Stonebraker, E. W. (2011). Assessing options to enhance bicycle and transit integration. *Transportation Research Record 2217, 2217*(1), 162-167. doi:https://doi.org/10.3141/2217-20

Lachapelle, U., & Boisjoly, G. (2023). Breaking down public transit travel time for more accurate transport equity policies: A trip component approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice 175*. doi:https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103756

Litman, T. (2016). Transportation Affordability: Evaluation and Improvement Strategies. *Victoria Transport Policy Institute*. Dostupné na Internete: https://www.vtpi.org/affordability.pdf

Lowans, C., Del Rio, D., Sovacool, B., Rooney,, Rooney, D., & Foley, A. (2021). What is the state of the art in energy and transport poverty metrics? A critical and comprehensive review. *Energy Econ. 101*. doi:https://doi.org/10.1016/j.eneco.2021.105360

Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy 20*, 105-113. doi:https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013

Lucas, K., Bates, J., Moore , J., & Carrasco, J. (2016). Modelling the relationship between travel behaviours and social disadvantage. *Transportation Research Part A: Policy and Practice 85*, 157-173. doi:https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.01.008

Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016). Transport Poverty and Its Adverse Social Consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Transport, Vol. 169, No. 6*.

MD SR. (2013). *Trvalý finančný mechanizmus na implementáciu Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike.*

MPSVR SR. (2021). *Stratégia dlhodobej starostlivosti v Slovenskej republike.* Dostupné na Internete: https://www.employment.gov.sk/files/sk/rodina-socialna-pomoc/socialne-sluzby/strategia-dlhodobej-starostlivosti-sr/strategia-dlhodobej-starostlivosti-sr-sept-2021.pdf

Novysedlák, V., Siebertová, Z., & Švarda, N. (2022). *Dvojaká chudoba ...alebo keď nevieme, kto je chudobný.* Dostupné na Internete: https://www.rrz.sk/dvojaka-chudoba-alebo-ked-nevieme-kto-je-chudobny/

OECD/European Union/EC-JRC. (2008). *Handbook on Constructing Composite Indicators.* Paris: OECD Publishing. doi:https://doi.org/10.1787/9789264043466-en

Perrotta, A. (2017). Transit Fare Affordability: Findings From a Qualitative Study. *Public Works Management & Policy 22*, 226–252. doi:https://doi.org/10.1177/1087724X16650201

Pettersson-Löfstedt, F. (2019). An international review of experiences from on-demand public transport services.

Ravensbergen, L., Buliung, R., Mendonca, M., & Garg, N. (2018). Biking to Ride: Investigating the Challenges and Barriers of Integrating Cycling with Regional Rail Transit. *Transportation Research Record 2672(8)*, 374-383. doi:https://doi.org/10.1177/03611981187770

Rochovská, A., & Rusnáková, J. (2018). Poverty, segregation and social exclusion of Roma communities in Slovakia. *Bulletin of Geography*, 195-212. doi:https://doi.org/10.2478/bog-2018-0039

Říčany. (2024). *Sdílená doprava CITYA*. Dostupné na Internete: https://www.ricany.cz/mesto/mestska-doprava/sdilena-doprava-citya/

Shen, Y., Hermans, E., Brijs, T., & Wets, G. (2012). Data Envelopment Analysis for Composite Indicators: A Multiple Layer Model. *Social Indicators Research, 2*, 114. doi:10.1007/s11205-012-0171-0

SHMÚ. (2023). Emisie skleníkových plynov a znečisťujúcich látok zo sektora doprava. [Online]. Dostupné na Internete: https://oeab.shmu.sk/emisie/doprava/trendy.html

Simcock, N., Jenkins, K. E., Lacey-Barnacle, M., Martiskainen, M., Mattioli, G., & Hopkins, D. (2021). Identifying double energy vulnerability: A systematic and narrative review of groups at-risk of energy and transport poverty in the global north. *Energy Research & Social Science*. doi:https://doi.org/10.1016/j.erss.2021.102351

Smarta. (2024). *Vallibus Connectat*. Dostupné na Internete: https://ruralsharedmobility.eu/demonstrators/vallibus-connectat/

Sovacool, B. K., & Del Rio, D. D. (2022). “We're not dead yet!“: Extreme energy and transport poverty, perpetual peripheralization, and spatial justice among Gypsies and Travellers in Northern Ireland. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*. doi:https://doi.org/10.1016/j.rser.2022.112262

Sustrans. (2016). *Transport Poverty in Scotland* . Dostupné na Internete: https://www.sustrans.org.uk/media/2880/transport_poverty_in_scotland_2016.pdf

Štatistický úrad SR. (2023). *Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2021.* Dostupné na Internete: https://scitanie.sk/

Štatistický úrad SR. (2024). *Demografia a sociálne štatistiky*. Dostupné na Internete: https://slovak.statistics.sk/wps/portal/ext/products/informationmessages/inf_sprava_detail/!ut/p/z1/tVZdc6IwFP01fWS4SUgIj0AREPxAPlp52aFWK9sWbevY7b_fQLedFWviTmfxRSfn3JP74bnopX6tl021r--qXb1pqgfxe16yH4kZcsdBNoATEwiHUToO3AH2c6pfdYAinr4DJmluQziehdSNHcIHVC9PH08

Štatistický úrad SR. (2024). Príjmová chudoba podľa krajov SR - ročne [ps3813rr]. Dostupné na Internete: https://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/vbd_sk_win2/ps3813rr/v_ps3813rr_00_00_00_sk

Štatistický úrad SR. (2024). Výdavky súkromných domácností v SR 2023. Dostupné na Internete: https://slovak.statistics.sk/wps/portal/edd37202-8f0d-49d0-a2d2-1593c1d16732/!ut/p/z1/rVJNU8IwEP0tHnpss00Kbb0FcPgQDsigNBenH2kb-5HSBir_3uB40BlRnDGHTHbz3u7bvCCGdojV4VFkoRKyDksdB2z4vHbn3mhkUwB3MIH5YjtZTze-DQ6gR8QQi2vVqBwFMurC3OwKszlEBuitFEUYC27AseOqOH3O8CQhL

Tikoudis, I., Carrone, A., Mébiame, R., Lamhauge, N., Hassett, K., & Bystrom, O. (2024). Household transport choices: New empirical evidence and policy implications for sustainable behaviour. *OECD Environment Working Papers No. 246*. doi:https://doi.org/10.1787/0e8469ed-en

ÚPSVaR. (2024). *Žiadosť o pomoc v hmotnej núdzi.* Dostupné na Internete: http://www.upsvr.gov.sk/buxus/docs/SSVaR/tlaciva/ziadost_o_pomoc_v_hmotnej_nudzi.pdf

Úrad splnomocnenca vlády SR pre rómske komunity. (2019). *Atlas rómskych komunít 2019.* Dostupné na Internete: https://www.romovia.vlada.gov.sk/atlas-romskych-komunit/atlas-romskych-komunit-2019/?csrt=12534900861722956753

Van Den Berg, P. (2022). Electrifying Buses in Rotterdam. *Impact 1*, 16-18. doi:https://doi.org/10.1080/2058802X.2022.2037318

Wang, Y., & Monchambert, G. (2024). Does subsidy increase carpooling usage? The case of short-distance carpooling in France. *Transport Urban Planning Economics Laboratory*.

Wuerzer, T., & Mason, S. G. (2015). Cycling willingness: Investigating distance as a dependent variable in cycling behaviour among college students. *Applied Geography, 60*, 95-106. doi:https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2015.03.009

Prílohy

Príloha A: Prehľad použitých indikátorov

Precestovaný čas ráno a večer
Čas, ktorý musí jednotlivec stráviť cestovaním do kľúčových služieb, ako sú práca a škola, prispieva k zvyšovaniu rizika dopravnej chudoby (Kelly, Kelleher, Guo, Deegan, & Patil, 2023). Podľa literatúry je zvýšené riziko dopravnej chudoby vo vidieckych oblastiach, kde je obmedzený počet pracovných príležitostí (Carroll, Benevenuto, & Caulfield, 2021).

Precestovaný čas je vypočítaný ako vážený priemer času stráveného dochádzkou do zamestnania alebo školy verejnou osobnou dopravou alebo individuálnou automobilovou dopravou do jednotlivých obcí, pričom ako váhy sú použité počty obyvateľov cestujúcich jednotlivými spôsobmi dopravy.

Indikátor zahŕňa iba dochádzku cestnou dopravou, dochádzka peši alebo bicyklom nie je zohľadnená, keďže takýto spôsob dopravy prebieha najmä v rámci obce a nie je možné odhadnúť trvanie cesty. Zároveň, cestovanie peši alebo bicyklom nie je spojené s nákladmi na fosílne palivá a tak zvyšovanie cien v dôsledku ETS2 nemá priamy vplyv na tých, ktorí už dnes cestujú týmto spôsobom. Okrem toho efekt cestovania peši alebo bicyklom je nejednoznačný. Kým vysoký podiel cestujúcich bicyklom alebo peši v mestách znamená blízkosť pracovných a iných príležitostí, v menších obciach môže byť znakom skrytej chudoby.

Údaje o počte obyvateľov cestujúcich do zamestnania alebo školy z obce súčasného bydliska do obce dochádzky jednotlivými spôsobmi dopravy pochádzajú zo Sčítania 2021. Dáta sú očistené o neznáme spôsoby cestovania a neznáme miesta dochádzky, vrátane prípadov, kedy je miesto dochádzky zahraničie. Upravený očistený súbor pre účely analýzy pokrýva celkovo 2,1 mil. obyvateľov na Slovensku, z toho 1,4 mil. obyvateľov cestujúcich cestnou dopravou (osobným automobilom, vlakom, MHD alebo iným autobusom ako MHD). Počet sčítaných obyvateľov, ktorí cestujú mimo zóny svojej obce pomocou cestnej dopravy, dosahuje 824-tisíc.

Precestovaný čas individuálnou automobilovou dopravou vychádza z najkratších vzdialeností po cestnej sieti, nezohľadňuje dopravnú špičku. Údaje o verejnej osobnej doprave boli získané pomocou vyhľadávača cestovných poriadkov[25]. Získané informácie obsahujú počet spojov, dĺžku cesty v kilometroch a v minútach v ranných hodinách medzi 6.00 a 9.00 hod. ráno a počet spojov v poobedných hodinách medzi 15.00 a 18.00 hod. Výhodou údajov z cestovných poriadkov je ich presnosť, keďže časová ako aj kilometrová vzdialenosť zohľadňujú nutnosť prestupov, čakanie na spoje aj trasu verejnej osobnej dopravy.

Pomer časovej vzdialenosti verejnou osobnou a individuálnou automobilovou dopravou
Pomer vypovedá o efektivite VOD v porovnaní s individuálnou automobilovou dopravou. Indikátor vychádza z rovnakých údajov ako precestovaný čas, nezohľadňuje však počet cestujúcich jednotlivými spôsobmi dopravy, iba porovnáva čas trvania cesty pomocou verejnej osobnej a individuálnej automobilovej dopravy.

[25] Spoje boli vyhľadávané ku dňu 13.6.2024

Počet spojov VOD ráno a večer
Počet spojov VOD vypovedá opäť o časovej dostupnosti, resp. pohodlnosti. V porovnaní s indikátorom o precestovanom čase poskytuje frekvencia dodatočnú informáciu o tom, či je verejná osobná doprava vôbec dostupná v požadovaných časoch (Sustrans, 2016). Príkladom môže byť cestovanie z obce do blízkeho okresného mesta, kedy je precestovaný čas pomerne krátky vzhľadom na vzdialenosť, avšak frekvencia spojov v ranných alebo večerných hodinách môže byť nízka.

Počet spojov VOD je vypočítaný ako vážený priemer počtu spojov v minútach z obce do iných obcí, do ktorých obyvatelia cestujú za zamestnaním alebo školou podľa údajov zo Sčítania 2021. Údaje o frekvencii pochádzajú z cestovných poriadkov, pričom boli získané údaje o ranných a večerných spojoch, t. j. frekvencia spojov v čase medzi 6.00 a 9.00 hod. ráno a medzi 15.00 a 18.00 hod. večer. Tieto údaje tak pokrývajú väčšinovú časť populácie, ktorá dochádza do zamestnania, resp. školy v týchto hodinách. Zohľadnenie iných časov, napríklad vhodných pri práci na smeny, nie je dostupné z dôvodu vysokej náročnosti zberu údajov.

Podiel obyvateľov žijúcich do 500 metrov od stanice alebo zastávky VOD
Podiel obyvateľov žijúcich vo vzdialenosti od zastávky verejnej osobnej dopravy do 500 metrov opäť popisuje dostupnosť verejnej osobnej dopravy z hľadiska jej blízkosti.

V existujúcej literatúre o maximálnych prijateľných vzdialenostiach od stanice alebo zastávky alebo verejnej osobnej dopravy sa uvádza 400 až 500 metrov pre autobusové zastávky a stanice (Gutiérrez & García-Palomares, 2008), (Lachapelle & Boisjoly, 2023) a 800 až 1000 metrov pre železničné zastávky (El-Geneidy, Grimsrud, Rania, & Tétreault, 2014).

Indikátor je vypočítaný na základe dát o polohe jednotlivých zastávok a polohe jednotlivých adresných bodov domácností na Slovensku. Adresné body poskytujú súradnice všetkých adries na Slovensku. Údaje sa nachádzajú na data.gov.sk. Tieto dáta je možné prepojiť s údajmi o počte trvale žijúcich obyvateľov na jednotlivých adresách podľa Registra fyzických osôb (RFO), výsledkom je zoznam obývaných adries. Údaje sú dostupné za rok 2020.

Pre každú domácnosť, resp. adresný bod sa zistí, či sa v jej okolí 500 metrov vzdušnou čiarou nachádza aspoň jedna zastávka verejnej osobnej dopravy. Následne sa na úrovni obce vypočíta podiel obyvateľov žijúcich v domácnostiach, resp. adresných bodoch, vo vzdialenosti do 500 metrov voči celkovému počtu obyvateľov žijúcich v danej obci.

Tri indikátory – vzdialenosť, frekvencia, čas cestovania sa navzájom dopĺňajú, keďže popisujú tri časti cestovania verejnou osobnou dopravou. Jednotlivec sa rozhoduje najskôr na základe toho, či má v blízkosti zastávku, následne ako často verejná osobná doprava chodí a následne ako dlho mu bude preprava trvať vrátane porovnania s individuálnou automobilovou dopravou, pokiaľ má tú možnosť.

Podiel obyvateľov nad 65 rokov
Starší obyvatelia majú zhoršený prístup k doprave v dôsledku fyzických obmedzení. Dlhšia pešia vzdialenosť, nedostatočné vybavenie zastávok (napríklad sedadlá), nutnosť prestupov, to všetko predstavuje väčšiu záťaž pre starších ľudí, ktorí sú tak zraniteľnejší. Starší ľudia majú tiež zhoršený prístup k individuálnej automobilovej doprave (Bruyas & Simões, 2010), pričom vodiči nad 65 rokov sa musia pravidelne podrobiť lekárskej prehliadke. Aj preto starší ľudia robia menej ciest a zároveň kratších (Inštitút dopravnej

politiky, 2020). Údaje indikátora pochádzajú zo Sčítania obyvateľov 2021, pričom zohľadňujú súčasný pobyt.

Podiel žiakov a študentov
Žiaci a študenti, ktorí cestujú do školy, patria medzi ohrozené skupiny obyvateľstva v dôsledku nedostupnosti individuálnej automobilovej dopravy. Bez prístupu k verejnej osobnej doprave sú tak odkázaní na odvoz rodičov. Údaj vychádza zo Sčítania obyvateľov 2021, pričom zohľadňuje súčasný pobyt.

Podiel ŤZP
Podobne ako v prípade starších obyvateľov, ťažko zdravotne postihnutí obyvatelia majú sťažený prístup k doprave v dôsledku fyzických bariér a preto cestujú menej a na kratšie vzdialenosti (Lucas, Bates, Moore , & Carrasco, 2016). Podiel osôb s ťažkým zdravotným postihnutím na úrovni obcí pochádza od Inštitútu sociálnej politiky za rok 2023.

Dojazd do nemocnice
Dojazd do nemocnice je vypočítaný ako čas dojazdu do najbližšej nemocnice v minútach podľa Inštitútu zdravotníckych analýz. Vzdialenosť od nemocnice popisuje aspekt dopravnej dostupnosti ku kľúčovým službám ako je zdravotná starostlivosť (Lucas, Mattioli, Verlinghieri, & Guzman, 2016; Simcock, a iní, 2021).

Podiel rómskych obyvateľov
Zlá dostupnosť dopravnej infraštruktúry predstavuje jeden z dôvodov segregácie obyvateľov žijúcich v marginalizovaných rómskych komunitách, ktorí tak majú obmedzený prístup k vzdelaniu a práci (Hluško, Horňák, & Polačková, 2024; Horňák & Rochovská, 2014). Až 22 % rómskych obyvateľov žije v osídleniach mimo zastavaného jadra obce, pričom priemerná vzdialenosť od autobusovej zastávky je 700 metrov a od zastávky železníc až 8 kilometrov (Úrad splnomocnenca vlády SR pre rómske komunity, 2019). V dôsledku dopravného znevýhodnenia sa veľmi chudobné domácnosti môžu ľahko stať sociálne vylúčenými alebo marginalizovanými (Rochovská & Rusnáková, 2018). Keďže obyvatelia žijúci v marginalizovaných komunitách majú obmedzený prístup k individuálnej automobilovej doprave, nedostatočná dostupnosť verejnej osobnej dopravy ich ovplyvňuje neúmerne viac (Sovacool & Del Rio, 2022). V obciach s vyšším podielom rómskych obyvateľov sa v minulosti rušili spoje verejnej osobnej dopravy, čo prispieva k ohrozenosti dopravnou chudobou daného územia. Počet rómskych obyvateľov žijúcich v osídleniach mimo zastavaného jadra obce vychádza z údajov atlasu rómskych komunít 2019.

Mediánová mzda
Mediánová výška mzdy na úrovni obcí popisuje cenovú dostupnosť dopravy. Príjem domácností je bežne používaný indikátor naprieč literatúrou k indexom dopravnej chudoby (Sustrans, 2016), (Kelly, Kelleher, Guo, Deegan, & Patil, 2023). Jednotlivci s nízkymi príjmami často žijú vo vidieckych oblastiach, kde je obmedzená občianska vybavenosť alebo prístup k zamestnaniu. Nižšia dostupnosť verejnej osobnej dopravy v týchto oblastiach tak môže obmedzovať účasť jednotlivcov na sociálno-ekonomickom živote a vyžadovať vlastníctvo auta (Kamruzzaman & Hine, 2012). Vzhľadom na nedostupnosť údajov o príjme obyvateľov, resp. domácností na úrovni obcí bol použitý údaj o mediánovej výške mzdy. Údaj pochádza z výstupu Inštitútu finančnej politiky za rok 2022.

Miera nezamestnanosti
Miera nezamestnanosti zachytáva príjmovú chudobu v danej obci, t. j. popisuje aspekt cenovej dostupnosti dopravy. Podľa údajov z prieskumu mobility 2015 majú nezamestnaní

obyvatelia na Slovensku zníženú hybnosť a ich cesty sú kratšie. Miera nezamestnanosti vychádza z údajov ŠÚ SR evidovaných ku koncu roka 2023 (Štatistický úrad SR, 2024).

Vek osobných vozidiel
Zvyšovanie cien palív bude mať väčší vplyv na obyvateľov, resp. domácností, ktoré majú staršie vozidlo s vyššou spotrebou. Priemerný vek osobných vozidiel vo vlastníctve fyzických osôb vychádza z údajov Inštitútu finančnej politiky.

Priemerný počet osobných vozidiel na obyvateľa
Vlastníctvo osobných vozidiel obyvateľov danej obce vypovedá o prístupnosti individuálnej automobilovej dopravy, ktorá znižuje ohrozenosť dopravnou chudobou (CBS & PBL, 2019). Priemerný počet osobných vozidiel vo vlastníctve fyzických osôb na obyvateľa obce vychádza z údajov Inštitútu finančnej politiky.

V Holandsku existuje možnosť prepojenia potrebných údajov na úrovni každej domácnosti. Jeden z najkomplexnejších indexov z pohľadu dostupnosti údajov má vytvorené Holandsko pre dva vybrané regióny (CBS & PBL, 2019). Dáta nepochádzajú z výberového zisťovania, ale zo skutočných dát na úrovni každej domácnosti žijúcej v regióne. Index obsahuje informácie o dostupnosti automobilového vozidla, vzdialenosti k zastávkam verejnej osobnej dopravy, obchodom a rodinným príslušníkom. Spomedzi sociálno-ekonomických a demografických údajov index zahŕňa príjem domácnosti, migračné pozadie, vekovú štruktúru domácnosti, zamestnanosť a informácie o zdravotnom znevýhodnení členov domácnosti. Index bolo možné vytvoriť prepojením anonymizovaných údajov zo sociálnej a zdravotnej poisťovne, ministerstva vnútra a daňového úradu, ktoré má k dispozícii Ústredný štatistický úrad v Holandsku.

Príloha B: Metodika tvorby kompozitného indexu

Kompozitné indexy umožňujú zhrnúť komplexné, viacrozmerné informácie do jedného ukazovateľa, ktorý porovnáva relatívne pozície jednotlivých obcí v danej oblasti (Hermans, Van den Bossche, & Wets , 2008). Jednotlivé vstupné indikátory použité na vytvorenie kompozitného indikátora sa často jednoducho priemerujú alebo sa vynásobené expertnými váhami sčítajú do kompozitného indexu (Kelly, Kelleher, Guo, Deegan, & Patil, 2023). Výsledky takéhoto prístupu do veľkej miery závisia od subjektívnych názorov ich tvorcov a pri nevhodnom výbere vstupných indikátorov môžu pripisovať väčšiu dôležitosť menej relevantným faktorom. Zároveň tieto prístupy neumožňujú zakomponovať špecifický kontext obcí, ale plošne určia rovnaké podmienky pre všetkých.

Rôzne matematické metódy umožňujú znížiť subjektivitu svojvoľne vybraných expertných váh prostredníctvom automaticky vytváraných váh pre jednotlivé indikátory. Jedným zo spôsobov je použitie tzv. DEA (data envelopment analysis alebo obálková analýza dát), ktorá umožňuje vyhodnotiť efektívnosť produkčných jednotiek, v našom prípade obcí, pomocou jednotlivých indikátorov bez známeho funkčného vzťahu medzi týmito indikátormi. Obce môžu dosiahnuť efektívnosť rôznymi spôsobmi na základe prideleného súboru váh, ktorý je pre každú obec iný a zohľadňuje jej špecifické podmienky. Prípadné nedostatky v jednej oblasti tak môže obec kompenzovať lepšími v inej.

Všetky vstupné indikátory boli štandardizované pomocou lineárnej transformácie vzhľadom na maximálnu a minimálnu hodnotu tak, aby sa eliminovali rozdiely v mierke jednotlivých indikátorov. Každý ukazovateľ bol tak transformovaný na hodnotu v rozsahu 0 až 1. Okrem toho bolo zabezpečené, aby všetky indikátory mali rovnaké smerovanie, resp. polaritu, vzhľadom na ich očakávaný vplyv na ohrozenie dopravnou chudobou. Vyššia hodnota indikátora tak vždy zodpovedá nižšiemu riziku dopravnej chudoby, t. j. daná obec sa snaží dosiahnuť efektivitu znižovaním rizika dopravnej chudoby.

Naša analýza postupuje podľa metodiky popísanej v príručke od OECD (OECD/European Union/EC-JRC, 2008), kde kompozitný index CI_e je definovaný ako pomer výkonu skúmanej obce *e* k výkonu benchmarku:

$$CI_e = \frac{\sum_{q=1}^{Q} I_{qe}^{M} w_q}{\sum_{q=1}^{Q} I_{qe}^{*} w_q}$$

kde I_{qe} je normalizované skóre q-tého indikátora (q=1,...,Q) pre obec e (e=1,...,M), w_q je prislúchajúca váha a I* je vektor benchmarku, ktorý maximalizuje celkový výkon vzhľadom na neznámu množinu váh w. Benchmark je riešením maximalizačného problému

$$I^* = \arg \max_{I_k, k \in \{1,\dots,M\}} \left(\sum_{q=1}^{Q} I_{qk}^{M} w_q \right)$$

Súbor optimálnych váh získame ako výsledok optimalizačnej úlohy pre všetky obce e=1,...,M:

$$CI_e = \max_{w_q \geq 0, q=1,\dots,Q} \frac{\sum_{q=1}^{Q} I_{qe}^{M} w_q}{\max_{I_k, k \in \{1,\dots,M\}} \left(\sum_{q=1}^{Q} I_{qk}^{M} w_q \right)}$$

Hodnoty indexu sa hýbu medzi 0 až 1, pričom vyššia hodnota znamená lepšiu efektívnosť.

Vzhľadom na veľký počet obcí je pravdepodobné, že veľké množstvo obcí by bolo vyhodnotených ako efektívnych, čím by sa analýza stala triviálnou a obmedzila by schopnosť rozlíšiť rôzne úrovne efektívnosti. Výhodou DEA je však možnosť do modelu zahrnúť aj expertné ohraničenia na váhy. V literatúre bolo navrhnutých niekoľko techník obmedzenia váh, ako sú absolútne obmedzenia váh, relatívne obmedzenia váh, ordinálne obmedzenia váh a virtuálne obmedzenia váh (Shen, Hermans, Brijs, & Wets, 2012). V modeli sme aplikovali tzv. virtuálne váhové obmedzenia, ktoré limitujú podiel súčinu indikátora a jeho váhy na celkovom výsledku:

$$L_q \leq \frac{I_{qe} w_q}{\sum_{q=1}^{Q} I_{qe} w_q} \leq U_q \; kde \; q = 1,2, \dots, Q.$$

Limity boli stanovené na základe expertného odhadu, aby jednotlivé aspekty dopravnej chudoby boli dostatočne pokryté a zároveň bol vyzdvihnutý vplyv dôležitých ukazovateľov. Hranice sú nastavené tak, aby index dopravnej chudoby slúžil na cielenie opatrení zo SKF do ohrozených regiónov. Obec tak nemôže byť považovaná za postihnutú dopravnou chudobou len na základe vysokej nezamestnanosti a nízkym príjmom obyvateľov, ak má dostupnú verejnú dopravu.

Použité virtuálne váhové obmedzenia sú nasledovné:

- Precestovaný čas ráno a večer – spolu min. 10%
- Počet spojov verejnej osobnej dopravy čas ráno a večer – spolu min. 10%
- Podiel obyvateľov žijúcich od zastávky verejnej osobnej dopravy do 500 m – min. 10%
- Pomer časovej vzdialenosti verejnou osobnou a individuálnou automobilovou dopravou do 500 m – min. 5%
- Dostupnosť osobného automobilového vozidla – max. 10%
- Priemerný vek osobného automobilového vozidla – max. 5%
- Príjem a nezamestnanosť – spolu max. 25%
- Podiel obyvateľov nad 65 rokov, podiel žiakov a študentov, podiel ŤZP a podiel rómskych obyvateľov mimo jadra obce – každé max. 5%

Pre jednoduchšiu interpretáciu bol výsledný kompozitný index pre každú obec otočený pomocou min-max škálovania a následne prispôsobený na 10-bodovú škálu pomocou percentilového škálovania. Tieto body označujú úroveň rizika ohrozenia dopravnou chudobou, pričom hodnota 1 predstavuje najnižšie riziko a hodnota 10 najvyššie riziko.

Index vytvorený pomocou DEA hodnotí ohrozenosť dopravnou chudobou relatívne, nestanovuje konkrétnu hranicu dopravnej chudoby. Jednotlivé indikátory použité v indexe nemajú dopredu stanovenú hranicu, ktorá by definovala dopravnú chudobu, keďže takáto hranica nie je známa. Obce s najnižším ohrozením dopravnou chudobou sú tak definované len v porovnaní s ostatnými obcami, čo môže zakrývať skutočnú úroveň dopravnej chudoby. Na druhej strane, zavedením systému ETS2 sa očakáva zvýšenie cien palív, čo môže viesť k zhoršenej dopravnej dostupnosti naprieč Slovenskom. Ohrozenosť dopravnou chudobou sa tak zvýši, avšak relatívne poradie obcí v rámci indexu zostane zachované.

Limitáciou indexu je obmedzená dostupnosť niektorých údajov a náročnejšia interpretácia výsledkov. Z dôvodu nedostatku údajov na úrovni domácností je zraniteľnosť vyhodnotená na úrovni obce. Index tak nezachytáva možné rozdiely medzi domácnosťami žijúcimi v rovnakej obci. Navyše, jednotlivé indikátory poskytujú len momentálny pohľad a nezohľadňujú zmeny v čase. Údaje o výdavkoch na dopravu nie sú dostupné na

požadovanej úrovni, preto boli použité proxy ukazovatele ako čas cestovania či vek vozidiel. Metóda DEA použitá pri tvorbe kompozitného indexu priraďuje implicitné váhy pre každú obec, čo zvyšuje objektivitu oproti expertným váham alebo jednoduchému priemerovaniu, no zároveň komplikuje interpretáciu a zdôvodnenie výsledkov.

Alternatívna metóda analýzy hlavných komponentov

Zároveň sme robustnosť výsledkov overili vytvorením kompozitného indexu pomocou alternatívnej metódy analýzy hlavných komponentov (tzv. PCA) podľa metodiky OECD (2008). PCA je viacrozmerná štatistická metóda, ktorá transformuje vzájomne korelované premenné s cieľom znížiť dimenziu a zachovať čo najvyššiu variabilitu dát.

Metóda PCA vyžaduje otestovanie vzájomnej korelácie jednotlivých vstupných indikátorov a normalizovanie vstupných indikátorov na rovnakú škálu, pričom bola zvolená tzv. min-max škála. Pri voľbe hlavných komponentov je požadovaná vlastná hodnota komponentu je aspoň 1, individuálne vysvetlenie variability 10 % a kumulatívne vysvetlenie variability 60 %. Následne bola použitá varimax rotácia, ktorej cieľom je zvýšiť intepretovateľnosť jednotlivých komponentov. Každý vstupný indikátor je tak použitý iba v jednom čiastkovom komponente.

Prvý čiastkový komponent poukazuje na efektivitu verejnej osobnej dopravy prostredníctvom premenných počet spojov verejnej osobnej dopravy a pomer medzi individuálnou automobilovou a verejnou osobnou dopravou. Druhý čiastkový komponent zahŕňa premenné súvisiace s cenovou dostupnosťou dopravy, keďže zohľadňuje premenné ako miera nezamestnanosti, mediánová mzda a podiel rómskych obyvateľov. Tretí čiastkový komponent súvisí najmä s časovou vzdialenosťou cestovania, zahŕňa precestovaný čas do práce a školy a časovú vzdialenosť od najbližšej nemocnice.

Výsledný kompozitný index bol vytvorený prostredníctvom 4 čiastkových komponentov, ktorým je pridelená váha na základe podielu vysvetlenej variability na celkovej variabilite 4 komponentov. Výhodou metódy PCA je vysoká objektivita, keďže do výpočtov nevstupujú žiadne expertné odhady. Na druhej strane, váhy jednotlivých indikátorov sú pre všetky jednotky, resp. obce rovnaké. Okrem toho, bez obmedzenia váh niektorých indikátorov sa v metóde PCA môžu ako dopravne chudobné javiť aj obce s dobrým pokrytím verejnou osobnou dopravou, ale s výrazne horšími ekonomickými parametrami.

Pre porovnanie, rozdiel v stupňoch ohrozenia dopravnou chudobou, určený metódami DEA a PCA, presahuje 2 v 24 % obcí. Celkovo 11 % obcí hodnotí metóda PCA so stupňom ohrozenia nad 7, zatiaľ čo DEA pod 7, t. j. v rámci DEA nie je daná obec vyhodnotená ako dopravne chudobná. Hlavným dôvodom je, že metóda PCA označila tieto mestá a obce za ohrozené predovšetkým kvôli vysokej nezamestnanosti, nízkej mediánovej mzde a vysokému podielu rómskeho obyvateľstva, ktorému pripisuje väčšiu dôležitosť v porovnaní s metódou DEA. Zároveň je však v týchto mestách dostatočná dopravná dostupnosť, pokiaľ ide o blízkosť zastávok a počet spojov.

Príloha C: Odhadované náklady opatrení

Tabuľka: Prehľad opatrení pre verejnú osobnú, spoločnú a aktívnu dopravu

Opatrenie	Náklad 2026-2032 (bez DPH)	Pokrytie	Relevantní žiadatelia	Počet ohrozených osôb, na ktorých je opatrenie cielené	Relevantný indikátor podľa Nariadenia EPR o SKF	Hodnota indikátora
Zlepšenie prístupu k verejnej osobnej, spoločnej a aktívnej doprave						
Dotácia na nákup autobusov a nabíjacej infraštruktúry	127 mil. €	Ohľad na dopravnú chudobu	VÚC, dopravcovia	-	Počet vozidiel/Počet čerpacích/nabíjacích staníc	276 autobusov/ 59 nabíjacích staníc
Dotácia na nákup mikrobusov 8+1 a nabíjacej infraštruktúry	2,4 mil. €	Ohľad na dopravnú chudobu	VÚC, obce, dopravcovia	-	Počet vozidiel /Počet čerpacích/nabíjacích staníc	70 mikrobusov a 14 nabíjacích staníc
Zľava z cestovného pre stredoškolákov z rodín v hmotnej núdzi vo výške 100% (vrátane poskytnutia dopravnej karty)	7 mil. €	Celé Slovensko	VÚC, mestá (objednávatelia verejnej osobnej dopravy)	17-tisíc	Počet používateľov	17-tisíc oprávnených cestujúcich
Zľava z cestovného pre stredoškolákov z rodín v príjmovej chudobe vo výške 100% (vrátane poskytnutia dopravnej karty)	26 mil. €	Celé Slovensko	VÚC, mestá (objednávatelia verejnej osobnej dopravy)	60-tisíc	Počet používateľov	76-tisíc oprávnených cestujúcich
Zľava na verejnú dopravu pre členov rodín v hmotnej núdzi vo výške 50% (vrátane poskytnutia dopravnej karty)	43 mil. €	Celé Slovensko	VÚC, mestá (objednávatelia verejnej osobnej dopravy)	117-tisíc	Počet používateľov	117-tisíc oprávnených cestujúcich
Zľava na verejnú dopravu pre členov rodín v príjmovej chudobe vo výške 50% (vrátane poskytnutia dopravnej karty)	195 mil. €	Celé Slovensko	VÚC, mestá (objednávatelia verejnej osobnej dopravy)	531-tisíc	Počet používateľov	531-tisíc oprávnených cestujúcich

Dotácia na nákladné bicykle na prevoz detí	1,2 – 3,1 mil. €	Celé Slovensko (najmä mestá)	VÚC, mestá, obce	Tisíc až 3-tisíc	Počet používateľov	Tisíc až 3-tisíc členov domácnosti v hmotnej núdzi s deťmi vo veku 2 až 5 rokov
Výstavba cyklistickej infraštruktúry	15 mil. €	Ohľad na dopravnú chudobu	VÚC, mestá, obce	36 až 364-tisíc	Počet km	34 km ciest a príslušná doplnková infraštruktúra
Príspevok na zdieľanú osobnú dopravu (carpooling)	0,3 – 0,7 mil. €	Ohľad na dopravnú chudobu	Vodičky a vodiči	-	-	-
Podpora dopytovej dopravy	17 mil. €	Ohľad na dopravnú chudobu	VÚC, mestá, obce	76 až 303-tisíc	Počet používateľov/jednotky	76 až 303-tisíc obyvateľov
Dotácia na nákup vozidiel pre sociálne taxíky	11 mil. €	Celé Slovensko	Mestá, obce, Miestne akčné skupiny	-	Počet vozidiel /Počet čerpacích/nabíjacích staníc	187 vozidiel a nabíjačiek
Zlepšenie prístupu k bezemisným vozidlám						
Zvýhodnený lízing pre vybrané sociálne služby	13 mil. €	Celé Slovensko	Poskytovatelia domácich ošetrovateľských a terénnych sociálnych služieb	-	Počet vozidiel/Počet čerpacích/nabíjacích staníc	936 vozidiel a nabíjačiek
Dotácia na nákup jazdeného bezemisného vozidla	2 mil. €	Ohľad na dopravnú chudobu	Domácnosti z obcí a miest ohrozených dopravnou chudobou	1766	Počet vozidiel /Počet čerpacích/nabíjacích staníc	609 vozidiel a nabíjačiek
Dočasná priama podpora príjmu						
Podpora príjmu pre domácnosti v hmotnej núdzi	20 mil. eur	Dopravne chudobné regióny	Domácnosti v hmotnej núdzi	74-tisíc	Počet podporených domácností	74-tisíc posudzovaných osôb v hmotnej núdzi
Podpora príjmu pre domácnosti v príjmovej chudobe	70 mil. eur	Dopravne chudobné regióny	Domácnosti v príjmovej chudobe	268-tisíc	Počet podporených domácností	268-tisíc ľudí v príjmovej chudobe
SPOLU	**260 – 481 mil. eur**					