

# Analýza stavu dopravní chudoby v ČR

Výtah z analýzy:



Empirický  
výzkum pro  
demokracii

Vypracováno pro:

Ministerstvo životního prostředí

# Vymezení pojmu „**dopravní chudoba**“ v kontextu prostředí České republiky

Zjednodušená definice:

Dopravní (nebo mobilní) chudoba je forma deprivace vybraných jednotlivců nebo skupin obyvatel formou zamezení, nebo výrazného omezení přístupu ke službám, práci, vzdělání, sociálnímu životu nebo lékařské péči skrze problémy s dopravou na dané místo.

Doprava z místa na místo plní **řadu funkcí**:

- **Základní naplnění potřeb** – cesta na nákup, z/do zaměstnání či školy, na úřad, za lékařskou péčí.
- **Naplnění „sekundárních“ potřeb** – cesta za dodatečným/zájmovým vzděláním, sportem, sociálním nebo kulturním životem...

Část potřeb (z hlediska přístupu) lze řadit mezi ty, které jsou **k životu nezbytné** nebo jsou navíc přímo podmíněny zákonem.

Ostatní můžeme řadit mezi potřeby, které nejsou nezbytné, ale **přispívají ke zdravému životu** jedince, nebo **jinak zkvalitňují jeho život**.

# Dopravní chudoba skrze materiální deprivaci:

Dopravní chudoba je tvořena vícero dimenzemi – pro účely analýzy jsme se zaměřili na dimenzi **materiální**

Nedostatek prostředků potenciálně:

**Znemožňuje koupi dopravního prostředku.**

**Znemožňuje nebo ztěžuje provoz vlastního dopravního prostředku.**

**Prodrazuje alternativy – prostředky hromadné dopravy.**

---

*„V České republice žije až 1 milion lidí pod hranicí chudoby, a až dva miliony potenciálně nad ní.“*

\*Poverty Watch 2023

# Jak zvolit indikátory zranitelnosti?

## RELEVANTNÍ POUŽÍVANÉ INDIKÁTORY PRO DOPRAVNÍ CHUDOBU

### 10 %

Celkové výdaje domácnosti na dopravu přesáhnou 10 % výdajů domácnosti.

### LIHC

Po odečtení nákladů na bydlení a dopravu je domácnost pod hranicí chudoby a zároveň na dopravu utrácí více, než je národní medián.

### 2M

Celkové výdaje domácnosti na dopravu přesáhnou dvojnásobek národního mediánu.

### VTU

Výdaje na dopravu jsou větší než dvojnásobek mediánu. Příjem je nižší, než národní medián. Výdaje na veřej. dopravní služby nižší než medián.

# A nyní přehledy:

# Průměrný podíl výdajů na dopravu:

Přehledy zvlášť za všechny domácnosti, a za ty které uvedly výdaje na dopravu větší než nula (tedy takové, kde nějaké výdaje skutečně jsou).

Celkový průměr podílu výdajů domácnosti je tedy **3,69 %**, nebo **4,55 %** u domácností, které alespoň něco za dopravu utrácejí.

Rovněž vidíme, že **soukromá doprava** (nejčastěji automobil) tvoří **výrazně větší část podílu**, než veřejná doprava.

## VŠECHNY DOMÁCNOSTI:

Celkem	Soukromá doprava	Veřejná doprava
3,69 %	3,18 %	0,51 %

## DOMÁCNOSTI S VÝDAJI NA DOPRAVU VĚTŠÍMI NEŽ NULA

Celkem	Soukromá doprava	Veřejná doprava
4,55 %	3,93 %	0,63 %

# Průměrný podíl podle hustoty osídlení

Rozdíly panují mezi různě hustě obydlenými oblastmi. Je vidět, že **hustě obydlené oblasti** jsou tam tom **lépe**, než oblasti řídce osídlené.

A to jak v nižším celkovém procentu výdajů, ale také tam **veřejná doprava** tvoří **větší část podílu**.

Lidé žijící typicky ve městech vydávají na dopravu méně.

## VŠECHNY DOMÁCNOSTI:

Oblast	Celkem	Soukromá doprava	Veřejná doprava
Hustě obydlená	3,42 %	2,64 %	0,78 %
Středně obydlená	3,23 %	2,81 %	0,41 %
Řídce obydlená	4,36 %	4,01 %	0,34 %
<b>Celkem</b>	<b>3,69 %</b>	<b>3,18 %</b>	<b>0,51 %</b>

## DOMÁCNOSTI S VÝDAJÍ NA DOPRAVU VĚTŠÍMI NEŽ NULA

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

# Podíly podle indikátorů

Zde vidíme % domácností (a osob) které dle daných indikátorů naplňují parametry ohrožení dopravní chudobou.

A zároveň, ve srovnání hustoty osídlení za domácnosti je vidět, že **řídce osídlené oblasti jsou na tom výrazně hůře**, než středně a hustě osídlené (malá střední a velká města).

## Podíly:

	10%	2M	LIHC	VTU
<b>Podíl domácnosti</b>	<b>7,5</b>	<b>14,5</b>	<b>5,1</b>	<b>3,0</b>
Podíl osob	7,9	15,9	4,7	3,8

## Podíly domácností podle oblastí:

	10%	2M	LIHC	VTU
Hustě obydlená	6,8	13,4	5,5	2,6
Středně obydlená	5,6	11,3	4,0	1,8
Řídce obydlená	9,9	18,5	5,7	4,4
<b>Celkem</b>	<b>7,5</b>	<b>14,5</b>	<b>5,1</b>	<b>3,0</b>



# Počty podle indikátorů

Z % podílu můžeme zjistit orientační počty domácností či osob.

Počet domácností:	Oblast	10%	2M	LIHC	VTU
	Hustě obydlená	99 559	195 280	80 384	37 607
	Středně obydlená	80 149	162 703	57 173	25 962
	Řídce obydlená	157 056	294 996	90 060	70 343
	<b>Celkem</b>	<b>336 764</b>	<b>652 979</b>	<b>227 617</b>	<b>133 912</b>
Přepočet na osoby:	Oblast	10%	2M	LIHC	VTU
	Hustě obydlená	198 096	458 068	137 886	90 986
	Středně obydlená	182 807	383 553	122 396	73 611
	Řídce obydlená	434 394	793 446	218 322	220 934
	<b>Celkem</b>	<b>815 298</b>	<b>1 635 067</b>	<b>478 603</b>	<b>385 531</b>

# Dle příjmové skupiny:

Domácnosti porovnáváme z hlediska příjmového kvintilu (vždy 20 % domácností seřazených podle příjmů). Zde vidíme, že obzvláště nízkopříjmové domácnosti (1. kvintil) jsou **významně častěji** ohrožené dopravní chudobou.

Stejně tak dva nejvyšší kvintily (4. a 5.) mají nárůst podílu výdajů – zde pravděpodobně proto, že tyto příjmové skupiny více cestují i za zábavou.

**Příjmové kvintily**  
(1 = top 20 % nejmenších příjmů,  
5 = vrchních 20 %)

Kvintilová skupina odhadu čistých příjmů domácnosti	10%	2M	LIHC	VTU
1	12,3	21,3	13,2	10,6
2	5,2	11,6	5,5	1,5
3	5,4	13,0	3,2	0,9
4	7,0	14,0	3,0	1,7
5	7,6	12,8	0,4	0,2
<b>Celkem</b>	<b>7,5</b>	<b>14,5</b>	<b>5,1</b>	<b>3,0</b>

# Dodatečné (ne za populaci, nýbrž za domácnosti!)

Podle údajů za vedoucí osobu domácnosti (osobu v čele). Mírně více ohrožení jsou muži, pravděpodobně proto, že více používají automobil jako způsob dopravy.

V případě věku vidíme, že **více ohrožení nejsou starší, nýbrž mladé domácnosti** které ještě nemají tak velký příjem. **Senioři** využívají častěji hromadnou dopravu, která je se slevou či zdarma, tedy **nevýdávají na dopravu tolik**.

**Dle vedoucí osoby domácnosti - pohlaví:**

Pohlaví osoby v čele domácnosti	10%	2M	LIHC	VTU
Muži	7,8	16,3	3,6	2,7
Ženy	6,8	10,6	8,3	3,5
<b>Celkem</b>	<b>7,5</b>	<b>14,5</b>	<b>5,1</b>	<b>3,0</b>

**Dle vedoucí osoby domácnosti - věk:**

Věk osoby v čele domácnosti	10%	2M	LIHC	VTU
do 29 let	18,3	28,1	12,3	4,8
30-44 let	11,9	23,3	6,2	5,8
45-59 let	9,5	17,9	6,2	4,1
60 a více let	3,8	8,0	3,5	1,0
<b>Celkem</b>	<b>7,5</b>	<b>14,5</b>	<b>5,1</b>	<b>3,0</b>

# Domácnost s/bez automobilu

Domácnosti bez automobilu (není zde jistý důvod nevlastnění) jsou ohrožené významně méně, než domácnosti s autem.

Vybavenost domácnosti AUTEM	10%	2M	LIHC	VTU
Má vlastní	9,7	18,6	5,8	3,6
Nemá - nemůže si dovolit	1,4	3,2	3,0	1,2
<b>Celkem</b>	<b>7,5</b>	<b>14,5</b>	<b>5,1</b>	<b>3,0</b>

# Co dál?

Návazně na analýzu lze uvažovat následující kroky, které lze realizovat pro hlubší pochopení problematiky dopravní chudoby. Samozřejmě s uvědoměním, že zde funguje mnoho dimenzí, které nelze vždy postihnout čistou ekonomickou analýzou, a je třeba sledovat specifika lokální, personální a také situační.

- **Určení primárního indikátoru**
- **Vývojová časová řada  
+ predikce vývoje v dohledné budoucnosti**
- **Sociologické šetření mezi obyvateli (kvantitativní výzkum, kvalitativní výzkum) pro přesnější specifikaci ohrožených a jejich lokalizaci**
- **Formulace vybraných opatření – cost-benefit analýza**



STEM Ústav empirických výzkumů, z.ú.

[www.stem.cz](http://www.stem.cz)

Kontakt:

Martin Philipp

[martin.philipp@stem.cz](mailto:martin.philipp@stem.cz)

Kontakt:

Martin Kratochvíl

[martin.kratochvil@stem.cz](mailto:martin.kratochvil@stem.cz)