

3. setkání

Tematické pracovní skupiny Sociálního klimatického fondu pro dopravu (TPS SKF D)

Ministerstvo životního prostředí, zasedací místnost č. 432

Praha, 15. 5. 2024



Ministerstvo životního prostředí

Program

Program jednání:

- 1) Úvod, aktuality a kontrola úkolů
- 2) Zasláná opatření - diskuze nad implementací
- 3) Zahraniční praxe a návrhy opatření DG Clima
- 4) EUROPEUM Institute for European Policy: Stanovisko neziskových organizací, zahraniční případové studie řešení dopravní chudoby
- 5) Závěr

Úvod a aktuální

Úvod a aktuality

- 25. března 2024 **Setkání s experty na dopravu k datovým potřebám a uchopení dopravní chudoby**

- 24. dubna 2024 **Workshop s Evropskou komisí k SKF**

EK se v rámci přípravy Nařízení o SKF zavázala poskytovat poradenství členským státům v oblasti osvědčených postupů.

Workshop zahrnoval informační část o sdílení dobré praxe jiných ČS pro dvě klíčové oblasti:

- Public Consultation SCF
- Cost-effective measures/investments SCF

Následně probíhala diskuze s ČS – potvrzen přístup „**vymezení územní způsobilosti**“ pro oblast dopravy

- 7. května 2024 **Setkání s MMR, MD a analytiky k vymezení dopravní chudoby**

Úvod a aktuality

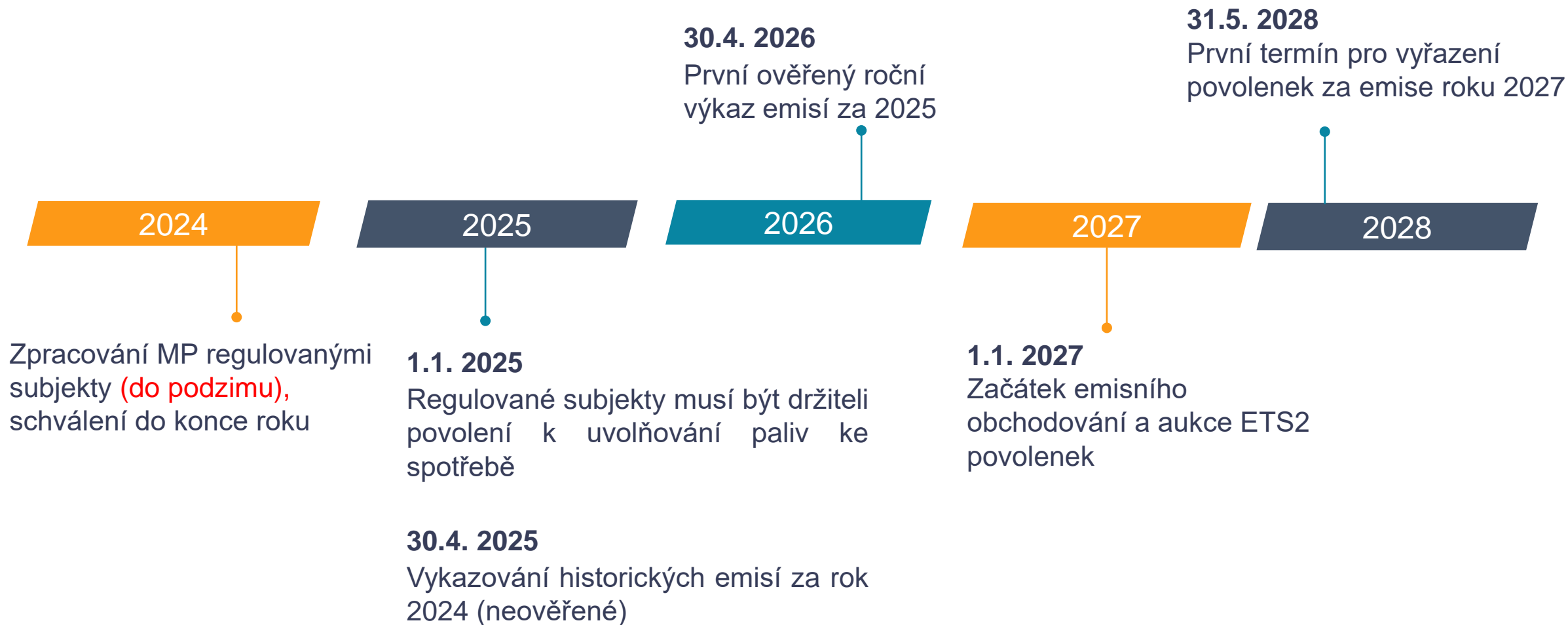
Vymezení regionů s nedostatečnou obslužností hromadnou dopravou – regionů ohrožených dopravní chudobou

= regiony, které nemají dostatečnou obslužnost HD (umístění zastávek, četnost spojů), bude řešena i vzdálenost do ORP/krajského města, vzdálenost k zastávce. Nedostatečná nabídka veřejné hromadné dopravy vede k větší závislosti na dopravě automobilové.

Výstup červen/červenec

- Mapový podklad pro SKP
- Možnost nastavení způsobilosti pro opatření/investice ze SKF

Harmonogram ETS2



Kontrola úkolů

Kontrola úkolů

- **Zpracovat karty opatření/investic, které bude možné financovat z SKF vč. vyčíslení nákladů, dopadů na snížení emisí CO2 a vazbu na zranitelné uživatele dopravy.**

Zpracovatel: Všichni

Termín: do 3. května

Obdržené karty (19):

- Ministerstvo dopravy (5)
- ePlatforma a ČLFA (4)
- Ministerstvo pro místní rozvoj (4)
- Sdružení dopravních podniků ČR (3)
- Česká asociace organizátorů veřejné dopravy (3)

Zaslaná opatření – plnění úkolu

Ministerstvo dopravy

- **Zvýhodněné cestování veřejnou dopravou pro osoby dopravně chudé**
Příspěvek na nákup předplatní regionální síťové jízdenky ve veřejné dopravě pro cestující zasažené dopravní chudobou. (6,4 mld. Kč/rok)
- **Sdílená doprava: nákup elektrokol včetně zajištění dobíjecí infrastruktury a technického zázemí**
Nákup sdílených elektrokol pro zajištění alternativní dopravy pro úroveň obecní samosprávy v oblastech s obtížným zajištěním veřejnou hromadnou dopravou v potřebných standardech pro snadnější dosažení míst dopravní obslužnosti. (300 mil. Kč/rok)
- **Sdílená doprava: nákup elektrického vozidla včetně zajištění dobíjecí infrastruktury a technického zázemí**
Nákup elektrického vozidla pro zajištění dopravy pro úroveň obecní samosprávy v oblastech s obtížným zajištěním veřejnou hromadnou dopravou v potřebných standardech pro snadnější dosažení míst dopravní obslužnosti. (X mld.Kč/rok)
- **Zavedení jízdenky Czech ticket**
Zavedení celouzemního zvýhodněného cestování veřejnou dopravou. (0,4 mld. Kč/rok)
- **Pořízení software aplikace pro řízení systému VHD a podpora konceptu MaaS**
Pořízení software nástroje pro řízení systému poptávkové dopravy včetně komunikace s klienty; dispečink systému VHD na úrovni kraje (organizace provozu); vytvoření aplikací MaaS (mobilita jako služba - včetně vazby na sdílené dopravní prostředky. (150 mil.Kč)

Ministerstvo pro místní rozvoj

- **Nabíječky a plničky pro operativní veřejnou dopravu pro ÚSC**

Podpora výstavby infrastruktury pro dobíjení a doplňování paliva minibusů pro zajištění operativní veřejné hromadné dopravy pro územně samosprávné celky v odlehlých územích ČR. (500 mil. Kč)

- **Infrastruktura cyklodopravy pro zranitelné uživatele dopravy**

V některých regionech je vhodné zaměřit podporu na individuální cyklodopravu vyhrazené komunikace, elektrokola, nabíječky) (1 mld. Kč)

- **Sdílená mobilita pro ÚSC**

V některých regionech je vhodné zaměřit podporu na sdílenou mobilitu (elektrokola, elektrokoloběžky, elektroautomobily, digitální aplikace pro využívání sdílené mobility a operativní hromadné dopravy) (1 mld. Kč)

- **Nízkoemisní a bezemisní vozidla pro VHD (mikro a minibusy, 10 až 26 míst)**

Motivace k využívání cenově dostupné a přístupné veřejné dopravy. Zajištění nákupu nízkoemisních a bezemisních mikro a minibusů pro ÚSC/ORP, kraje. (1-2 mld. Kč)

ePlatforma a ČLFA

- **Operativní leasing na BEV pro spotřebitele, živnostníky a firmy se sociálním programem, příp. vč. podpory na wallbox, zajištění služeb spojených s užíváním vozidla**
Zajištění dopravy do zaměstnání nebo dopravy za klienty (v případě podnikatele) pro klienty v odlehlých lokalitách, kde není dostupná standardní obslužná infrastruktura) (1 mld. Kč/rok)
- **Podpora car-sharingu s využitím vozidel BEV**
Sdílení automobilů (tzv. carsharing) umožňuje lidem využívat auta tehdy, když je skutečně potřebují, redukuje potřebu vlastnit osobní automobil a s tím uvolňuje veřejný prostor a umožňuje vyhnout se nákladům na provoz a údržbu vlastního osobního vozidla. (6 mld. Kč)
- **Operativní skupinová doprava do zaměstnání:** nájem elektrických vozidel (minibusů nebo osobních vozidel apod.) pro skupinovou dopravu zaměstnanců do zaměstnání pro firmy. Nájem elektrických minibusu nebo vozidel kategorie M1, M2 pro zajištění operativní skupinové dopravy pro firmy a podnikatele v odlehlých územích ČR. (1-2 mld. Kč/rok)
- **Podpora pro zranitelné domácnosti a zranitelné uživatele dopravy**
Podpora musí být zaměřená na **kompensaci zvýšených nákladů** přepravného spojených se zaváděním nízké a bezemisní **veřejné dopravy**. Díky cenově dostupnější veřejné dopravě budou mít ohrožené skupiny obyvatel přístup k čistým možnostem mobility, aniž by museli čelit zvýšené finanční zátěži. (18, 8 mld. Kč)

Sdružení dopravních podniků

- **Operativní veřejná hromadná doprava: nákup elektrických minibusů pro ÚSC**

Nákup elektrických minibusů pro zajištění operativní veřejné hromadné dopravy pro územně samosprávné celky v odlehlých územích ČR. (1-2 mld. Kč)

- **Provozní dotace pro poskytovatele veřejné dopravy, která pokryje nárůst cen PHM v souvislosti se zavedením EU ETS 2**

V rámci zavedení EU ETS 2 dochází k navýšení cen PHM, což povede ke zvýšení nákladů poskytovatelů veřejné dopravy – Dopravní podniky, ČD a linkový dopravci. Pokud má zůstat zachovaná kvalitní síť veřejné dopravy a nemá dojít k navýšení IAD, je nutné navýšené náklady dopravců kompenzovat. (750 mil. Kč/rok)

- **Nákup nízkoemisních nebo bezemisních vozidel pro DP (1 mld. Kč/rok)**

Česká asociace organizátorů veřejné dopravy

- **Krytí zvýšených nákladů z důvodu zavedení ETS2 krajům jakožto objednatelům veřejné dopravy**
opatření se dotýká jak autobusové, tak železniční dopravy.
- **Krytí propadů tržeb z jízdného z důvodu zavedení ETS2 krajům jakožto objednatelům veřejné dopravy**
Zavedení nové kategorie cestujících „dopravně chudý“, který obdrží slevu z jízdného
> vymezit podmínky pro cestující, kteří slevu „dopravně chudý“ budou moci využít. Nejlépe tak, aby pro jízdné přicházel již s potvrzeným nárokem ze strany úřadů ČR. To povede k plošnému navýšení jízdného, k zavedení nové kategorie jízdného „dopravně chudý“ s nižší cenou jízdného a k sanaci propadu v tržbách objednateli z důvodu zavedení nové kategorie jízdného. Uvedené opatření řeší problém pouze částečně, dopad na veřejnou dopravu bude plošný po celém kraji.
- **Zajištění lepší obsluhy „dopravně chudých“ regionů**
Opatření by tedy mělo umožňovat úhradu nákladů objednatelům veřejné dopravy za zavedení další formy veřejné dopravy (doprava na zavolání/objednání), která zajistí v „dopravně chudém“ regionu odpovídající nabídku služeb veřejné dopravy.

Zahraniční praxe a návrhy opatření od DG Clima



Plán mobility škol

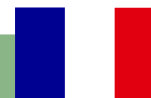
Popis	<p>Projekt každý rok vybere 21 škol v Bruselu (různé lokality, vč. vyloučených).</p> <p>Mezi hlavní aspekty programu patří začlenění tématu mobility do škol, zvýšení podílu pěší chůze, jízdy na kole a koloběžkách, zlepšení mobility, bezpečnosti silničního provozu a kvality života v okolí školy, zapojení rodičů do mobility jejich dětí a zvýšení jejich informovanosti a podpora učitelů.</p> <p>1. Diagnostika včetně průzkumů mezi žáky a zaměstnanci školy zjistit návyky a problémy v oblasti udržitelné mobility a také trasy pro cestu do školy.</p> <p>2. Na základě posouzení tým vypracuje doporučení a akční plán pro každou školu.</p> <p>= podporuje školy workshopy, výukovými materiály, mapami, vybavením, sadami na opravu kol, výukovými sadami VR a dalšími. Kromě toho se v případě potřeby realizuje zlepšení infrastruktury. Zúčastněné školy jsou v prvním roce účasti vedeny manažery mobility neziskových organizací.</p>
Cíle	<ul style="list-style-type: none">- Lepší pochopení současné situace v oblasti mobility ve škole.- Změna způsobu dopravy směrem k aktivní mobilitě (chůze a jízda na kole).- Pokyny pro výzkum, realizaci a vyhodnocování opatření na podporu aktivnější a bezpečnější dopravy.- Zvyšování povědomí dětí, rodičů a učitelů.
dopady na zranitelné cílové skupiny	<p>Projekt zlepšuje schopnost dětí aktivně se účastnit dopravy. Děti jsou obzvláště zranitelnými účastníky silničního provozu. Zlepšení jejich dopravní bezpečnosti a informovanosti je pro ně přínosem. Projektu se účastní relevantní podíl škol v oblastech s nízkými příjmy.</p>
úspory energie a snížení emisí	<p>Z hodnocení mobility však vyplývá, že podíl žáků, kteří chodí do školy pěšky a jezdí na kole, se v posledních letech zvýšil. Zatímco 27 % školních cest v Bruselu se stále uskutečňuje autem, od roku 2020 se toto číslo snížilo o 2 %. Většina dětí využívá veřejnou dopravu (36 %), chodí pěšky (30 %) nebo jezdí na kole (4 %).</p>



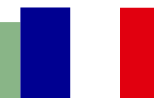
Program financování nákladních kol

Popis	Program financování nákladních kol , který <i>poskytuje město Cáchy v Německu</i> , je zaměřen na snížení počtu jízd autem a emisí a na poskytnutí bezemisních alternativ. Program se zaměřuje na domácnosti, včetně registrovaných partnerství a rodičů samoživitelů s alespoň jedním dítětem (do 18 let) žijícím v domácnosti. Podmínkou pro účast v programu je, aby se hlavní bydliště nacházelo v Cáchách. Maximální výše dotace na pořizovací náklady činí 80 % pro příjmové skupiny s ročním zdanitelným příjmem 28 000 až 40 000 EUR. Pro příjmové skupiny s ročním zdanitelným příjmem 54 000 až 120 000 EUR lze dotovat 50 % pořizovacích nákladů. Maximální výše finančních prostředků, které mohou žadatelé získat na nákladní kola s elektrickým pohonem , je 2 500 EUR a 1 250 EUR na nákladní kola bez elektrického pohonu. 1 000 EUR navíc je poskytováno držitelům místní sociální karty, která poskytuje slevy na využívání obecních zařízení osobám, které pobírají sociální dávky nebo podporu v nezaměstnanosti. Přívěsy na jízdní kola jsou dotovány maximální částkou 400 EUR.
Cíle	Program dotací na nákladní kola pro rodiny má pomoci dosáhnout klimatických cílů stanovených městem Cáchy v rámci integrované koncepce ochrany klimatu. Cílem je zatraktivnit a zpřístupnit nákup nákladních kol většímu počtu domácností.
dopady na zranitelné cílové skupiny	Díky nabídce dopravních alternativ zlepšuje opatření cenovou dostupnost nákladních kol, snižuje závislost na autech a řeší tak nerovnou dostupnost mobility.
úspory energie a snížení emisí	Cílem programu je umožnit přechod na klimaticky neutrální mobilitu a její začlenění do každodenního života rodin v Cáchách. Cílem je přechod od individuálního používání automobilů k nízkoemisní mobilitě, například kombinací nákupních cest a přepravy dětí pohodlným a udržitelným způsobem. Opatření je klasifikováno jako pozitivně relevantní pro ochranu klimatu se středním dopadem na emise CO ₂ . Úspora emisí CO ₂ v důsledku tohoto opatření se odhaduje na 80 až 770 tun ročně, což odpovídá 0,1 až 1 % ročního cíle úspor definovaného v integrované koncepci ochrany klimatu města.

Zelený bonus pro vozidla s nízkými emisemi



Popis	Francouzský zelený bonus je státní pobídka na nákup nebo pronájem nového nebo ojetého vozidla – bonus pro kupující s nízkými příjmy. Původně byl tento systém zaveden v roce 2007, jeho podmínky byly několikrát upraveny. Systém využívá příjmy z poplatků za vozidla s vysokou emisní náročností k financování bonusů za elektromobily s cílem podpořit rozhodnutí o koupi elektromobilu namísto konvenčního vozu. Tím tento systém slouží dvěma účelům: Vytváří pobídku pro nízkouhlíkové vozy, odrazuje od vozidel s vysokými emisemi a zároveň financuje dotace na nízkouhlíkové vozy. Bonus je poskytován na elektrická nebo vodíková vozidla nebo jejich kombinaci jako výhradní zdroj energie a platí pro elektrické a vodíkové osobní automobily a dodávky (nové i ojeté) a pro elektrická dvoukolová nebo tříkolová vozidla a čtyřkolky (pouze nová vozidla). Od roku 2024 bude pobídka poskytována pouze elektromobilům s výrobní uhlíkovou stopou nižší než 14,75 tuny CO ₂ . V praxi to vede ke znevýhodnění mnoha automobilů vyrobených v Číně s vyšší uhlíkovou stopou z výroby.
Cíle	Program podporuje nákup nízkoemisních vozidel jako součást přechodu na energetiku a národní strategie "zeleného průmyslu". Kromě cíle ekologického bonusu, kterým je snížení dopadu automobilů na životní prostředí a podpora pobídek pro čisté materiály a energii při výrobě automobilů, budou mít z tohoto programu prospěch zejména automobily vyrobené ve Francii a v Evropě.
dopady na zranitelné cílové skupiny	Zelený bonus zvyšuje cenovou dostupnost a přístupnost elektromobilů pro skupiny obyvatel s nižšími příjmy tím, že je možné získat dotaci i na ojeté vozy. To pomáhá podporovat sociální začlenění a činí přechod na elektromobily spravedlivějším.
úspory energie a snížení emisí	Podle studie francouzského ministerstva ekologie (Ministère de l'Écologie, du Développement durable et l'Énergie, 2015: Stratégie Nationale Bas-Carbone) mají iniciativy zaměřené na zlepšení výkonnosti nových osobních automobilů potenciál snížit emise skleníkových plynů o 5,4 milionu t/CO ₂ v roce 2020, 8,0 milionu t/CO ₂ v roce 2025 a 9,8 milionu t/CO ₂ v roce 2030.



Systém leasingu elektrických vozidel

Popis	Francouzská vláda zavedla dotovaný leasingový program pro elektromobily , který nabízí leasingové sazby ve výši 100-150 EUR měsíčně v závislosti na velikosti vozu. Cílem tohoto programu je pomoci chudším domácnostem změnit návyky v oblasti mobility ze spalovacích automobilů na elektrické modely. Režim se vztahuje na pracující jednotlivce, jejichž referenční daňový příjem na podíl nepřesahuje 15 400 EUR ročně (přibližně 50 % aktivních domácností). Žadatelé jsou navíc způsobilí, pokud jejich dojezdová vzdálenost činí alespoň 15 km/den nebo celkem 8 000 km/rok. Počínaje objemem 25 000 pronajatých automobilů, které budou financovány v roce 2024, se bude systém v dalších letech dále rozvíjet co do velikosti a rozsahu. Elektromobily způsobilé v rámci nového plánu budou muset rovněž splňovat revidovaná francouzská pravidla "zeleného bonusu" týkající se omezených emisí uhlíku z výroby (14,75 tuny na vozidlo). Po pouhém měsíci již vládní agentura obdržela 90 000 žádostí.
Cíle	Cílem systému je splnit cíle snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030 a zároveň podpořit výrobu elektromobilů a pomoci sociálně slabším jedincům. Přispívá k dosažení cílových výkonnostních norem EU pro emise CO2 a nakonec k postupnému ukončení prodeje automobilů emitujících CO2.
dopady na zranitelné cílové skupiny	Leasingový program zvyšuje dostupnost elektromobilů pro skupiny obyvatel s nižšími příjmy tím, že nabízí měsíční splátky jako alternativu k nákupu. Kromě toho umožňuje domácnostem, které potřebují dojíždět do zaměstnání, například domácnostem, které se kvůli nižším nájmům nacházejí dále od pracoviště, aby tak činily způsobem šetrným k životnímu prostředí. Celkově to pomáhá podporovat sociální inkluzi a činí přechod na elektromobily spravedlivějším.
úspory energie a snížení emisí	Tento systém je součástí širší vládní iniciativy, jejímž cílem je každoročně snížit emise skleníkových plynů o 5 % a do roku 2030 dosáhnout snížení o 55 % ve srovnání s rokem 1990.



Londýnský program šrotovného pro vozidla s vysokými emisemi

Popis	Starosta Londýna financoval program šrotovného ve výši 160 milionů GBP (187 milionů EUR), který byl poprvé zaveden v roce 2022 a rozšířen v roce 2023 a který poskytuje finanční pomoc oprávněným obyvatelům Londýna na sešrotování vozidel, která nesplňují podmínky pro zónu s velmi nízkými emisemi (ULEZ), tj. která mají vozidla nesplňující emisní normy. Všichni obyvatelé Londýna mohou požádat o příspěvek až 2 000 GBP (2 300 EUR) na sešrotování automobilu nebo až 1 000 GBP (1 170 EUR) na sešrotování motocyklu. Případně se mohou rozhodnout pro získání jedné roční jízdenky na autobus a tramvaj a nižší peněžní platby (což znamená vyšší celkovou hodnotu než samotná platba grantu), např. sešrotování automobilu - 1 600 GBP (1 800 EUR) plus jedna roční jízdenka na autobus a tramvaj za cenu pro dospělé (celková ekvivalentní hodnota = 2 500 GBP (2 900 EUR)). V případě bezbariérových vozidel je platba 10 000 GBP (11 700 EUR) za sešrotování nebo 6 000 GBP (7 000 EUR) za modernizaci podle norem ULEZ.
Cíle	Nejsou stanoveny žádné kvantitativní cíle, ale cílem systému je zlepšit kvalitu ovzduší vyřazením nebo modernizací nevyhovujících vozidel.
dopady na zranitelné cílové skupiny	Očekávané nebo dosažené dopady na zranitelné cílové skupiny nejsou uvedeny.
úspory energie a snížení emisí	Očekávané nebo dosažené úspory energie a snížení emisí se neuvádějí.



Doprava reagující na poptávku ve venkovských oblastech Kastilie a Leónu

Popis

V roce 2004 **zahájily regionální orgány veřejné správy ve španělském regionu Kastilie a León dopravní služby reagující na poptávku ve venkovských oblastech**, které financuje regionální správa ročními dotacemi ve výši přibližně 8 milionů EUR. Síť byla navržena tak, aby propojila centra (hlavní města a vesnice) s nesčetnými menšími vesnicemi. Do roku 2019 bylo v regionu zřízeno celkem 800 linek, na kterých se podílí především vozový park dodávek (62 %), autobusů (29 %) a taxíků (9 %). Občané si mohou své cesty objednat tak, že se obrátí na **centralizovaný dispečink bud' prostřednictvím online aplikace, nebo telefonicky**. Využití dopravy reagující na poptávku stálo do roku 2012 paušální poplatek 1 EUR za jednu cestu, nyní 2 EUR. Cílem dopravy reagující na poptávku je řešit problém zajištění finančně udržitelné a efektivní veřejné dopravy v oblastech s nízkým počtem (a stárnoucích) obyvatel.

Cíle

Dopravní služba reagující na poptávku nemá kvantitativní cíle, ale mezi její hlavní cíle patří: Řešení neuspokojených potřeb mobility v malých obcích se zaměřením na oblasti, které nejsou efektivně obsluhovány běžnou veřejnou dopravou.- Zlepšení dostupnosti základních služeb, jako je zdravotnictví, vzdělávání, kultura, cestovní ruch a volný čas.- podpora starších a znevýhodněných osob- Usnadnění spojení mezi hlavními městy a **zajištění komplexní dopravní sítě, která odpovídá potřebám venkovského obyvatelstva**.

dopady na zranitelné cílové skupiny

Od zahájení provozu sloužila doprava reagující na poptávku třem milionům uživatelů, přičemž ji významně využívají starší lidé, kteří tvoří velkou část venkovského obyvatelstva. Jen v roce 2011 bylo uskutečněno přibližně 85 000 jízd. **Profil uživatelů tvoří převážně ženy (67 %) a osoby starší 65 let (64 %)**. Služba je pozitivně hodnocená.

úspory energie a snížení emisí

Očekávané nebo dosažené úspory energie a snížení emisí se neuvádějí.



TGP Flex v Ženevě

Popis	TPG Flex je mezinárodní přeshraniční služba na vyžádání , kterou provozuje společnost TPG (Transports Publics Genevois) pro oblast Ženevy. Služba byla spuštěna v prosinci 2021 a pokrývá přeshraniční oblast kolem Ženevy se zastávkami ve Francii a Švýcarsku a s návaznými spoji do stanice La Plaine (Švýcarsko). Regionální charakter projektu, který pokrývá nejen několik obcí, ale i dvě země, představuje inovativní přístup, který umožňuje pravidelné přeshraniční dojíždění prostřednictvím TPG flex. Služba je k dispozici od pondělí do pátku od 8.50 do 16.30 a od 19.45 do 22.30 hodin. Uživatelé si mohou své cesty rezervovat už týden před odjezdem. Služba je plně integrována do online rezervační služby dopravců, lze ji rezervovat prostřednictvím aplikace nebo webových stránek.
Cíle	Autobusy na vyžádání doplňují pravidelné linky sítě , aby byla veřejná doprava pohodlnější a spolehlivější. Ačkoli služba není zaměřena konkrétně na zranitelné skupiny, nabízí lepší mobilitu skupinám, které nemají přístup k osobnímu automobilu.
dopady na zranitelné cílové skupiny	Služba TPG Flex umožňuje obyvatelům na obou stranách hranice rychlé a snadné cestování, ať už za prací nebo za zábavou. Mezi hlavní cílové skupiny, které by projekt mohl oslovit, patří ženy (80 % uživatelů) a studenti.
úspory energie a snížení emisí	Od spuštění služby bylo uskutečněno 10 000 cest. Tím, že přispívá k přechodu na udržitelnou dopravu, má potenciál snížit spotřebu fosilní energie a emise z automobilové dopravy.



Mobitwin

Popis	<p>Cílem Mobitwin je propojit lidi s dobrovolnými řidiči v belgickém regionu Flandry Cílovými skupinami jsou starší lidé, lidé se zdravotním postižením nebo sníženou pohyblivostí a lidé s nízkými příjmy, kteří nevlastní auto, nemají přístup k veřejné dopravě nebo si nemohou dovolit taxi. Uživatelé žádají o jízdu 48 hodin před cestou, aby bylo možné najít dobrovolníka. Na konci cesty člen zaplatí za ujeté kilometry. Službu Mobitwin zavedla v 90. letech 20. století nezisková organizace Mpact, která se zabývá sdílenou mobilitou. Je financována svými uživateli a další finanční prostředky získává od belgických regionů a obcí. Od roku 2018 usnadňuje řidičům správu jízd mobilní aplikace. Většina členů však dává přednost osobní rezervaci cesty. Službu zajišťuje místní přepážka Mobitwin, kterou provozují obce nebo další místní partneři. Jejich úkolem je propagace služby, zjišťování potřeb a nábor dobrovolníků. Dále odměňují řidiče nabídkou podpory a neformálních setkání a informují o milnících a událostech místní tisk.</p>
Cíle	Projekt se zabývá mobilitou zranitelných skupin. Prostřednictvím služby mobility peer-to-peer se lidé se zdravotním postižením, nízkými příjmy a starší lidé mohou nadále účastnit každodenního života.
dopady na zranitelné cílové skupiny	Mobitwin má 40 000 členů a téměř 3 000 dobrovolníků ve 250 belgických obcích . Ročně uskuteční více než 400 000 cest, což představuje 10,5 milionu kilometrů.
úspory energie a snížení emisí	Projekt se nezaměřuje na snižování emisí v odvětví dopravy, ale spíše na spravedlivý přístup k mobilitě. Přesto vytvořením sítě dobrovolnické služby mobility umožňuje snížit počet vlastníků soukromých automobilů u dalších skupin. Vzhledem k tomu, že soukromá vozidla jsou využívána intenzivněji namísto investic do nových vozidel pro službu mobility, přispívá program k dalším úsporám energie a snižování emisí.



Peněženky na mobilitu

Popis	Mobilní peněženky jsou předplacené platební možnosti , které mají zlepšit přístup obyvatel s nízkými příjmy k různým službám městské mobility, jako je veřejná doprava, služby na vyžádání nebo sdílení. Zavedení peněženek mobility může být elektronické, založené na aplikaci nebo na kartě. Nový koncept byl realizován v několika pilotních projektech v amerických městech, jako jsou Los Angeles, Oakland, Pittsburgh, Portland nebo Sacramento. V pilotních projektech města do svých programů speciálně získala omezený počet (od 100 do 2 000) domácností s nízkými příjmy. V největším z pilotních projektů, v pilotním projektu univerzální základní mobility v jižním L. A., byly peněženky na mobilitu zpoplatněny částkou 150 USD (139 EUR) na dobu jednoho roku. Vyhodnocení ukázalo, že většina účastníků používá peněženky pro veřejnou dopravu (90 % v Oaklandu), čímž nahrazují soukromá vozidla. Kromě toho peněženky na mobilitu zvýšily přístup k mobilitě pro nízkopříjmové skupiny.
Cíle	Cílem pilotních projektů je zpřístupnit všem občanům bez ohledu na jejich socioekonomický status nebo zdravotní postižení odpovídající nabídku cenově dostupné dopravy. To přispívá k dosažení cílů v oblasti klimatu, snížení dopravní zátěže a zvýšení kvality života obyvatel. Kromě toho má forma pilotních projektů poskytnout obecné poznatky o dopadu peněženek mobility na rovné příležitosti, ekonomické a zdravotní aspekty a snižování emisí skleníkových plynů.
dopady na zranitelné cílové skupiny	Dopad projektů se rozšíří na vybrané okresy, které se vyznačují nízkými příjmy a podpoří obyvatele znevýhodněných čtvrtí (SVL)
úspory energie a snížení emisí	Projekty se nezaměřují na snižování emisí v odvětví dopravy, ale spíše na rovný přístup k mobilitě, která je však navržena tak, aby byla ekologicky udržitelná.

Peněženky na mobilitu



Popis	<p>V roce 2006 zavedlo ministerstvo dopravy v Anglii "zvýhodněnou jízdenku" pro starší osoby (od 60 let) a osoby se zdravotním postižením. Umožňoval jim bezplatné cestování autobusem ve všední dny od 9:30 do 23:00 a o víkendech a svátcích po celý den. V rámci tohoto systému byl přijat inteligentní průkaz, který cestujícím s koncesí umožňuje cestovat bezhotovostně. V roce 2008 byl systém rozšířen tak, aby příjemci těchto průkazů mohli cestovat po lokalitách v rámci Anglie veřejnou autobusovou dopravou. Od roku 2010 se v důsledku změn v zákonech souvisejících s odchodem do důchodu začal postupně zvyšovat minimální věk pro čerpání výhod zvýhodněného cestování autobusem v souladu s věkem odchodu do státního důchodu, který v roce 2021 dosáhne 66 let.</p>
Cíle	<p>Očekávané přímé přínosy zahrnovaly lepší přístup k základním službám, lepší přístup k přátelům a rodině, lepší přístup k volnočasovým aktivitám a usnadnění delšího nezávislého života. Očekávané nepřímé přínosy zahrnovaly snížení dopravní zátěže v důsledku přesunu z automobilů na autobusy a přínosy pro místní ekonomiku v důsledku zvýšených výdajů plynoucích z častějších nákupních cest.</p>
dopady na zranitelné cílové skupiny	<p>Podle hodnotitelů pověřených britským ministerstvem dopravy je BCR snížena především vyvolaným rozšířením autobusového parku, které vede k "čistému negativnímu dopadu na dopravní zácpy a emise skleníkových plynů". Přestože kritéria způsobilosti nejsou založena na příjmu, systém vykázal výrazně progresivní distribuční účinky, neboť příjemci vydělávající méně než 10 000 GBP (13 777 EUR, směnný kurz z roku 2015) ročně využívali svou sociální jízdenku dvakrát častěji než příjemci vydělávající více než 20 000 GBP (27 554 EUR, směnný kurz z roku 2015) ročně.</p> <p>Bylo zjištěno, že starší lidé si průkazky cení, protože podporuje sociální integraci. Výzkum ukázal, že průkazka podporuje využívání autobusu jako "sociálního prostoru", kde vznikají neformální podpůrné sítě a posiluje se sociální interakce. Kromě toho bylo uvedeno, že opatření vedlo ke zvýšení počtu cest zaměřených na volný čas, ke kterým by nedošlo, pokud by s cestováním byly spojeny náklady.</p>
úspory energie a snížení emisí	<p>Očekávané nebo dosažené úspory energie a snížení emisí se neuvádějí.</p>

Vstup EUROPEUM (bude doplněno)

Závěr a shrnutí

Preferovaná opatření a doporučení:

- Zlepšení veřejné dopravy pomocí služeb na vyžádání a sdílení;
- Snížit chudobu v dopravě a podpořit přechod na jiný (čistější) druh dopravy rozšířit dostupnou a spolehlivou veřejnou dopravu ve venkovských, příp. v některých případech příměstských oblastech;
- Integrovat služby sdílení a služby na vyžádání do veřejné dopravy;
- Kvalitní plánování, aby se systém nekanibalizoval a maximalizovaly se společné přínosy;
- Zvážit sociální tarify (zejm. s ohledem na alokaci SKF);
- Jednotný software/platformy.

Udržitelná doprava = dostupná doprava (atraktivnější než využití soukromých automobilů)

Závěr a shrnutí

Další setkání červen/červenec (dle dodaných podkladů)

Pracovní náplň

- Nastavení spolupráce s dodavatelem (projekt hrazený z nástroje TSI);
- Práce s indikátory dle výstupů konsorcia SEEPIA, datová řada 2017-2022, 4 indikátory dle analýzy STEM, důležitá bude interpretace;
- Mapové podklady;
- Upřesnění opatření, práce s milníky.

DISKUZE

- Napadají vás **další opatření**, které by měly být zváženy?
- Je potřeba **doplnění**, chybí něco?
- Máte další **podněty** k prezentovaným opatřením?

Diskuze a závěr



Děkujeme za pozornost

Jaroslav Kepka

e-mail: jaroslav.kepka@mzp.cz



Ministerstvo životního prostředí



@mzpcr



@ministerstvo_zp



Ministerstvo životního prostředí



@ministerstvozivotnihoprostredi