

Zápis ze 7. jednání Tematické pracovní skupiny Sociálního klimatického fondu pro dopravu (TPS SKF D)

Datum zasedání:	27. srpna 2025
Místo:	Ministerstvo životního prostředí / on-line
Přítomní účastníci:	<p><u>Fyzicky:</u> Maggie Škabraha Dokupilová (MŽP), Alžběta Rychnovská (MŽP), Helena Staňková (MŽP), Markéta Fikerová (MŽP), Lukáš Folbrecht (Elektromobilní platforma), Rebeka Hengalová (EUROPEUM), Gabriela Hůlková (SMO ČR), Jaroslav Martinek (Partnerství pro městskou mobilitu), Petr Vízdal (Sdružení dopravních podniků ČR), Jiří Krist (NS MAS ČR), Vít Sedmidubský (MD), Petr Vychodil (Česká asociace organizátorů veřejné dopravy), Martin Philipp (STEM)</p> <p><u>Online:</u> Karel Voldřich (MŽP), Petra Alžběta Baslová (MŽP), Jan Tůma (MŽP), Jan Adamčík (MŽP), Jaroslav Kepka (MŽP), Jiří Hromádko (MŽP), Martin Chládek (MMR), Martin Janda (MMR), Vladimír Malý (AK ČR), Filip Pospíšil (MMR), Jan Krajhanzl (Institut 2050), Jiří Vopravil (ČSÚ), Martin Večeřa (Česká asociace organizátorů veřejné dopravy), Tomáš Hadviga (SMO ČR), Marek Maleňák (MPSV), Daniel Sokol (MMR), Eva Straková (MD), Jan Brych (MPSV), Hana Aulická Jírovcová (HSR ÚK), Jaroslav Krutílek (ČLFA), Veronika Fajmonová (Úřad vlády)</p>

Program jednání:

1. Úvod, novinky v přípravě SKP
2. Draft SKP a jednotlivá opatření
 - a) Integrované projekty poptávkové dopravy
 - b) Nákup bezemisních vozidel veřejné dopravy
3. Další kroky

Přílohy zápisu:

1. prezentace 7. jednání TPS SKF D

1. Úvod, novinky v přípravě SKP

A. Rychnovská (MŽP) přivítala členy TPS SKF D a představila program jednání. Dále uvedla aktuality od posledního jednání PS v dubnu 2025, a to že MŽP ve spolupráci zejména s MD a SFŽP více rozpracovalo opatření v oblasti dopravy; draft SKP je na pracovní úrovni konzultován s EK, aktuálně čekáme na zpětnou vazbu k zaslanému draftu a očekáváme od EK reakci v září, zároveň byl finalizován projekt TSI a výstupy z něj budou sdíleny v rámci pracovní skupiny na sdíleném disku.

2. Draft SKP a jednotlivá opatření

A. Rychnovská (MŽP) uvedla, že v SKP v oblasti dopravy stále pracujeme s 2 opatřeními, a to Integrované projekty poptávkové dopravy a Nákup vozidel.

a. Integrované projekty poptávkové dopravy

A. Rychnovská (MŽP) představila opatření a uvedla, že jeho specifikem je aktuální nedostatek zkušeností s danou aktivitou vzhledem k tomu, že poptávková doprava je legislativně zavedena teprve od července 2025. V rámci opatření je plánována podpora na investiční náklady a po omezenou dobu na provozní náklady. Aktuálně je v řešení nastavování konkrétních cílů v závislosti na odhadovaném zájmu obcí a očekávaných velikostech projektů. MŽP by rádo ve spolupráci se SMO ČR zorganizovalo dotazníkové šetření mezi obcemi pro zjištění jejich zájmu o dané opatření.

L. Folbrecht (Elektromobilní platforma) se dotázal na typ bezemisních vozidel. **A. Rychnovská (MŽP)** uvedla, že z důvodu specifika poptávkové dopravy (menší počet cestujících) a nedostatku řidičů (na standardní velké autobusy nestačí ŘP B, na malé ano) se počítá s vozidly M1 a M2 do 8 míst.

R. Hengalová (EUROPEUM) se dotázala na stanovení uvedeného cíle 1 200 vozidel a zda MŽP pracuje s možností, že dané nastavení cíle by vedlo k tomu, že jednotlivé obce ve velkém nakoupí vozidla, ale nebude to sanovat potřeby v dané lokalitě. **A. Rychnovská (MŽP)** vysvětlila, že v draftu uvedený cíl byl stanoven na základě propočtů v TSI projektu, ale očekáváme jeho možné snížení dle aktuálnějších přepočtů. Dále uvedla, že je v řešení způsobilý žadatel. Vysvětlila, že cílíme i na projekty zasahující větší území nikoliv pouze jednotlivé obce, a to právě díky nastavení možného žadatele například na Místní akční skupinu. Zároveň dodala, že obce po určité době budou muset samy hradit provozní náklady a bude stanovena nutná doba udržitelnosti, a tedy nehrozí varianta, že by obce zbytečně nakoupily velké množství vozidel. **R. Hengalová (EUROPEUM)** se dále dotazovala, zda TSI projekt zjišťoval absorpční kapacitu, tedy zájem obcí o dané opatření a počet obcí potřebující například pouze 1 vozidlo. **A. Rychnovská (MŽP)** vyvrátila a uvedla, že se jedná o prostý výpočet dle alokace a odhadované nákladovosti.

Následně se **R. Hengalová (EUROPEUM)** dotázala na stanovení spolupracujících firem na dodávání autobusů a SW řešení a jak budou vybírány, zda se jedná o běžnou soutěž nebo budou nějak firmy preferovány. **A. Rychnovská (MŽP)** uvedla, že dané stanovení není obsahem SKP a bude řešeno na úrovni výzvy.

Dále se **R. Hengalová (EUROPEUM)** dotázala na zdůvodnění zahrnutí elektro cargo kol a elektro skútrů do podpory v rámci opatření, a nezahrnutí podpory na elektromobil pro car sharing. Poukázala, že cílovou skupinou mají být například matky samoživitelky, rodiny s malými dětmi, starší osoby, kteří spíše nebudou využívat tento způsob dopravy. **A. Rychnovská (MŽP)** vysvětlila, že se jedná o možnost, jak ze SKF podpořit i jinou dopravu než veřejnou a zdůraznila, že se nejedná o stěžejní část daného opatření, pouze o doplňkovou možnost. **K. Voldřich (MŽP)** dále doplnil, že elektromobily byly zamítnuty kvůli potřebě vysoké investice oproti malému počtu uspokojených osob a uvedl, že cargo kola umožňují i převoz dětí. **J. Martinek (Partnerství pro městskou mobilitu)** k tématu doplnil praktický příklad, kdy v Olomouckém kraji aktuálně zahajují na září pilotní projekt na půjčení 10 nákladních cargo kol, cargo kol pro rodiny a elektrických skládaček a budou od daných osob získávat zpětnou vazbu, 26.9. ve Velké Bystřici zorganizují akci k danému tématu a zvou zástupce SKF. Město Olomouc musí vytvořit nový plán udržitelné mobility.

P. Vychodil (Česká asociace organizátorů veřejné dopravy) položil dotaz na přesné cílové oblasti a možnost získat výstupy TSI. Dále poukázal na to, že aktuálně projekty jsou spíše v okolí Prahy, které asi do dané skupiny nespadnou; dále poukázal na legislativní požadavky na zastávky a zastavovací místa, vítá zahrnutí vozidel M2 a dobíjecí infrastruktury, avšak upozorňuje na specifikum dobíjecí infrastruktury pro M2. Zdůraznil, že klíčové bude, jaký bude zájem obcí a krajů a jak bude stanovena přesně daná výzva. **A. Rychnovská (MŽP)** uvedla, že při stanovení cílové oblasti vycházíme z mapy obslužnosti dle párů spojů do ORP (červené a bílé oblasti) a doplnila, že proběhlo jednání se zástupci z CHAPSu o vysvětlení

dostupných dat, na základě kterých vznikl daný podklad. Aktuálně je v řešení, zda bude cíleno i na obce, které například z jednoho místa mají dobré spojení do ORP a aktuálně v dané mapě jsou tedy bílým místem, avšak například v rámci obce je doprava problematická. Uvedla konkrétní příklad obce Bystřice, ve které z centra obce je dobrá dostupnost do ORP, avšak v rámci území obce není dostatečná doprava do centra na danou zastávku a obec proto spustila projekt poptávkové dopravy na svém území. Uvažuje se tedy o zachování dané mapy dle spojů a o možném přidání dalších obcí, které budou mít specifické problémy.

A. Rychnovská (MŽP) dále doplnila, že v připravovaném dotazníku se SMO ČR chceme zjistit i zpětnou vazbu od obcí k danému způsobu stanovování cílových obcí. **R. Hengalová (EUROPEUM)** se k danému dotazníku zeptala na podrobnosti. **A. Rychnovská (MŽP)** uvedla, že proběhl obdobný dotazník pro opatření v oblasti budov v červenci a očekáváme rozesílání dotazníku k dopravě v průběhu září s měsícem na získání odpovědí. Dotazník je však ještě na začátku přípravy. V dotazníku pro budovy odpovědělo cca 300 obcí. **G. Hůlková (SMO ČR)** se dále dotázala na možnost sdílení seznamu cílených obcí a dovysvětlení, jaké jsou ty jiné specifické problémy. **A. Rychnovská (MŽP)** uvedla, že přesný výčet obcí je ještě pracovní a k diskuzi, je ale možné sdílet informaci o tom, jaké obce tam řádově budou. Specifickou situací jsou například obce, které z centra obce mají dobrou obslužnost do ORP, ale autobusy nezajíždí do okrajových částí obce, nebo například když obcí prochází vlak s vícero spoji ale bez napojení na zbytek obce.

F. Pospíšil (MMR) chápe, že přetrvává definice dopravní chudoby dle území a uvedl, že je zásadní, jak bude stanovena velikost území, zda dle obcí nebo dle ORP, či místně v obci a zeptal se, zda bude poptávková doprava obsluhovat i oblasti, na které se necílí.

A. Rychnovská (MŽP) uvedla, že pro propojenost oblasti budou moci obsluhovat i neoznačená území. Pracovně se počítá s podmínkou, aby alespoň 50 % území obsluhovaného poptávkovou dopravou bylo „červené“ v mapě. **F. Pospíšil (MMR)** se dále dotázal na finanční dostupnost dané dopravy. **A. Rychnovská (MŽP)** uvedla, že ze SKF nebudou poskytovány slevy na dopravu jednotlivcům a cenová politika bude řešena individuálně, nikoliv dle rozhodnutí výzvy, a nebude stanovena maximální cena jízdného.

M. Večeřa (Česká asociace organizátorů veřejné dopravy) se dále dotazoval na cíl zmíněného dotazníku SMO ČR a poukázal na to, že zapojenost obcí do organizace veřejné dopravy je regionálně velice různá a dotazník tak nemusí být vzorovým šetřením.

A. Rychnovská (MŽP) uvedla, že dotazník ještě není finalizovaný, cílem dotazníku má být ukázat rozsah limitu dostupné analýzy a zájem o daný projekt. **P. Vychodil (Česká asociace organizátorů veřejné dopravy)** doplnil, že je potřebné obce v dotazníku informovat i o předpokládané nákladovosti provozu. K stanovení cenových tarifů dále doplnil, že v rámci napojení projektu na krajskou dopravu se očekává využití tarifu v daném kraji, některé obce si však řeší finančně samostatně a mají jiné tarify i zdarma. Standardně však režim poptávkové dopravy je řešen v rámci integrovaného systému kraje.

M. Večeřa (Česká asociace organizátorů veřejné dopravy) se dále zeptal na páry spojů do socioekonomického centra – jak bylo určeno, co je socioekonomické centrum.

A. Rychnovská (MŽP) uvedla, že se zpravidla jedná o ORP, ale daný pojem umožňuje definovat jinak u obcí kolem velkých měst (Praha, Brno atd.), kdy lidé cílí spíše do velkého města, nikoliv do svého ORP.

J. Martinek (Partnerství pro městskou mobilitu) poukázal na příklad, kdy některá území jsou aktuálně obsluhována kapacitně naddimenzovanými velkými autobusy, které využívají například 2 cestující. Položil dotaz, zda tento projekt může nahradit stávající veřejnou dopravu. **A. Rychnovská (MŽP)** uvedla, že projekty by měly doplňovat běžnou veřejnou dopravu, ale není překážka pro to, aby v některých případech došlo k optimalizování celého systému veřejné dopravy a omezení běžné linkové dopravy ve prospěch poptávkové. **J. Krist (NS MAS)** doplnil, že poptávková doprava spíše než veřejnou dopravu nahrazuje

individuální dopravu a může být využívána osobami, které nemohou řídit – starší populace a děti bez řidičského průkazu.

Dále **J. Krist** (*NS MAS*) představil projekt na Opavsku spočívající v půl ročním provozu takzvaného „Soci taxi“. Využili evropské prostředky na studie pro komunitní energetiku i na studii pro vytvoření poptávkové dopravy. Z výzkumu vyhotoveného firmou Citya vyplynulo, že:

- Pro danou oblast potřebují na projekt 7 vozidel
- Ideální aby vozidla mohla mít zapojený přívěsný vozík na kola/kočárky
- Samozřejmostí má být rampa pro invalidní vozík
- Na jedno nabití mikrobuse odjede denní trasu

Řešili i dostupnost řidičů – zejména bývalí řidiči kamionů; v Rakousku existuje projekt poptávkové dopravy, ve kterém se v řízení vozidel střídají dobrovolníci (starosta, farář atd.).

Dále **J. Krist** (*NS MAS*) zmínil, že poptávková doprava může zefektivnit běžnou linkovou dopravu a fungovat jako svážení osob na páteřní linku veřejné dopravy. Ta by následně nemusela odbočovat z hlavní trasy do jednotlivých obcí, a nebo by poptávková doprava mohla například invalidní osoby zavážet přímo do cílové stanice k ordinaci lékaře. Následně uvedl, že připravovaný projekt by mohla realizovat přímo MAS a poukázal na potřebu nízké byrokracie projektů, například nedefinovat přesně popis zastávky, kterou by kvůli tomu nedokázali zařídit. Tarify by měly být podle něj ideálně řešeny na individuální úrovni, nikoliv dle krajských systémů integrované dopravy. **P. Vychodil** (*Česká asociace organizátorů veřejné dopravy*) zareagoval, že bude záležet na formulaci výzvy a že poptávková doprava má dnes již formální legislativní rámec stanovující podmínky, vč. podmínek pro zastávky. **A. Rychnovská** (*MŽP*) doplnila, že aktuálně se počítá s tím, že projekty poptávkové dopravy budou moci být do systému integrované dopravy zapojeny, zároveň to ale nebude vyžadováno. Záměrem je umožnit vznik projektů odpovídajících lokálním potřebám.

R. Hengalová (*EUROPEUM*) se dále zeptala na plánovanou udržitelnost projektů. Z podkladu vyplývá, že provozní náklady budou podporovány po dobu až 2 let, zda se řeší předcházení situace, kdy obce po dané době projekt utnou nebo skokově zvednou jízdné.

A. Rychnovská (*MŽP*) uvedla, že provozní náklady se budou snižovat postupně, aby právě nedošlo k skokovému růstu nákladů a v rámci výzev bude stanovena doba udržitelnosti; dle nařízení SKF vyplývá potřeba realizovat dlouhodobě udržitelné projekty i po skončení SKF; konkrétní znění výzev se bude teprve připravovat a bude v gesci státu.

b. Nákup bezemisních vozidel pro využití ve veřejné dopravě

A. Rychnovská (*MŽP*) představila dané opatření spočívající v investiční podpoře na nákup vozidel a nabíjecí infrastruktury a následovala diskuze.

P. Vízdal (*Sdružení dopravních podniků ČR*) se dotázal na podrobnosti opatření, a to stanovení maximální ceny a míry podpory. **A. Rychnovská** (*MŽP*) odpověděla, že není nyní ještě pevně stanoveno, budeme vycházet z obdobných výzev, kde bývá míra podpory 50 % a budeme vycházet z jednotkových nákladů.

Dále se **P. Vízdal** (*Sdružení dopravních podniků ČR*) dotazoval na konkretizaci žadatele a zda mohou být žadatelem podniky městské hromadné dopravy. **A. Rychnovská** (*MŽP*) uvedla, že aktuálně se uvažuje o tom, že žadatelem může být kdokoli, kdo provozuje dopravu hlavně v cílené oblasti, plánujeme, že žadatelem budou moci být i soukromé firmy, dopravci. Dodala však, že opatření je v pracovní verzi a čekáme zde na reakci od EK pro jeho správné nastavení.

J. Krajhanzl (*Institut 2050*) požádal o informaci, jak opatření může reálně přispět ke snižování dopravní chudoby a ne jen snižování emisí. **A. Rychnovská** (*MŽP*) uvedla, že

dané bude potřebné obhájit, uvažujeme každopádně o opatření jakožto o možnosti zefektivnit veřejnou dopravu a možnosti např. nově zajíždět do míst neobsložených standardními velkými vozidly. **P. Vychodil** (*Česká asociace organizátorů veřejné dopravy*) uvedl, že v případě podpory M1 a M2 vozů opatření umožní obsloužit oblasti, které běžný linkový autobus nemůže obsloužit.

R. Hengalová (*EUROPEUM*) položila dotaz, zda tato vozidla mají nahradit stávající nebo jsou doplňková a obce mohou daným opatřením zvětšit svůj vozový park. **P. Vízdal** (*Sdružení dopravních podniků ČR*) k danému doplnil, že obce aktuálně zpravidla nemají svůj vozový park a dopravce má objednávku od územního celku. **P. Vychodil** (*Česká asociace organizátorů veřejné dopravy*) potvrdil, že obce mají výjimečně vozidla a přibývá krajů, která mají vlastní vozidla (Ústecký, Liberecký kraj). **J. Krist** (*NS MAS*) doplnil, že menší autobusy umožní obsloužit například sídliště, kam nemohou zajíždět velké autobusy. **A. Rychnovská** (*MŽP*) zareagovala, že ve výzvě bude detailněji upraveno, zda se jedná o nahrazení stávajících vozidel či doplnění pro obsloužení vymezených lokalit. Vyzvala k zasílání připomínek a komentářů od členů pracovní skupiny.

J. Krist (*NS MAS*) následně poukázal na možnost využití samořiditelných vozidel a ušetření na provozních nákladech.

3. Další kroky a různé

A. Rychnovská (*MŽP*) představila harmonogram dalších kroků, viz přiložená prezentace.

M. Škabraha Dokupilová (*MŽP*) doplnila, že zásadní v dalším vývoji bude zejména zpětná vazba z EK a informovala o pokračování neformální spolupráce s EK.

P. Vízdal (*Sdružení dopravních podniků ČR*) položil dotaz, zda i v případě nezavedení ETS 2 bude k dispozici SKF. **A. Rychnovská** (*MŽP*) vysvětlila, že nikoliv, jelikož cílem SKF je zejména řešit dopady ETS 2. **M. Škabraha Dokupilová** (*MŽP*) doplnila, že systém ETS2 se již spouští na EU úrovni a zavádí se v jiných státech. I když ČR zavede ETS 2 později, tak o alokované prostředky v rámci SKF nepřijedeme. **R. Hengalová** (*EUROPEUM*) se dále dotázala, do kdy je tedy pozdržena alokace pro ČR v případě pozdějšího zavedení ETS 2. **M. Škabraha Dokupilová** (*MŽP*) uvedla, že přesný termín stanovený není. Při pozdějším schválení SKP také zůstává otázkou čerpání prostředků při jeho napojení na aktuálně připravovaný Víceletý finanční rámec.

J. Krist (*NS MAS*) se dotázal na finanční aspekty fondu a jak se počítá jeho objem v závislosti na ceně povolenek. **K. Voldřich** (*MŽP*) zareagoval, že objem alokace SKF je fixní okolo 50 mld. a došlo by k jeho snížení jen pokud by výnosy nedokázaly pokrýt daný fond, což se nepředpokládá. V případě, že by cena rostla, tak se objem SKF nebude zvyšovat. V nařízení je stanovena nižší alokace fondu při odložení ETS 2 o rok dle oznámení EK v polovině roku 2026, ale není zde stanovena penalizace pro stát, který spustí SKP později. **M. Škabraha Dokupilová** (*MŽP*) doplnila, že v případě vyšších cen povolenek se zvýší ostatní výnosy z ETS 2 k využití i mimo SKF. ČR nicméně aktuálně vyjednává úpravu mechanismu tržní stability systému, aby nedošlo ke skokovým změnám v cenách.

A. Rychnovská (*MŽP*) závěrem poděkovala za dosavadní spolupráci v pracovní skupině a rozloučila se s členy.

Zapsala: H. Staňková (*MŽP*), Schválil: K. Voldřich (*MŽP*)