

FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍCH PROJEKTŮ A ZÁMĚRŮ

ze zdrojů Evropské unie ve finanční perspektivě 2028-2034

Městská mobilita, veřejná hromadná doprava a cyklistická infrastruktura
v kontextu plánů udržitelné mobility měst a regionální dopravní obslužnosti krajů

Analytický elaborát

Stav právního a vyjednávacího rámce k 30. červnu 2026
(aktualizace k 15.7.2026)

Interreg
Danube Region



Co-funded by
the European Union


Active2Public Transport

Aktivita byla realizována v rámci projektu Active2 Public Transport (DRP0200217),
který je podporován v rámci programu Interreg Podunají (Danube Region Programme)
a spolufinancován Evropskou unií.

Obsah a orientace v dokumentu

Manažerské shrnutí – hlavní závěry a doporučení pro rozhodování

- 1. Východiska a metodika** – hierarchie zdrojů, terminologie a míra jistoty
 - 2. Rozpočet EU 2028-2034** - stav schvalování po červnové Evropské radě a červencové Radě EU
 - 3. Český návrh NRPP 2028+** - prioritní oblasti a dopady na financování dopravy
 - 4. Plány mobility jako investiční rámec** – SUMP, ISUMP, FUA, PDO a IDS
 - 5. Zdroje a finanční nástroje** – NRPP, CEF, Sociální klimatický fond, EIB/NRB a doplňkové programy
 - 6. Financování dle typu projektu** – MHD, regionální doprava, vozidla, terminály, cyklostezky, data
 - 7. Sociální klimatický fond a ETS2** – účinnost, cílení, český plán a praktické limity
 - 8. Finanční architektura projektů** – grant, úvěr, blending, provozní udržitelnost
 - 9. Doporučený postup 2026-2028** - projektový zásobník, připravenost, lobbying a řízení portfolia
- Závěr a prameny** – souhrn, kontrolní seznam a bibliografie

Jak číst čísla a procenta v tomto elaborátu

Všechny částky a sazby vztahující se k období 2028-2034 jsou návrhové. Čísla v hranatých závorkách v jednacím rámci Rady jsou stále otevřená. Dokument proto rozlišuje mezi právně účinnými pravidly, politicky dohodnutými částečnými mandáty, českými pracovními návrhy a pouhými scénáři. Pro investiční rozhodnutí se nesmí žádná zde uvedená sazba považovat za příslib dotace.

Manažerské shrnutí

Finanční perspektiva Evropské unie 2028-2034 přinese pro města, kraje, dopravní podniky a organizátory veřejné dopravy změnu především ve způsobu, jakým budou investice vybírány, odůvodňovány, skládány do programů a následně vyhodnocovány. Nejde pouze o přejmenování současných operačních programů. Směřování návrhů Evropské komise a částečných pozic Rady ukazuje na jeden národní a regionální partnerský plán, silnější vazbu mezi reformami a investicemi, plnění milníků a cílů, společný výkonnostní rámec a vyšší význam návratných nebo kombinovaných nástrojů. Současně však není správné tvrdit, že klasické dotace zaniknou. U veřejné infrastruktury bez přímých příjmů budou nadále nezbytné, jen budou pravděpodobně selektivnější, podmíněné kvalitním plánem a více zaměřené na prokazatelný dopad. [EU1, EU3, EU4, P2]

K 15. červenci 2026 není víceletý finanční rámec schválen. Evropská rada v červnu projednala neformální jednací rámec s částkami a vyzvala irské předsednictví, aby práci posunulo do říjnového summitu. Rada pro obecné záležitosti dne 14. července pouze potvrdila, že včasná dohoda o rozpočtu je prioritou a že cílem je umožnit rozhodnutí vedoucích představitelů do konce roku 2026. Částečné mandáty k NRPP, k výkonnostnímu rámci a k CEF III výslovně neřeší konečné finance a některé horizontální otázky. Rozpočtový výhled je tedy dostatečně konkrétní pro strategickou přípravu, nikoli pro závazný finanční plán projektu. [EU2, EU3, EU4, EU5, EU6]

Pro dopravu se rýsují tři hlavní finanční dráhy. První představuje česká kapitola budoucího Národního a regionálního partnerského plánu. Novější pracovní rámec v dopravní prioritě výslovně uvádí TEN-T a návaznou infrastrukturu, multimodální osobní dopravu bez nákupu vozidel, železniční kapacitu, intermodální terminály pro dual-use, dobíjení a vodík, elektrizaci železnice a ITS/C-ITS; městská MHD, osobní terminály a cyklistická infrastruktura však zatím nejsou samostatně potvrzenými kategoriemi. Druhou je přímo řízený Nástroj pro propojení Evropy (CEF III), určený pro projekty se skutečnou vazbou na TEN-T, městské uzly, přeshraniční a strategickou infrastrukturu. Třetí tvoří Sociální klimatický fond, který není obecnou náhradou za IROP nebo OP Doprava, ale cíleným nástrojem pro zranitelné domácnosti, zranitelné uživatele dopravy a mikropodniky zasažené ETS2. [EU2, EU6, EU7, P2]

Z pracovního návrhu českého NRPP vyplývá významné varování pro obnovu vozidel: podpora multimodálního a ekologického přístupu k osobní dopravě je zde formulována „s výjimkou nákupu dopravních prostředků“. Nákup autobusů, trolejbusů, tramvají nebo železničních vozidel proto nelze pro období po roce 2028 automaticky stavět na čisté kohezní dotaci. Je třeba připravit vícezdrojový model: cílené prostředky Sociálního klimatického fondu, výnosy z emisních povolenek podle národní úpravy, zvýhodněné úvěry EIB/NRB, leasing, vlastní zdroje objednatele či dopravce a dlouhodobou smluvní úhradu dostupnosti vozidel. [P2, P3, EU7]

Pro cyklostezky a aktivní mobilitu zůstává věcná argumentace silná, novější pracovní NRPP je však výslovně nejmenuje; jejich způsobilost proto musí být potvrzena v konečném plánu nebo výzvě a projekt musí tvořit spojitou dopravní síť doloženou v SUMP/ISUMP, cyklogenerelu nebo regionální koncepci. Nejsilnější budou projekty napojující bydliště, školy, zaměstnavatele, centra služeb a přestupní uzly, řešící bezpečnost, bariéry a první či poslední kilometr veřejné dopravy. Samostatný rekreační úsek bez dopravní funkce bude mít výrazně slabší pozici. CEF je vhodný jen tam, kde je přímá vazba na městský uzel TEN-T; Sociální klimatický fond pouze tam, kde je prokázán přínos pro nízkopříjmové nebo dopravně znevýhodněné skupiny. [P1, EU6, EU7]

Plány udržitelné mobility se tak mění z formální podmínky dotace na investiční a řídicí rámec. Město potřebuje SUMP/ISUMP, který propojí městskou MHD, pěší a cyklistickou dopravu s dojížděkovým zázemím. Kraj potřebuje plán dopravní obslužnosti, integrovaný dopravní systém, plán terminálů, síť regionálních cyklotras a stabilní víceletý model financování veřejné služby. Každé

opatření musí mít nositele, rozpočet, časový plán, zdroj, indikátor a návaznost na další opatření. Pro budoucí hodnocení nebude stačit doložit, že byla stavba dokončena; bude třeba doložit, že zlepšila dostupnost, bezpečnost, modal split, spolehlivost nebo sociální soudržnost. [P1, EU4, EU5]

Klíčové rozhodnutí pro města a kraje

Nečekat na první výzvy v roce 2028. Do konce roku 2027 je nutné mít rozdělený projektový zásobník nejméně do pěti košů: NRPP, CEF, Sociální klimatický fond, národní zdroje a návratné financování. U každého záměru musí být připravena také „záložní“ finanční varianta pro případ nižší dotace nebo neuznatelnosti nákupu vozidel.

1. Východiska, rozsah a metodika

1.1 Předmět elaborátu

Elaborát se zaměřuje na financování investičních a provozně-organizačních záměrů v osobní dopravě, zejména na městskou mobilitu, městskou a regionální veřejnou dopravu, multimodální terminály, přestupní vazby, cyklistickou dopravu a výstavbu cyklostezek. Záměrně odlišuje městskou úroveň, kde je nositelem zpravidla obec, městská část nebo dopravní podnik, od krajské úrovně, kde je hlavní odpovědností objednávka regionální dopravy, integrovaný dopravní systém, přestupní infrastruktura a dostupnost venkovských a periferních území.

1.2 Hierarchie použitých podkladů

Závěry jsou opřeny o čtyři vrstvy pramenů. Nejvyšší váhu mají platné předpisy EU a oficiální informace institucí o jejich účinnosti. Druhou vrstvu tvoří legislativní návrhy a částečné vyjednávací pozice k rozpočtu 2028-2034. Třetí je český rozpracovaný strategický rámec NRPP 2028+, který je důležitým signálem národní vyjednávací a programovací logiky, ale výslovně není finální verzí. Čtvrtou vrstvou jsou připojené metodické a koncepční texty, z nichž doporučení pro ISUMP slouží jako věcný plánovací rámec, zatímco koncepční nabídka k Olomouckému kraji je využita pouze jako analytický podnět, nikoli jako právní nebo oficiální programový dokument. [P1, P2, P3]

Vrstva	Typ pramene	Příklad	Jak je použita
A	Platné právo a účinná pravidla	nařízení o TEN-T, nařízení o Sociálním klimatickém fondu, změna klimatického zákona	závazné v rozsahu účinného znění
B	Oficiální návrhy a částečné pozice	návrh MFF, jednací rámec Rady, částečný mandát NRPP/CEF	směr budoucího systému; částky a sazby jsou otevřené
C	Český pracovní programový návrh	rozpracovaný rámec NRPP 2028+ k 17. 4. 2026 (verze 05/2026)	indikace národních priorit; nikoli příslib podpory
D	Metodické a koncepční podklady	ISUMP A2PT; studie příležitostí Olomouckého kraje	praktické doporučení, scénáře a inspirace

1.3 Terminologické rozlišení

V dokumentu se používá pojem SUMP pro plán udržitelné městské mobility a ISUMP pro jeho integrovanou variantu propojující město, funkční městskou oblast, krajské procesy a státní infrastrukturu. FUA je funkční městská oblast vymezená skutečnými dojíždčkovými vazbami, nikoli hranicí kraje. PDO označuje plán dopravní obslužnosti a IDS integrovaný dopravní systém. „Grant“ znamená nenávratnou podporu, „finanční nástroj“ úvěr, záruku nebo kapitálový nástroj a „blending“ kombinaci grantu s návratnou složkou.

2. Rozpočet EU 2028-2034: architektura a stav schvalování

2.1 Od návrhu Komise k vyjednávání v Radě

Evropská komise předložila 16. července 2025 návrh víceletého finančního rámce v objemu téměř 2 bilionů EUR v běžných cenách, přibližně 1,26 % hrubého národního důchodu EU. Základní architekturu tvoří národní a regionální partnerské plány, Evropský fond konkurenceschopnosti, CEF, Horizon Europe a nástroje vnější činnosti. Národní a regionální plány mají spojit investice a reformy a nahradit větší počet dnešních oddělených programů. [EU1]

Kyperské předsednictví předložilo 11. června 2026 první jednací rámec s čísly. Tento dokument má pouze identifikovat sporné otázky a varianty; výslovně nesměřuje k uzavření kompromisu. Je v něm ponecháno velké množství hranatých závorek a alternativ. Evropská rada ve dnech 18.-19. června rámec projednala a stanovila politický cíl posunout práci do summitu 15. října a ideálně dosáhnout dohody do konce roku 2026. Rada pro obecné záležitosti 14. července 2026 tuto ambici potvrdila, ale rozpočet neschválila. [EU2, EU3]

Krok	Stav k 15. 7. 2026	Praktický význam
Návrh Komise	předložen; téměř 2 biliony EUR	výchozí architektura a ambice
Jednací rámec Rady s čísly	předložen 11. 6. 2026; nezávazný	orientační částky, sazby a otevřené varianty
Evropská rada 18.-19. 6.	politické projednání; pokyn pokračovat	cílem je dohoda do konce 2026
Rada pro obecné záležitosti	prezentace irských priorit a informace o dalším postupu	žádné finální schválení
Sektorové předpisy	část částečných mandátů přijata; finance vyřaty	lze připravovat projekty, nelze garantovat sazby
Konečné přijetí MFF	dosud neproběhlo	vyžaduje jednomyslnost Rady a souhlas Evropského parlamentu

2.2 Orientační finanční rámec

Jednací rámec navrhuje mírné snížení celkového objemu oproti návrhu Komise, nikoli změnu základní architektury. V běžných cenách činí celkový návrh Komise 1 984,894 mld. EUR a jednací rámec 1 947,741 mld. EUR. Pro národní a regionální partnerské plány je rozdíl podstatně menší: 865,076 mld. EUR oproti 863,958 mld. EUR. CEF je v jednacím rámci snížen z 81,428 na 78,113 mld. EUR; jeho dopravní část včetně vojenské mobility z 51,515 na 49,418 mld. EUR. Částky nejsou konečné. [EU2]

Položka	Návrh Komise (mld. EUR, běžné ceny)	Jednací rámec Rady (mld. EUR, běžné ceny)	Poznámka
Celkový MFF	1 984,894	1 947,741	pokles přibližně o 1,9 %
Národní a regionální partnerské plány	865,076	863,958	včetně více dnešních politik
Sociální klimatický fond - p.m.	50,100	50,100	v MFF uveden pro informaci; právní období 2026-2032
CEF celkem	81,428	78,113	doprava a energie
CEF doprava vč. vojenské mobility	51,515	49,418	strategická, TEN-T a dual-use infrastruktura
Vojenská mobilita	17,651	16,933	součást dopravního CEF

Poznámka: Rada pracuje v textu s cenami roku 2025, zatímco příloha zároveň uvádí běžné ceny. Pro projektové modely je nutné vždy sjednotit cenovou bázi a nepřepočítávat mechanicky alokaci na dnešní koruny.

2.3 Očekávaná logika čerpání

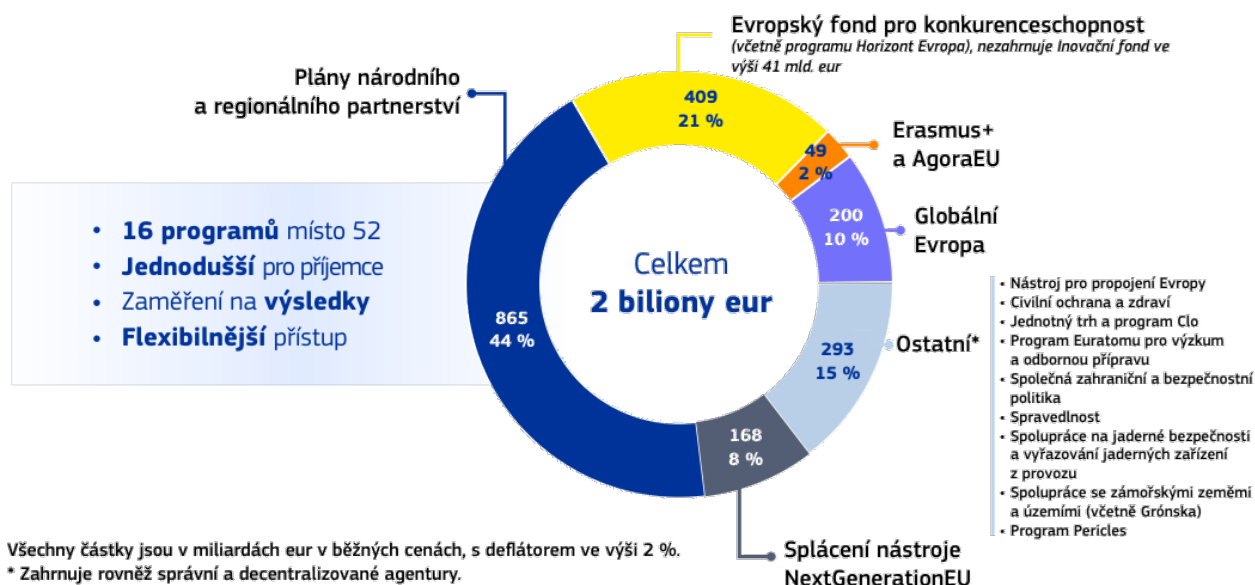
Částečný mandát k NRPP potvrzuje jeden komplexní plán členského státu, národní předalokované obálky, partnerství s regionální a místní úrovní a vazbu výplaty na dohodnuté milníky a cíle. Výkonnostní rámec sjednocuje princip DNSH, klimatické a environmentální cíle, indikátory, hodnocení a reporting. To posouvá důraz z účetního prokazování jednotlivých faktur k prokazování výsledku, aniž by zmizela povinnost řádně dokládat výdaje a veřejné zakázky. [EU4, EU5]

V jednacím rámci se objevují maximální míry spolufinancování NRPP 85 % pro méně rozvinuté, 60 % pro přechodové a 40 % pro více rozvinuté regiony. U CEF se diskutuje 50 % pro studie a práce a až 75 % pro dopravní práce ve státech s HND na obyvatele pod 90 % průměru EU. Jde o otevřené, závorkované parametry. Navíc se budou uplatňovat různé typy intervencí, pravidla veřejné podpory a národní spolufinancování; nelze z nich odvozovat nárok konkrétního českého projektu. [EU2]

Co znamenalo „nedávné jednání Rady EU“ pro žadatele

Nejnovější Rada dne 14. července 2026 nepřinesla schválení rozpočtu ani nové sazby. Přinesla potvrzení politického harmonogramu: irské předsednictví má připravit podmínky pro rozhodnutí lídrů do konce roku 2026. Příprava projektů má pokračovat podle scénářů, nikoli podle jedné „jisté“ dotace.

Infografika: Aktuální stav návrhu rozpočtu EU (2028–2034) dle nejaktuálnějších oficiálních údajů, které jsou v tuto chvíli k dispozici. Reflektuje návrh víceletého finančního rámce (VFR), který předložila Evropská komise. Návrh rozpočtu EU na období 2028–2034 momentálně projednávají Evropský parlament a Rada EU.



3. Český návrh NRPP 2028+ a dopravní priority

3.1 Povaha českého dokumentu

Dokument sám uvádí, že je rozpracovaný, obsahuje rozpory mezi resorty a není finální verzí ni pro mezirezortní připomínkové řízení. Je proto vhodný pro přípravu zásobníku a pro formulaci připomínek měst a krajů, nikoli pro závazné investiční rozhodnutí. [P2]

Průřezově návrh preferuje projekty v tématech STEP, RIS3 a duálního využití, zdůrazňuje dostupnost, nediskriminaci, rovnost a udržitelný rozvoj. **U oblastí, kde je navržena návratná nebo kombinovaná podpora, připouští i čistý grant pro dílčí aktivity, avšak návratnou formu označuje za prioritní. Z toho neplyne, že každý dopravní projekt bude úvěrový; plyne z toho povinnost rozdělit projekt na veřejně prospěšnou část vhodnou pro grant a na složky schopné nést úvěr nebo generovat příjem či úsporu.** [P2]

3.2 Priorita Doprava

Dopravní část českého návrhu se soustředí na dokončení TEN-T, dekarbonizaci, multimodalitu, interoperabilitu, bezpečnost, dostupnost periférií, zelenou a digitální transformaci a dual-use infrastrukturu. Navrhuje zvýšení kapacity hlavních železničních tahů, multimodální a ekologickou osobní dopravu bez nákupu vozidel, navýšení kapacit intermodálních terminálů pro dual-use a jejich propojení s opravárenskými a skladovými areály, dostavbu TEN-T a návazných spojnic, zodolnění mostů a vybraných úseků, rozšíření stanic Rest On Move, dobíjecí a vodíkovou infrastrukturu podle AFIR, elektrizaci železnice a ITS/C-ITS. Pro města a kraje je zásadní formulace „podpora multimodálního a ekologického přístupu k osobní dopravě s výjimkou nákupu dopravních prostředků“. [P2]

Prioritní nástroj z návrhu NRPP	Možná relevance pro města a kraje	Hlavní omezení / otázka
Multimodální a ekologická osobní doprava	výslovně multimodální osobní doprava; možné terminály, přestupy, preference VHD a první/poslední míle po upřesnění	pracovní text vylučuje nákup vozidel a výslovně nejmenuje osobní terminály ani cyklistiku
TEN-T a návazná infrastruktura	TEN-T, městské obchvaty, návazné spojnice, zodolnění mostů a stanice Rest On Move	nutná přímá strategická funkce, nikoli běžná lokální komunikace
Dobíjení, vodík a elektrizace	dobíjecí a vodíkové stanice podle AFIR a elektrizace železnice; depa jen jako související část	nutná koordinace s distribuční soustavou a TCO
ITS a C-ITS	řízení provozu, preference VHD, data, bezpečnost, informování cestujících	interoperabilita, kyberbezpečnost, provozní kapacity
Dual-use	odolné mosty, logistické a terminálové kapacity	musí být skutečně civilní i vojenské využití, ne formální nálepka

3.3 Další priority relevantní pro mobilitu

Městská a regionální mobilita se nefinancuje pouze z kapitoly „Doprava“. Priorita rozvoje území výslovně pracuje s integrovaným rozvojem městských a venkovských oblastí, územními službami, infrastrukturou a udržitelnou mobilitou. Energetická priorita je relevantní pro napájení dep, dobíjecí infrastrukturu, akumulaci, energetickou odolnost a snižování spotřeby. Digitální priorita může krýt datové platformy, kyberbezpečnost, SMART řešení a konektivitu. Sociální oblast zahrnuje řešení sociálních dopadů rozšíření emisního obchodování na budovy a silniční dopravu. [P2]

Pro žadatele z toho plyne nutnost meziresortního balíčku. Například regionální mobilitní uzel může kombinovat dopravní stavbu, energetické napájení, bezpečné cyklistické napojení, digitální odbavení a sociálně cílenou dopravní službu. **Rozdělení do několika zdrojů však musí respektovat zákaz dvojího financování a musí mít jednoznačně oddělené náklady, výstupy a odpovědnosti.**

4. SUMP, ISUMP, PDO a IDS jako investiční rámec

4.1 Proč již nestačí seznam staveb

Evropská i česká logika se posouvá od financování izolovaných staveb k financování balíčků opatření. Připojené doporučení pro ISUMP zdůrazňuje, že akční plán má u každého opatření uvést popis, odpovědnost, vazby na jiné politiky, harmonogram, zdroje financování a indikátory. Balíček veřejné dopravy má vedle vozidla či tratě obsahovat docházkovou dostupnost, Bike&Ride, Park&Ride, informační a tarifní integraci; balíček cyklistické dopravy má řešit souvislou síť, bezpečnost, parkování a vazbu na veřejnou dopravu. [P1]

4.2 Rozdělení rolí

Integrovaný plán mobility v českých podmínkách propojuje tři úrovně. Město řeší SUMP, MHD, pěší a cyklistickou infrastrukturu, parkování a veřejný prostor. Kraj přináší PDO, IDS, regionální autobusovou a železniční dopravu, přestupní terminály, silnice II. a III. třídy a páteřní cyklistickou síť. Stát odpovídá za TEN-T, dálnice a silnice I. třídy, železniční infrastrukturu, dálkovou dopravu a národní finanční nástroje. Financovatelný projekt musí odpovídat tomu, kdo má zákonnou kompetenci, majetek a schopnost nést provozní náklady. [P1]

Úroveň	Plánovací dokumenty	Typické investice	Provozní odpovědnost
Město	SUMP/ISUMP, PDO města, cyklogenerel, parkovací politika	MHD infrastruktura, zastávky, ulice, cyklostezky, pěší síť, preference	MHD, údržba místních komunikací a veřejného prostoru
Kraj	PDO kraje, IDS, plán terminálů, krajská cyklokoncepce	regionální uzly, B+R/P+R, silnice II./III. třídy, regionální cyklotrasy	objednávka regionálních linek, tarif a koordinace IDS
Stát	dopravní sektorové strategie, PDO státu, TEN-T	železnice, dálnice, silnice I. třídy, velké multimodální uzly	dálková doprava, správa státní infrastruktury

4.3 Funkční městská oblast a městské uzly TEN-T

Nařízení TEN-T posiluje význam městských uzlů a jejich funkčních oblastí. Projekty v uzlu musí řešit rozhraní dálkové, regionální a městské dopravy, multimodální uzly, první a poslední kilometr, dostupnost pro všechny uživatele a dopady na síť TEN-T. FUA však nelze mechanicky ztotožnit s celým krajem. Pro financování je proto vhodná dvouvrstvá architektura: přesně vymezený SUMP/ISUMP městského uzlu pro projekty TEN-T a CEF a nadřazený krajský program pro regionální dopravní obslužnost, dopravní chudobu a vazby venkova. [P1, P3, EU9]

4.4 Indikátory a datová základna

Výkonnostní financování zvyšuje hodnotu kvalitních dat. Základní sada má sledovat dostupnost zastávek a uzlů, četnost spojení, modal split, spolehlivost, bezpečnost, bezbariérovost, emise, počet a kvalitu parkování kol, využití cyklostezek a dosažitelnost práce, škol a zdravotních služeb. Krajský nebo aglomerační dopravní model může být užitečným nástrojem pro scénáře a prioritizaci, nesmí však být prezentován jako náhrada zákonných plánů, politického rozhodnutí nebo procesu EIA/SEA. [P1, P3]

5. Zdroje a finanční nástroje pro období 2028-2034

5.1 NRPP: hlavní sdíleně řízený zdroj

Budoucí NRPP bude pravděpodobně hlavním sdíleně řízeným zdrojem pro část regionální a lokální dopravní infrastruktury, která nemá dostatečně přímou evropskou přidanou hodnotu pro CEF. Novější český rámec výslovně potvrzuje multimodální osobní dopravu bez nákupu vozidel, TEN-T a návaznosti, intermodální dual-use terminály, dobíjení a vodík, elektrizaci železnice a ITS/C-ITS; městské tratě, běžné osobní terminály, zastávky, bezbariérovost a pěší či cyklistická síť jsou programově obhajitelné, jejich způsobilost však musí být v konečném plánu nebo výzvě výslovně potvrzena. Výběr bude záviset na českém plánu, územní dimenzi, milnících a rozdělení národní obálky. Pracovní NRPP naznačuje, že čistý nákup vozidel může být vyloučen, zatímco infrastruktura a multimodalita zůstávají prioritou. [P2, EU4]

5.2 CEF III: jen pro projekty evropské sítě

CEF III má pokračovat jako přímo řízený evropský nástroj pro TEN-T, přeshraniční propojení, interoperabilitu, odolnost a dual-use. Pro městskou mobilitu má smysl zejména u městských uzlů: multimodální osobní terminály, odstranění úzkého hrdla mezi železnicí a městskou dopravou, přístup k uzlu, první a poslední kilometr a informační či řídicí systémy s přímým dopadem na výkon TEN-T. Běžná městská cyklostezka, lokální parkoviště nebo obnova vozidel bez této vazby nejsou přirozenými kandidáty. [EU6, P1]

5.3 Sociální klimatický fond

Sociální klimatický fond je účinný právní nástroj na období 2026-2032 a má zmírnit sociální dopady ETS2. V dopravě může podporovat dostupnou veřejnou dopravu, dopravu na vyžádání, sdílenou a aktivní mobilitu, nulté či nízkoemisní prostředky a infrastrukturu. Zásadní podmínkou je, aby opatření především prospívala zranitelným domácnostem, zranitelným uživatelům dopravy nebo zranitelným mikropodnikům. Není tedy plošným programem obnovy městských flotil ani obecným fondem cyklostezek. [EU7]

5.4 EIB, NRB, InvestEU a Catalyst Europe

Úvěry a záruky budou důležitější u investic s dlouhou životností, příjmem, provozní úsporou nebo stabilní platbou veřejného objednatele. Evropská investiční banka může financovat velké programy a rámcové úvěry; Národní rozvojová banka může zdroje zpřístupnit menším městům a krajům a doplnit je zárukami či poradenstvím. Jednací rámec zmiňuje mimo stropy MFF také Catalyst Europe s návrhovým objemem 150 mld. EUR v běžných cenách pro politicky podmíněné úvěry navázané na NRPP. Konkrétní produkty však teprve vzniknou. [EU2, P3]

5.5 Interreg, Horizon Europe a Evropský fond konkurenceschopnosti

Tyto zdroje jsou vhodné pro piloty, výzkum, interoperabilitu, přeshraniční spolupráci, data, automatizaci, MaaS, nové obchodní modely a ověření inovací. Nejsou náhradou za masovou výstavbu standardních cyklostezek nebo běžnou obnovu vozidel. Jejich úloha je připravit řešení, standard, metodiku a demonstrační provoz, který může být následně rozšířen z NRPP, národního rozpočtu nebo návratného financování.

5.6 Národní, regionální a vlastní zdroje

Dlouhodobá udržitelnost dopravy bude nadále stát na rozpočtech měst a krajů, jízdném, příspěvcích státu na dopravní obslužnost, Státním fondu dopravní infrastruktury, výnosech z emisních povolenek a případných nástupnických programech Modernizačního fondu. Evropské zdroje mají snižovat investiční bariéru a urychlovat transformaci, nikoli nahrazovat stabilní financování provozu a údržby. U každé stavby je proto nutné předem vyčíslit životní cyklus, obnovu, energie, personál a budoucí smluvní kompenzaci.

Zdroj	Nejvhodnější použití	Převládající forma	Klíčová podmínka / riziko
NRPP	výslovně multimodální osobní doprava, TEN-T, dual-use terminály, dobíjení/vodík, elektrizace železnice a ITS; MHD, osobní terminály a cyklo po upřesnění	grant / kombinace / finanční nástroj	konečný český plán, výslovná způsobilost lokálních kategorií, milníky a územní dimenze
CEF III	TEN-T, městské uzly, evropská interoperabilita, dual-use	grant, případně blending	přímá evropská přidaná hodnota
Sociální klimatický fond	dopravní chudoba, cílená VHD, DRT, zero-emission, aktivní mobilita	grant a cílené pobídky; výjimečně počáteční provoz	hlavní přínos pro zranitelné skupiny
EIB / NRB / InvestEU	vozidla, depa, energetika, větší programy, příjmové části terminálů	úvěr, záruka, poradenství	schopnost splácet a veřejná finanční kapacita
Interreg / Horizon / ECF	pilot, inovace, data, přeshraniční řešení	grant na vývoj a demonstraci	inovativnost a partnerství; omezená škálovatelnost stavby
SFDI / státní rozpočet / povolenky	cyklo a pěší infrastruktura, národní spolufinancování, vozidla podle schématu	grant / příspěvek	roční rozpočty a národní pravidla
Město / kraj / dopravce	spolufinancování, provoz, údržba, neuznatelné výdaje	vlastní zdroje / úvěr / leasing	dlouhodobá rozpočtová udržitelnost

6. Financování podle typu projektu

6.1 Infrastruktura MHD a elektrická trakce

Tramvajové a trolejbusové tratě, měnírny, depa, nabíjení, preference MHD, zastávky a bezbariérovost mají dobrou vazbu na dekarbonizaci a městskou mobilitu. **NRPP je pravděpodobným kandidátem, novější pracovní text však městskou elektrickou trakci ani tramvajovou či trolejbusovou infrastrukturu výslovně nejmenuje; musí být zakotvena pod multimodální osobní dopravou, dekarbonizací nebo udržitelnou mobilitou.** Výslovně uvedená elektrizace tratí je v kontextu návrhu spojena především se železnicí. **V městských uzlech lze u části s jasným dopadem na TEN-T uvažovat o CEF.** Energetická část projektu může využít jinou kapitulu nebo úvěrový nástroj. **Nejsilnější je balíček, který současně zkrátí cestovní dobu, zvýší kapacitu, odstraní bariéru, napojí regionální terminál a doloží provozní udržitelnost.**

6.2 Nákup vozidel MHD a regionální dopravy

Nákup vozidel je nejistější kategorií. Pracovní NRPP jej v dopravní prioritě vylučuje. Sociální klimatický fond může podle unijních pravidel podpořit bezemisní autobusy nebo autokary pro veřejnou či školní dopravu v nedostatečně obslužených a nízkopříjmových oblastech, ale vyžaduje cílení a prokazatelný přenos přínosu na zranitelné uživatele. Obecná obnova flotily bude pravděpodobně vyžadovat úvěr, leasing nebo disponibilní platbu v dlouhodobé smlouvě. Rozhodující bude celková cena vlastnictví, kapacita energetické sítě, zůstatková hodnota, bateriový cyklus a riziko technologické závislosti. [P2, EU7]

6.3 Regionální dopravní obslužnost a doprava na vyžádání

Stabilní linková doprava je veřejná služba a její běžné provozní náklady musí mít dlouhodobé krytí v rozpočtu kraje, měst, tržbách a státních příspěvcích. **EU fondy mohou financovat infrastrukturu, digitalizaci, zavedení nového systému, vozidla podle konkrétního schématu a omezené počáteční provozní náklady.** Pokyny k Sociálnímu klimatickému fondu připouštějí provozní náklady při náběhu nové sdílené mobility nebo DRT ve venkovských oblastech, pokud je po skončení fondu **zajištěna udržitelnost.** SCF může rovněž podpořit cílené tarify, mobilitní peněženky a rozšíření nabídky v nedostatečně obslužených územích. [EU7]

6.4 Přestupní terminály, P+R, B+R a mobilitní uzly

Terminál má být posuzován jako služba a balíček, nikoli jako budova. Financovatelný záměr propojuje železnici, regionální autobus, MHD, pěší a cyklistickou síť, B+R, případně P+R/K+R, jednotné informace, tarif a bezbariérovost. CEF je vhodný u přímé vazby na městský uzel TEN-T. U NRPP je nutná opatrnost: pracovní text výslovně jmenuje intermodální terminály pro dual-use, nikoli obecně všechny osobní přestupní terminály; regionální a lokální osobní uzly jsou věcně odvoditelné z multimodální osobní dopravy, ale musí je potvrdit konečný plán nebo výzva. SCF je vhodný u venkovských a periurbánních uzlů pro zranitelné uživatele. Komerční části, parkovací výnosy a energetika mohou nést úvěr, zatímco veřejné prostranství a bezpečné přístupy potřebují grant.

6.5 Cyklistická infrastruktura a cyklostezky

Pro budoucí období je nutné cyklostezku popsat jako dopravní infrastrukturu, nikoli pouze jako volnočasový produkt. Projekt má být součástí souvislé sítě a řešit konkrétní cestovní vztah: obec – škola, obec – zaměstnavatel, sídliště – centrum, obec – železniční stanice, oboustrannou vazbu na B+R nebo bezpečné překonání bariéry. Do balíčku patří křížení, osvětlení přiměřené místu, parkování kol, směrové vedení, zimní údržba, napojení na uliční síť a monitoring využití. [P1]

Možným kandidátem je NRPP, novější český rámec však cyklistickou infrastrukturu výslovně nejmenuje; jistější národní oporou zůstává SFDI a vlastní či krajské zdroje. Pro NRPP bude třeba prokázat vazbu na multimodální osobní dopravu, udržitelnou mobilitu, bezpečnost a první či poslední míle a prosadit explicitní zařízení. CEF přichází v úvahu pouze u první/poslední míle městského uzlu TEN-T nebo při odstranění úzkého hrdla v přístupu k evropské síti. Sociální klimatický fond může podpořit bezpečnou síť spojující nízkopříjmové oblasti s klíčovými cíli, mobilitní uzly a také kola, elektrokola či cargo kola, pokud je opatření sociálně zacíleno. Rekreační trasa bez každodenní dopravní funkce by měla hledat zdroje cestovního ruchu nebo regionálního rozvoje, nikoli být vydávána za projekt městské mobility. [EU7, P1]

6.6 Veřejný prostor, pěší doprava a bezpečnost

Rekonstrukce ulice, školní ulice, zóna 30, bezpečné přechody, bezbariérovost a humanizace průtahu mají silný multiplikační efekt, avšak musejí být součástí balíčku mobility. Čistě estetická rekonstrukce náměstí bude mít slabší dopravní argumentaci než projekt prokazující snížení nehodovosti, kratší docházku k zastávce, lepší podmínky pro děti a seniory a preferenci VHD. Vhodné je etapovat nízkonákladová organizační opatření před drahou stavební úpravou a měřit jejich účinek. [P1]

6.7 ITS, data, MaaS a digitální dopravní modely

ITS/C-ITS patří v novější verzi NRPP k nejvýslovněji uvedeným dopravním nástrojům. Digitální projekty však mají být prostředkem, nikoli cílem. Financování je nejsilnější tam, kde systém měřitelně zvyšuje spolehlivost veřejné dopravy, umožňuje garantované přestupy, preferenci na křižovatkách, jednotné odbavení, informování cestujících, řízení P+R/B+R, bezpečnost nebo reporting indikátorů. Vedle NRPP lze využít Horizon, Interreg a Evropský fond konkurenceschopnosti pro piloty. Pořízení softwaru bez datové správy, provozního týmu, otevřených rozhraní, kyberbezpečnosti a dlouhodobých licenčních nákladů je vysoce rizikové.

Typ záměru	Primární kandidát	Doplňkový zdroj	Co musí být prokázáno
Tramvaj/trolejbus/elektrická trakce	NRPP po výslovném zařazení MHD	CEF u uzlu; EIB/NRB; energetika	modal shift, kapacita, spolehlivost, provozní krytí
Vozidla MHD/region	SCF jen cíleně; úvěr/leasing	výnosy povolenek, vlastní rozpočet	TCO, cílová skupina, infrastruktura, smluvní úhrada
Regionální DRT	SCF	krajský rozpočet, NRPP pro systém	dopravní chudoba, cílenost, udržitelnost po 2032
Terminál/P+R/B+R	NRPP po potvrzení osobních uzlů	CEF, SCF, úvěr pro příjmové části	multimodalita, návaznosti, první/poslední míle
Cyklostezka	SFDI + možný NRPP po explicitním zařazení	CEF/SCF jen ve specifickém případě	souvislá dopravní síť, bezpečnost, každodenní užití
Pěší a veřejný prostor	NRPP / město	SFDI, adaptační zdroje	bezpečnost, dostupnost, bezbariérovost
ITS/ MaaS/ data	NRPP	Horizon/ Interreg/ ECF	interoperabilita, měřitelný účinek, provoz a kyberbezpečnost

7. Sociální klimatický fond a ETS2

7.1 Právní účinnost a časová osa

Sociální klimatický fond byl zřízen nařízením (EU) 2023/955 a je právně účinný. Jeho období je 2026-2032. ETS2 v České republice funguje od 1. ledna 2025 v monitorovacím režimu pro dodavatele paliv. Na základě změny evropského klimatického zákona, přijaté v březnu 2026 jako nařízení (EU) 2026/667, se plné zpoplatnění emisí z paliv v budovách, silniční dopravě a dalších sektorech posunulo z roku 2027 na 1. leden 2028. Povinnými subjekty jsou dodavatelé paliv, nikoli koneční spotřebitelé, ekonomický dopad se však může promítnout do cen. [EU8, CZ3]

Rok	ETS2 / SCF	Dopad na přípravu
2025	ETS2 v ČR v režimu monitorování	data o emisích a regulovaných subjektech
2026	začátek právního období SCF; příprava a posuzování plánů	nutné dokončit cílení, milníky a implementaci
2027	bez zpoplatnění ETS2; příprava náběhu	soutěže a investice musí být připraveny
1. 1. 2028	plná účinnost zpoplatnění ETS2; začátek nového MFF	opatření mají tlumit dopravní a energetickou chudobu
2032	konec období SCF	provozní udržitelnost musí přejít na standardní rozpočty
2034	konec MFF 2028-2034	dokončení a vyhodnocení širších investic

7.2 Objem fondu a česká alokace po posunu ETS2

Původní maximální objem SCF činil 65 mld. EUR. Při posunu ETS2 do roku 2028 se podle unijních pokynů snižuje na 54,6 mld. EUR. Tabulka Komise uvádí pro Česko v tomto scénáři maximální alokaci 1 312 598 852 EUR před odečtením administrativních výdajů a 1 309 508 739 EUR po jejich odečtení. Členský stát musí přispět nejméně 25 % odhadovaných celkových nákladů sociálního klimatického plánu. Česká veřejná komunikace hovoří orientačně o 50-52 mld. Kč; pro přípravu projektů je však bezpečnější pracovat s právní alokací v EUR a s rozlišením unijní a národní části. [EU7, CZ1, CZ2]

Důležitý finanční důsledek posunu ETS2

Posun zpoplatnění do roku 2028 nezrušil Sociální klimatický fond, ale snížil jeho maximální evropský objem. Česká alokace v tabulce scénáře 2028 je přibližně o 250 mil. EUR nižší než ve scénáři startu 2027. Projektový zásobník proto musí být prioritizován přísněji a nesmí stavět na plošné podpoře všech dopravních podniků.

7.3 Co může SCF financovat v dopravě

Unijní pokyny dovolují široký věcný okruh, ale s úzkým sociálním cílením. Patří sem dostupná veřejná doprava, rozšíření nabídky v nedostatečně obslužených venkovských, příměstských a městských oblastech, DRT, sdílená mobilita, mobilitní peněženky a cílené tarify, mobilitní uzly, bezpečná cyklistická síť spojující nízkopříjmové oblasti s cíli, kola a elektrokola, dobíjení a bezemisní autobusy pro nedostatečně obslužené nízkopříjmové oblasti. U veřejných kolektivních opatření musí stát prokázat, že především prospívají cílovým skupinám. [EU7]

Běžné opakované náklady a údržba mají být pravidlem neuznatelné. Výjimkou může být počáteční náběh nových služeb sdílené mobility nebo dopravy na vyžádání, pokud má opatření dlouhodobý efekt a po skončení fondu je zajištěno financování. To je zásadní pro kraje: SCF může pomoci službu spustit, ale nemůže být trvalým zdrojem kompenzace veřejné služby. [EU7]

7.4 Stav českého Sociálního klimatického plánu

Oficiální stránka MŽP k 15. červenci 2026 stále uvádí, že plán na ministerstvu vzniká, a zveřejněný podklad z prosince 2025 je označen jako první verze. V prověřených oficiálních veřejných zdrojích nebylo nalezeno rozhodnutí Evropské komise o konečném schválení českého plánu. Z toho lze dovodit, že konečná programová podoba a implementační schémata nejsou veřejně doložena jako schválená. Jde o stavovou inferenci, nikoli tvrzení o neveřejném procesu mezi Českem a Komisí. [CZ1, CZ2]

Pro města a kraje je proto nutné aktivně prosazovat konkrétní opatření do národního plánu: definici dopravní chudoby, územní mapu zranitelnosti, transparentní kritéria pro obslužnost, podporu DRT, sociální tarif, nultěmisní malé autobusy, mobilitní uzly a bezpečná cyklistická napojení. Bez zakotvení v českém plánu nelze ani právně způsobilé opatření z evropského nařízení automaticky financovat.

8. Finanční architektura a strukturování projektů

8.1 Tři ekonomické kategorie

Prvním krokem není hledání fondu, ale ekonomické rozdělení projektu. Veřejný statek bez přímého výnosu, například bezpečná cyklostezka nebo bezbariérový přístup, potřebuje převážně grant a veřejné spolufinancování. Investice s částečným příjmem nebo úsporou, například parkovací dům, energetická část depa nebo komerční plocha terminálu, je kandidátem na blending. Vozidlo nebo technologie s dlouhou životností a stabilní platbou objednatele může být financována úvěrem, leasingem nebo službou dostupnosti, případně s menší cílenou grantovou složkou.

Kategorie	Příklad	Vhodná forma	Hlavní test
A – veřejný statek	cyklostezka, pěší přístup, zastávka, veřejný prostor	grant + národní/územní spolufinancování	společenský přínos, absence dostatečného příjmu
B – smíšený projekt	terminál, P+R, depo s energetikou, MaaS platforma	grant + zvýhodněný úvěr + vlastní zdroj	oddělení veřejné a příjmové části
C – financovatelné aktivum/služba	vozidla, dobíjení, energetické zařízení	úvěr, leasing, záruka, smluvní platba	TCO, splátková kapacita, smluvní jistota

8.2 Ilustrativní vícedrožové balíčky

Níže uvedené struktury nejsou návrhem sazeb, ale ukazují logiku skládání zdrojů. Konečné podíly se doplní až po schválení MFF, českého NRPP a jednotlivých výzev.

- Městský cyklistický koridor:** grant NRPP na stavební část + SFDI nebo kraj/město na spolufinancování + vlastní zdroje na majetkoprávní přípravu, přeložky a budoucí údržbu. SCF lze přidat pouze pro sociálně cílenou větev či vybavení v dopravně znevýhodněném území.
- Multimodální terminál:** CEF u uzlu TEN-T nebo NRPP u regionálního uzlu + úvěr EIB/NRB na příjmové parkovací, energetické či komerční části + příspěvek správce infrastruktury, města, kraje a dopravce.
- Nultěemisní regionální autobus:** cílený grant SCF pro nedostatečně obslužené nízkopříjmové oblasti + úvěr/leasing + dlouhodobá kompenzace ve smlouvě o veřejné službě + samostatně financované nabíjení a energetická kapacita.
- Doprava na vyžádání:** SCF na technologii, pilot, počáteční náběh a cílené tarify + krajský rozpočet na standardní provoz po skončení podpory + případně obce jako spolufinancující partneři.
- Digitální řízení mobility:** Horizon/Interreg pro pilot a standardizaci + NRPP pro plošné zavedení + provozní rozpočet organizátora dopravy na data, licence, kyberbezpečnost a tým.

8.3 Kritéria bankovatelnosti a rozpočtové udržitelnosti

Návratné financování není vhodné jen proto, že je politicky preferované. Musí existovat zdroj splátek: příjem, prokazatelná úspora, dlouhodobá disponibilní platba, kompenzace veřejné služby nebo dostatečná rozpočtová kapacita. Město či kraj má současně testovat zákonné dluhové limity, dopad na provozní saldo, úrokové riziko, inflační indexaci staveb, měnové riziko a budoucí obnovu. U dopravního podniku je třeba oddělit podnikatelskou a veřejnou službu, správně nastavit veřejnou podporu a zabránit překompenzací.

U všech projektů je potřebná analýza citlivosti. Minimální scénáře jsou: nižší dotace, dvouleté zpoždění, růst ceny stavby o 20 %, vyšší cena energie, nižší tržby a kratší životnost technologie. Projekt, který je proveditelný pouze při maximální dotaci a optimistických příjmech, není připravený.

9. Doporučený postup měst a krajů v letech 2026-2028

9.1 Projektové portfolio místo čekání na výzvy

Město ani kraj by neměly organizovat přípravu podle historických názvů operačních programů. Potřebují společné portfolio městské a regionální mobility, v němž se každý projekt přiřadí k problému, cílové skupině, území, indikátoru, nositeli a několika možným finančním drahám. Portfolio se má pravidelně aktualizovat podle vyjednávání MFF a českého NRPP. Projekty se nesmí připravovat pouze podle očekávané způsobilosti; musí řešit skutečný problém a zůstat smysluplné i při nižší podpoře.

9.2 Doporučená roadmapa

Termín	Úkol	Výstup
3Q-4Q 2026	sjednotit město, kraj, organizátora dopravy, dopravce a správce infrastruktury; zmapovat projekty	společný řídicí tým a projektový zásobník
do 1Q 2027	rozdělit projekty na NRPP, CEF, SCF, národní a návratné financování; identifikovat mezery	finanční mapa a scénáře A/B/C
do 2Q 2027	aktualizovat SUMP/ISUMP, PDO, cyklogenerel a plán terminálů; přiřadit indikátory	schválený program opatření a datová základna
2Q-4Q 2027	dokončit majetkoprávní přípravu, povolení, CBA/TCO, energetickou a provozní studii	zralé projektové karty a zadávací dokumentace
po schválení MFF/NRPP	přepočítat spolufinancování a prioritizovat podle konečných pravidel	finální investiční plán 2028-2034
2028	spouštět pouze projekty s potvrzeným provozním krytím a reportingem	smlouvy, milníky, dashboard a evaluace

9.3 Doporučení pro vyjednávání českého NRPP

- Výslovně doplnit samostatnou podporu bezpečné městské a regionální cyklistické infrastruktury, včetně B+R, první a poslední míle a překonávání bariér.
- Výslovně umožnit infrastrukturu MHD, městskou elektrickou trakci, preference VHD, bezbariérovost, osobní přestupní terminály a první/poslední míli a odlišit je od intermodálních terminálů pro dual-use.
- Vyjasnit vztah zákazu nákupu ostatních vozidel k zero-emisním vozidlům, železničním soupravám, modernizacím a Sociálnímu klimatickému fondu.
- Zajistit územní roli krajů, městských oblastí, ITI, společenství obcí a organizátorů IDS při výběru projektů.
- Nastavit grantovou podporu pro veřejné statky bez příjmu a finanční nástroje jen tam, kde existuje reálná splátková kapacita.
- Včas definovat indikátory, jednotná data a přechodná pravidla, aby nedošlo k výpadku financování v roce 2028.

9.4 Kontrolní seznam projektové připravenosti

Oblast	Kontrolní otázka
Strategická vazba	je projekt v SUMP/ISUMP/PDO/IDS/cyklogenerelu a řeší měřitelný problém?
Územní logika	je správně vymezeno město, FUA, kraj a vazba na TEN-T?
Nositel a majetek	má žadatel kompetenci, vlastnictví nebo dlouhodobé právo?
Cílová skupina	u SCF je doložena zranitelnost a hlavní přínos?
Balíček opatření	je stavba doplněna službou, tarifem, pěší/cyklo vazbou a komunikací?
Povolání	jsou vyřešeny pozemky, EIA/SEA, územní a stavební procesy?
Rozpočet	obsahuje životní cyklus, rezervu, neuznatelné výdaje a inflaci?
Provoz	je kryta údržba, energie, personál a kompenzace po celou životnost?
Finanční scénáře	existuje varianta s nižší dotací, úvěrem a časovým posunem?
Indikátory	je výchozí hodnota, cíl, zdroj dat a odpovědnost za reporting?
Veřejná podpora	je vyřešen režim PSO, GBER/SGEI, příjemce a přenos výhody?
Zakázka a kapacita	má zadavatel tým, harmonogram a realistickou strategii zadání?

Závěr

Budoucí evropské financování dopravy nebude chudší pouze proto, že se mění názvy programů, ale bude náročnější na volbu priorit, data, finanční strukturu a provozní odpovědnost. Národní a regionální partnerský plán má potenciál zachovat silnou podporu městské a regionální mobility v integrovanější a výkonově orientované podobě, **pouze pokud konečný český plán výslovně zakotví městskou MHD, osobní uzly, pěší a cyklistickou infrastrukturu vedle již popsaných priorit.** CEF zůstane zdrojem pro strategickou evropskou síť. Sociální klimatický fond vytváří mimořádnou příležitost pro dopravní chudobu, venkovskou dostupnost, cílené nultěemisní autobusy, DRT a aktivní mobilitu, ale pouze při přesném sociálním zacílení.

Největším rizikem pro česká města a kraje je spoléhat na pokračování modelu, v němž jedna výzva hradí převážnou část vozidla nebo stavby. Druhým rizikem je opačný extrém – předpoklad, že vše bude úvěr. Reálný model bude vícezdrojový. Grant musí být rezervován pro veřejné statky a společenské přínosy, návratné financování pro příjmové nebo rozpočtově unesitelné části a vlastní rozpočet pro dlouhodobý provoz. **Kvalitní ISUMP, PDO a IDS mají tyto složky propojit do jednoho programu.**

Pro cyklistickou dopravu je rozhodující přechod od jednotlivých úseků k bezpečné síti a k vazbě na veřejnou dopravu. Pro veřejnou dopravu je rozhodující oddělit financování infrastruktury, vozidel a provozu. Pro regionální obslužnost je rozhodující měřit dostupnost služeb a dopravní chudobu, nikoli jen počet kilometrů nebo spojů. Kdo bude mít do roku 2027 připravené projekty, data, alternativní finanční scénář a jasného provozního garanta, bude ve finanční perspektivě 2028-2034 výrazně silnější než žadatel, který začne reagovat až na text první výzvy.

Příloha A. Vzor projektové karty pro financování 2028+

Projektová karta má být společným pracovním dokumentem města, kraje, organizátora dopravy, vlastníka infrastruktury a finančního útvaru. Jejím smyslem není nahrazovat studii proveditelnosti, ale včas ukázat, zda záměr řeší reálný problém, kdo jej bude realizovat a provozovat, jaké má finanční varianty a podle čeho se pozná jeho účinek.

Pole projektové karty	Požadovaný obsah
1. Identifikace	Název, nositel, vlastník majetku, provozovatel, partneři, kontaktní osoba a rozhodovací orgán.
2. Problém a výchozí stav	Konkrétní nedostatek, výchozí hodnota, dotčené cestovní vztahy a důsledky při nulové variantě.
3. Území a uživatelé	Město, FUA, kraj, vazba na TEN-T; obyvatelé, dojíždějící, zranitelné skupiny a hlavní cíle cest.
4. Strategická vazba	SUMP/ISUMP, PDO, IDS, cyklogenerel, územní plán, TEN-T, NRPP a případně Sociální klimatický plán.
5. Balíček opatření	Stavba, služba, tarif, pěší a cyklistické přístupy, informace, komunikace, regulační a organizační změny.
6. Technický rozsah	Kapacity, standardy, interoperabilita, bezbariérovost, energetika, data, kyberbezpečnost a klimatická odolnost.
7. Připravenost	Pozemky, majetkoprávní vztahy, projektová dokumentace, EIA/SEA, povolení, stanoviska, průzkumy a harmonogram.
8. Náklady životního cyklu	CAPEX, neuznatelné výdaje, rezerva, OPEX, energie, údržba, personál, obnova a náklady ukončení.
9. Finanční scénáře	Varianta A – grant; B – grant + úvěr; C – úvěr/leasing/vlastní zdroje; minimální a cílová míra podpory.
10. Příjmy a splácení	Jízdné, parkovné, nájem, energetické úspory, kompenzace veřejné služby a realistická splátková kapacita.
11. Veřejná podpora	PSO/SGEI, vlastník výhody, přenos na cestující, režim kompenzace, případný GBER a oddělení hospodářských činností.
12. Zadání a kapacity	Strategie veřejné zakázky, dostupnost trhu, personální tým, technický dozor, řízení změn a datové licence.
13. Milníky a indikátory	Výchozí hodnota, roční cíle, zdroj dat, četnost reportingu, odpovědnost a vazba na výplatu podpory.
14. Provozní udržitelnost	Kdo, z čeho a podle jakého standardu bude zařízení nebo službu provozovat po dobu udržitelnosti i po ní.
15. Rizika a rozhodovací brány	Náklady, povolení, technologie, poptávka, energie, politika, veřejnost; okamžik pokračovat / přepracovat / zastavit.

Minimální balíček před vstupem do první výzvy

Schválená strategická vazba • určený vlastník a provozovatel • prověřená majetkoprávní situace
• investiční a provozní rozpočet • nejméně dva finanční scénáře • výchozí data a cílové indikátory
• rozhodnutí o režimu veřejné podpory.

Příloha B. Rychlá matice zdrojů a červených vlajek

Matice je orientační. Konečnou způsobilost určí schválená evropská nařízení, český NRPP, Sociální klimatický plán a konkrétní výzva. Slouží především k tomu, aby byl pro každý záměr připraven hlavní i záložní finanční scénář.

Kategorie záměru	Nejsilnější finanční cesta	Doporučený mix	Typická červená vlajka
Tramvajová / trolejbusová infrastruktura	NRPP po výslovném zařazení MHD; CEF při přímé vazbě na městský uzel TEN-T	grant na veřejnou infrastrukturu + úvěr na příjmové či energetické části	stavba bez prokázaného zrychlení, kapacity a provozního krytí
Autobusy, tramvaje, vlaky	cílený SCF; jinak úvěr, leasing, vlastní zdroje a výnosy povolenek	grant pouze na sociálně zacílenou část + dlouhodobé financování flotily	automatický předpoklad vysoké dotace nebo chybějící nabíjení/depo
Regionální linky a DRT	SCF pro dopravní chudobu; rozpočet kraje pro trvalý provoz	grant na zavedení, data a cílené pobídky + rozpočtová kompenzace	trvalé provozní náklady bez zdroje po roce 2032
Terminál, P+R, B+R, mobilitní uzel	NRPP po potvrzení osobních uzelů; CEF v uzlu; SCF v nedostatečně obsluženém území	grant na veřejné části + úvěr na parkování, komerci či energetiku	samostatná budova bez návazností, tarifu a garantovaných přestupů
Cyklostezka / cyklokoridor	SFDI + možný NRPP po explicitním zařazení; CEF/SCF jen při splnění specifického účelu	grant + obecní/krajské spolufinancování a rozpočet údržby	izolovaný rekreační úsek vydávaný za každodenní mobilitu
Pěší, školní ulice, zóna 30	NRPP, SFDI, městský rozpočet; adaptační zdroje pro modrozelenou část	rychlá organizační opatření + následná stavební etapa	estetická rekonstrukce bez bezpečnostních a konkrétních cílů
ITS, MaaS, odbavení, digitální model	NRPP; Horizon/Interreg/ECF pro pilot a vývoj	grant na interoperabilitu a data + dlouhodobý provozní rozpočet	uzavřený software bez datové správy, API, kyberbezpečnosti a týmu
Městská logistika a mikrohuby	NRPP/CEF podle vazby, EIB/NRB a soukromý kapitál	grant na veřejný prostor a testování + komerční financování provozu	chybějící provozní model, zákazník nebo pravidla přístupu do centra

Pět rozhodovacích pravidel

- Nejdříve určit veřejný problém a uživatele, teprve potom vybírat fond.
- Oddělit investici, vozidlo a provoz; každá část může mít jiný zdroj a jiné právní podmínky.
- Grant nepoužívat jako záminku k projektu, jehož provoz město nebo kraj neunes.
- U SCF vždy doložit zranitelnou cílovou skupinu a přímý, dostupný a cenově přijatelný přínos.
- Připravit variantu s nižší podporou a rozhodovací bod, při kterém se rozsah upraví nebo projekt zastaví.

Použité zdroje a podklady

Výchozí podklady

- [P1] *Doporučení pro zpracování ISUMP pro ITI Olomouckou aglomeraci*. Partnerství pro městskou mobilitu / projekt Active2Public Transport, 06/2026. Podklad poskytnutý zadavatelem.
- [P2] *Rozpracovaný strategický rámec pro Národní a regionální partnerský plán 2028+ v ČR*. Ministerstvo pro místní rozvoj – Národní orgán pro koordinaci, 17. 4. 2026, verze 05/2026. Pracovní návrh ze zdrojů zpracovatele; není finální verzí.
- [P3] *Doprava a mobilita – klíč k plánování a řízení rozvoje a prosperity regionu: koncept nabídky Studie příležitostí*. Národní centrum Dopravy 4.0, 28. 5. 2026. Konceptní podklad ze zdrojů zpracovatele; použit kriticky jako analytická inspirace.

Oficiální evropské a české zdroje

- [EU1] *The 2028-2034 EU budget for a stronger Europe*. European Commission, 16. 7. 2025 a průběžné aktualizace. [Online zdroj](#)
- [EU2] *Multiannual financial framework 2028-2034: Negotiating Box with figures, ST 10058/26*. Council of the European Union, 11. 6. 2026. [Online zdroj](#)
- [EU3] *European Council, 18-19 June 2026 - main results*. European Council, 19. 6. 2026. [Online zdroj](#)
- [EU4] *MFF 2028-2034: Council backs simpler and more efficient financing for key EU priorities*. Council of the EU, 16. 6. 2026. [Online zdroj](#)
- [EU5] *Council partial position on the performance framework for the 2028-2034 EU budget*. Council of the EU, 26. 6. 2026. [Online zdroj](#)
- [EU6] *Council partial mandate on the Connecting Europe Facility (CEF III)*. Council of the EU, 15. 12. 2025. [Online zdroj](#)
- [EU7] *Guidance on Social Climate Plans, ST 6778/2025 ADD 2*. European Commission / Council document register, 2025. [Online zdroj](#)
- [EU8] *2040 climate target: Council gives final green light*. Council of the EU, 5. 3. 2026. [Online zdroj](#)
- [EU9] *Nařízení (EU) 2024/1679 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě*. Evropský parlament a Rada, 13. 6. 2024. [Online zdroj](#)
- [EU10] *Nařízení (EU) 2023/955, kterým se zřizuje Sociální klimatický fond*. Evropský parlament a Rada, 10. 5. 2023. [Online zdroj](#)
- [EU11] *Nařízení (EU) 2026/667, kterým se mění evropský klimatický zákon*. Evropský parlament a Rada, 11. 3. 2026. [Online zdroj](#)
- [CZ1] *Sociální klimatický fond*. Ministerstvo životního prostředí ČR, stav ověřen 15. 7. 2026. [Online zdroj](#)
- [CZ2] *Úspory energií pro desítky tisíc domácností nebo flexibilní doprava pro špatně dostupné oblasti*. Ministerstvo životního prostředí ČR, 4. 12. 2025. [Online zdroj](#)
- [CZ3] *EU ETS2 – emisní obchodování v sektoru budov, silniční dopravy a dalších odvětví*. Ministerstvo životního prostředí ČR, stav ověřen 15. 7. 2026. [Online zdroj](#)
- [CZ4] *General Affairs Council, 14 July 2026 - main results*. Council of the EU, 14. 7. 2026. [Online zdroj](#)