**Tematická pracovní skupina k Sociálnímu klimatickému fondu pro oblast: DOPRAVA (TPS SKF D)**

***pracovní podklad***

**Indikativní seznam opatření pro přípravu SKF**

***Verze 05/24***

**Návod na přípravu karet opatření:**

1. Prosíme o vyplnění karet (počet není limitován) viz šablony níže
2. Prosím uveďte vazbu na indikátory, které jsou přílohou dokumentu (poslední strana tohoto dokumentu), příp. vazbu na územní dimenzi

**Způsobilost dle nařízení o SKF:**

* **Pobídky k využívání veřejné dopravy a dalších možností mobility**: Opatření by měla motivovat k využívání cenově dostupné a přístupné veřejné dopravy spolu s rozvojem a poskytováním udržitelné mobility na vyžádání (MoD), služeb sdílené mobility (např. sdílení automobilů a spolujízda/e-carsharing, car-pooling)

a možností aktivní mobility.

* **Přístup k bezemisním a nízkoemisním vozidlům** a jízdním kolům: Finanční

a daňová opatření pro nákup vozidel s nulovými a nízkými emisemi a rozvoj soukromé a veřejné infrastruktury. Důraz je kladen na podporu nákupu vozidel

s nulovými emisemi (tj. elektromobilů, dodávek a nákladních vozidel), financování dobíjecí infrastruktury a rozvoj trhu s ojetými elektromobily, pokud jsou dostupná.

* Pro usnadnění zavádění ekologických investic mohou být **financovány podpůrné služby**, které poskytují informace a poradenství, jakož i kapacity na podporu realizace. Např.: Informační, vzdělávací, osvětové a poradenské služby. Ty by měly být přístupné a cenově dostupné, aby cílovým skupinám umožnily lepší přístup k dostupné podpoře pro alternativní formy mobility a dopravy.

**Navrhované karty opatření členů TPS SKF D:**

**MD:**

|  |  |
| --- | --- |
| **Zvýhodněné cestování veřejnou dopravou pro osoby dopravně chudé** | |
| **Popis opatření** | Příspěvek na nákup předplatní regionální síťové jízdenky ve veřejné dopravě pro cestující zasažené dopravní chudobou |
| **Řešený problém** | Pro dopravní chudobou ohrožené skupiny obyvatelstva zajištění snížení ceny předplatného jízdného ve veřejné dopravě (typicky předplatných jízdních dokladů integrovaných dopravních systémů). Příspěvek na předplatní jízdenky pomůže k zjednodušení zajištění jejich nezbytných potřeb cestování do škol, zaměstnání, zdravotnických zařízení a k orgánům veřejné moci a tím posílení jejich socio-ekonomických vazeb.  Podpora využití veřejné dopravy přispěje k dekarbonizaci dopravy a snížení závislosti osob na IAD. |
| **Intervenční logika** | Příspěvek na snížení ceny předplatní jízdenky ve veřejné dopravě |
| **Finanční náklad** | **Odhadovaný finanční náklad max. 6,4 mld. Kč**  Předplatní regionální síťový jízdní doklad roční představuje investici v rozmezí 12 000 – 20 000 Kč, je tedy možné uvažovat průměrný náklad na pořízení jízdního dokladu cca 16 000 Kč, počet lidí zasažených dopravní chudobou cca 800 000 osob (STEM 2024). Pokud by příspěvek na cestování činil 50 % z ceny těchto jízdních dokladů, je odhadovaný finanční náklad 6 400 000 000 Kč. Jedná se o maximální částku, protože nelze předpokládat, že všichni z uvedené skupiny obyvatel si daný doklad pořídí.  Typ nákladu: provozní |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | 1, 8, 9, 11, 13 |
| **Úspory emisí CO2** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Sdílená doprava: nákup elektrokol včetně zajištění dobíjecí infrastruktury a technického zázemí** | |
| **Popis opatření** | 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. |
| **Řešený problém** | Lidé v odlehlých/venkovských regionech jsou při zajišťování socioekonomických potřeb, cestami do zaměstnání, škol, úřadů odkázání na využívání IAD, usnadnění dosažení míst dopravní obslužnosti.  Podpora využívání elektrokol přispěje k dekarbonizaci dopravy. |
| **Intervenční logika** | Zajištění nákupu sdílených elektrokol pro obecní samosprávu. |
| **Finanční náklad** | **Odhadovaný finanční náklad max. XX mld. Kč**  **Počítá se v průměru pořízení jednoho elektrokola na obec (cca 6 000 obcí), s cenou jednoho elektrokola včetně dobíjení v hodnotě 50 000Kč odpovídá celkem 300 mil. Kč**  **Investice by pravděpodobně byla rozložena do více let** |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | 1, 4, 6, 7, 9, 11, 13 + územní dimenze: odlehlé regiony, vnitřní/vnější periferie = oblasti s nízkou obslužností VHD (1), kde hrozí dopravní chudoba |
| **Úspory emisí CO2** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Sdílená doprava: nákup elektrického vozidla včetně zajištění dobíjecí infrastruktury a technického zázemí** | |
| **Popis opatření** | 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. |
| **Řešený problém** | Lidé v odlehlých/venkovských regionech jsou při zajišťování socioekonomických potřeb, cestami do zaměstnání, škol, úřadů odkázání na využívání IAD, usnadnění dosažení míst dopravní obslužnosti.  Podpora využívání sdílených elektromobilů přispěje k dekarbonizaci dopravy, přičemž tyto dopravní prostředky budou ve srovnání s privátními auty více využívány. |
| **Intervenční logika** | Zajištění nákupu sdíleného elektromobilu pro obecní samosprávu. |
| **Finanční náklad** | **Odhadovaný finanční náklad max. XX mld. Kč**  **Počítá se v průměru pořízení jednoho elektrokola na obec (cca 6 000 obcí), s cenou jednoho elektrokola včetně dobíjení v hodnotě 50 000Kč odpovídá celkem 300 mil. Kč**  **Investice by pravděpodobně byla rozložena do více let** |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | 1, 4, 9, 11, 13 + územní dimenze: odlehlé regiony, vnitřní/vnější periferie = oblasti s nízkou obslužností VHD (1), kde hrozí dopravní chudoba  1, 8, 9, 11, 13 |
| **Úspory emisí CO2** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Zavedení jízdenky Czech ticket** | |
| **Popis opatření** | Zavedení celoúzemního zvýhodněného cestování veřejnou dopravou |
| **Řešený problém** | V současné době v České republice neexistuje možnost zvýhodněného cestování na území celé České republiky za jednotných podmínek za jednotnou cenu přepravy. Systém ChechTicket má ambici navázat na klimatickety, které jsou zaváděny napříč jednotlivými evropskými státy. Současně se jeví, jako vhodný podpůrný nástroj pro odstraňování dopravní chudoby, kdy zlevněné jízdní doklady pro dopravně chudé by byly poskytovány právě v rámci Czech Ticket. |
| **Intervenční logika** | Financování návrhu, vývoje a provozu systému Czech Ticket |
| **Finanční náklad** | **Odhadovaný finanční náklad max. 0,4 mld. Kč**  Typ nákladu: provozní |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | 1, 4, 8, 11, 13 |
| **Úspory emisí CO2** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Pořízení software aplikace pro řízení systému VHD a podpora konceptu MaaS** | |
| **Popis opatření** | 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) |
| **Řešený problém** | Vytvoření organizačního a optimalizačního zázemí pro systém veřejné dopravní obslužnosti |
| **Intervenční logika** | Organizační a optimalizační platforma pro systém veřejné dopravní obslužnosti |
| **Finanční náklad** | **Odhadovaný finanční náklad max. XX mld. Kč**  13 software nástrojů v krajích – 150 mil. Kč |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | 1, 3, 9, 11, 12, 13 + územní dimenze: odlehlé regiony, vnitřní/vnější periferie = oblasti s nízkou obslužností VHD (1), kde hrozí dopravní chudoba  1, 8, 9, 11, 13 |
| **Úspory emisí CO2** |  |

**MŽP**

|  |  |
| --- | --- |
| **Poptávková doprava: nákup elektrických minibusů** *(vel. 9 osob)* | |
| **Popis opatření** | Nákup elektrických minibusu pro zajištění poptávkové dopravy pro územně samosprávné celky v odlehlých územích ČR |
| **Řešený problém** | Lidé v odlehlých/venkovských regionech jsou při zajišťování svých socio-ekonomických potřeb často odkázání na IAD. Linková doprava v odlehlých regionech není efektivní: vytíženost spojů je nízká, nedostatečně plánovaná, často s mnoha přestupy. Provozní náklady dopravců rostou, rovněž tlak na zajištění obslužnosti obcí. V posledních letech se navíc dopravci potýkají s nedostatkem řidičů autobusů. Zároveň je cíl dekarbonizovat dopravu a snížit závislost osob na IAD.  Poptávková doprava dokáže efektivně naplánovat cestu v odlehlých regionech, zvýšit čestnost obsluhy území, snížit náklady na provoz veřejné hromadné dopravy . Doprava se pro cestující zatraktivní, navíc je možné zajistit komfortnější a dostupnější dopravní servis pro zranitelné uživatele (nízkopříjmové jedince, seniory, děti, postižení). |
| **Intervenční logika** | Zajištění nákupu elektrických mikrobusů pro objednatele veřejných služeb (ÚSC/ORP) |
| **Finanční náklad** | **Odhad nákladů: 1-2 mld. Kč**  (2 mil. Kč/vozidlo, 5-10 ks vozidel na ORP dle vymezení; analýza regionů s omezenou obslužností VHD by měla vymezit a determinovat územní způsobilost investice, nyní předpoklad rozsahu 100 ORP)  **Typ nákladu:** investiční |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | 1, 4, 9, 11, 13 + územní dimenze: odlehlé regiony, vnitřní/vnější periferie = oblasti s nízkou obslužností VHD (1), kde hrozí dopravní chudoba |
| **Úspory emisí CO2** |  |

**EUROPEUM + PĚŠKY MĚSTEM**

|  |  |
| --- | --- |
| **Operativní cyklistická doprava: nákup jízdních kol a prostředků tzv. mikromobility a nákupu dobíjecích bodů spojených s bezpečným uzamčením** | |
| **Popis opatření** | Nákup jízdních kol a prostředků tzv. mikromobility pro zajištění operativní cyklistické dopravy pro územně samosprávné celky v odlehlých územích ČR |
| **Řešený problém** | Lidé v odlehlých/venkovských regionech jsou při zajišťování svých socio-ekonomických potřeb často odkázání na IAD. Linková doprava v odlehlých regionech není efektivní: vytíženost spojů je nízká, nedostatečně plánovaná, často s mnoha přestupy, ceny jízdenek kolísají. Provozní náklady dopravců rostou, rovněž tlak na zajištění obslužnosti obcí. Zároveň je cíl dekarbonizovat dopravu a snížit závislost osob na IAD.  Operativní cyklistická doprava dokáže efektivně realizovat cestu v odlehlých regionech. Kromě bezpečné cyklistické infrastruktury je třeba nabídnout občanům nabídnout pro sdílení jízdní kola a prostředky tzv. mikorobility.  Příkladem je malá obec Svatý Ján nad Malší v Jihočeském kraji, jako součást regionu MAS Sdružení Růže. Myšlenka je postavena na zakoupení elektrokol pro obyvatele obce, zejména pro lidi postižené chudobou. Cílem je, aby se tito lidé dostali ke svým službám, případně na zastávky veřejné dopravy, odkud jezdí pravidelné spoje. Tím se tak zajistí zvýšení kapacity přepravených osob, snížit náklady na provoz veřejné hromadné dopravy pro provozovatele VHD a tím i cenu jízdného. Navíc je možné zajistit komfortnější a dostupnější dopravní servis pro zranitelné uživatele (nízkopříjmové jedince, seniory, děti, postižení).  V cíle služeb, včetně bodů napojení na veřejnou dopravu, je nutné zajistit bezpečnou úschovu kola s možností dobíjení elektrokol. |
| **Intervenční logika** | Zajištění nákupu jízdních kol a prostředků tzv. mikromobility a nákupu dobíjecích bodů spojených s bezpečným uzamčením pro ÚSC/ORP |
| **Finanční náklad** | **Odhad nákladů: 120 mil. Kč**  50 tis. Kč/elektrokolo (nákup 2000 kol – 100 mil. Kč) + 70 tis. Kč dobíjecích bodů s uzamčením (nákup 300 ks – 21 mil. Kč) pro ORP dle vymezení; analýza regionů s omezenou obslužností VHD by měla vymezit a determinovat územní způsobilost investice, nyní předpoklad 100 ORP)  **Typ nákladu:** investiční |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | 1, 6, 7, 11, 13 + územní dimenze: odlehlé regiony, vnitřní/vnější periferie = oblasti s nízkou obslužností VHD (1), kde hrozí dopravní chudoba  Poznámka: má i vazbu na indikátor 9, neboť zakoupená kola by vlastnil úřad (dle návrhu obce Svatý Ján nad Malší) a půjčoval by je svým obyvatelům za předem daných podmínek. |
| **Úspory emisí CO2** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Podpora cyklistické specializovaná cyklistické infrastruktury** | |
| **Popis opatření** | Výstavba specializované cyklistické infrastruktury pro zajištění operativní cyklistické dopravy pro územně samosprávné celky v odlehlých územích ČR |
| **Řešený problém** | Lidé v odlehlých/venkovských regionech jsou při zajišťování svých socio-ekonomických potřeb často odkázání na IAD. Linková doprava v odlehlých regionech není efektivní: vytíženost spojů je nízká, nedostatečně plánovaná, často s mnoha přestupy, ceny jízdenek kolísají. Provozní náklady dopravců rostou, rovněž tlak na zajištění obslužnosti obcí. Zároveň je cíl dekarbonizovat dopravu a snížit závislost osob na IAD.  Operativní cyklistická doprava dokáže efektivně realizovat cestu v odlehlých regionech, a to na obyčejném kole do vzdálenosti až 10 km, na elektrokole až 20 km. Stávající silnice jsou ale často nebezpečné, a tak je potřeba realizovat bezpečnou dopravní síť cyklistickou dopravu. Týká se to zejména výstavby, modernizace a rekonstrukce cyklistických komunikací sloužících k dopravě do zaměstnání, škol, za službami a k zastávkám veřejné dopravy. Dále se to týká výstavby, modernizace a rekonstrukce cyklistických komunikací na hlavních dopravních cestách cyklistické dopravy v ČR, které jsou definované na mapovém portále Cyklovize2030 - https://mapa.stavbycyklo.cz/.  Cyklistickými komunikace se rozumí:   * stezka pro cyklisty (s dopravním značením C8a/C8b), stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem (s dopravním značením C9a/C9b), stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (s dopravním značením C10a/C10b) umístěná samostatně nebo v přidruženém prostoru pozemní komunikace, stezka pro chodce, s dodatkovou tabulkou vjezd cyklistům povolen (s dopravním označením C7a/C7b, s dodatkovou tabulkou), cyklistická zóna s dopravním značením IZ9a/IZ9b (souhrnné označení „stezka“); * vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (s dopravním značením IP20a/IP20b), samostatný jednosměrný cyklistický pás, ochranný jízdní pruh pro cyklisty, piktogramový koridor pro cyklisty nebo vyhrazený jízdní pruh pro vozidla veřejné dopravy a jízdní kola (s dopravním značením IP20a/IP20b) umístěný v hlavním dopravním prostoru pozemní komunikace (souhrnné označení „liniové opatření“). * V koridoru hlavních dopravních cest pro cyklisty i komunikací s dopravním značením B11a/B11b, které jsou často vedené po polních a lesních cestách. |
| **Intervenční logika** |  |
| **Finanční náklad** | **Odhad nákladů: 5 miliard Kč**  Pro období 2021 – 2027 bylo alokováno v rámci IROP na cyklistickou dopravu 4,7 miliardy. V roce 2024 je de facto tato alokace vyčerpána. Z toho pak plyne odhad nákladů pro další období.  **Typ nákladu:** investiční |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | 1, 10, 11, 13 + územní dimenze: odlehlé regiony, vnitřní/vnější periferie = oblasti s nízkou obslužností VHD (1), kde hrozí dopravní chudoba |
| **Úspory emisí CO2** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Podpora další sdílené mobility a mobility na vyžádání, včetně financování podpůrných služeb** | |
| **Popis opatření** | Realizace opatření na podporu sdílené mobility a mobility na vyžádání |
| **Řešený problém** | Lidé v odlehlých/venkovských regionech jsou při zajišťování svých socio-ekonomických potřeb často odkázání na IAD. Linková doprava v odlehlých regionech není efektivní: vytíženost spojů je nízká, nedostatečně plánovaná, často s mnoha přestupy, ceny jízdenek kolísají. Provozní náklady dopravců rostou, rovněž tlak na zajištění obslužnosti obcí. Zároveň je cíl dekarbonizovat dopravu a snížit závislost osob na IAD.  Problém se dá řešit prostřednictvím sdílené mobility, která umožňuje být mobilní každému, kdo nemá vlastní automobil.  **Klíčovou myšlenkou tohoto konceptu je „užívej, nevlastni“.** Do sdílené mobility lze zařadit **veřejné systémy sdílených jízdních kol, sdílených elektrokoloběžek a elektrických mopedů, sdílených aut včetně elektromobilů, sdílené jízdy nebo sdílená nákladní doprava.** Nové nabídky v oblasti mobility jsou především v kombinaci s veřejnou dopravou skvělým řešením pro první a poslední kilometr, což některé z uživatelských skupin mohou využít zejména pro intermodální řetězení cest. Kromě toho mohou být také vhodným doplňkem služeb veřejné dopravy **v časech mimo dopravní špičku**, nebo naopak opatřením, které veřejné dopravě **uleví v dobách dopravní špičky**. Využití různých způsobů dopravy v rámci různých cestovních řetězců motivuje k multimodalitě v dopravě, která je prevencí před „nutkáním“ vlastnit automobil. **Tato koncepce by měla oslovovat především mladší obyvatele městských oblastí s většími zkušenostmi v online prostoru. Jde o cílovou skupinu, která bude formovat budoucí poptávku v oblasti dopravy.**  **Typy podporované sdílené mobility:**   * **Flexibilní dopravní služby** fungují podle konkrétních potřeb pasažérů. Jde v podstatě o řadu přechodných dopravních řešení, která pokrývají široký prostor mezi taxislužbou a veřejnou dopravou. Služby jsou například atraktivnější, zejména pro mladé lidi, také díky možnosti objednat si cestu prostřednictvím mobilní aplikace. A rezervaci lze provést až 10 nebo 15 minut předem. * **Sdílené jízdy.** Služby sdílení jízd zahrnují řadu služeb, které umožňují sdružovat poptávku po mobilitě za účelem sdílení jízdy ve stejném vozidle (např. spolujízda) a/nebo využívat stejnou službu (např. taxi) společně s dalšími osobami. * **Služby sdílení majetku.** Tento druh služeb umožňuje cestujícímu využít/vyzvednout si určitý dopravní prostředek (kolo, auto, e-koloběžku atd.) bez nutnosti řešit jakékoli majetkové záležitostí; uživatelé musí být zaregistrováni na společných platformách. Protože komerční provozovatelé je nepovažují za rentabilní, služby sdílení automobilů ve venkovských oblastech jsou obvykle organizovány přímo komunitou, často formou krátkodobého pronájmu, a to i na hodinu, na základě systému "návrat na základnu". Služby sdílení jízdních kol **(vazba na nákup jízdních kol)** mohou být užitečným způsobem dopravy na vzdálenosti i 5 až 10 km; obvykle se využívají k dopravě směrem do hlavní sítě veřejné dopravy a do dopravních uzlů. * **Další řešení mobility:** 1) Intermodální mobilita pro obyvatele, která ukáže všechny relevantní možnosti veřejné, komunální a sdílené dopravy, aneb MaaS (Mobilita jako služba). Koordinace a spolupráce služeb mobility je založena na různých aspektech (Organizace a provoz, Plánování a návrh služeb, Zapojení, Obchodní model a marketing, Systémy produktů a služeb, Financování a obchod atd.), na kterých fyzická vrstva a ITC a digitalizace hrají roli "umožňovače". 2) Posílení "fyzické" integrace do konceptu centra mobility. Filozofie "hubu" spočívá ve zvýšení počtu dopravních uzlů dopravní sítě prostřednictvím rozvoje fyzického prostředí, kde jsou cestujícím nabízena různá dopravní zařízení a spojení. |
| **Intervenční logika** |  |
| **Finanční náklad** | **Odhad nákladů: 1 miliarda Kč** |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | 1, 9, 11, 13 + územní dimenze: odlehlé regiony, vnitřní/vnější periferie = oblasti s nízkou obslužností VHD (1), kde hrozí dopravní chudoba |
| **Úspory emisí CO2** |  |

**ČAOVD**

|  |  |
| --- | --- |
| **NÁZEV OPATŘENÍ/INVESTICE** | |
| **Popis opatření** | Krytí zvýšených nákladů z důvodu zavedení ETS2 krajům jakožto objednatelům veřejné dopravy |
| **Řešený problém** | Náklady veřejné dopravy se vlivem zavedení EST2 zvýší, kraje jakožto objednatelé regionální dopravy v ČR budou uvedené nuceny řešit. Jedním z možných řešení je zvýšení ceny jízdného z důvodu nutné sanace zvyšujících se nákladů, avšak uvedené nelze z pozice kraje řešit z důvodu diskriminace pouze v části regionu.  Pokud by nedošlo k zajištění krytí zvýšených nákladů objednatelům veřejné dopravy, v tomto případě krajům, došlo by naopak ke zvyšování ceny pro uživatele a tím ke zvyšování tzv. dopravní chudoby.  V uvedeném opatření by tak nedošlo k plošnému navýšení jízdného, ale k sanaci zvýšených nákladů z fondu.  Jen uvedené opatření zajistí minimálně stávající dopravní obsluhu a nezvyšování dopravní chudoby v celém kraji! I ve městech a v ekonomicky silných regionech existují „dopravně chudí“ občané.   Uvedené opatření se dotýká jak autobusové, tak železniční dopravy. |
| **Intervenční logika** | Krytí zvýšených nákladů z důvodu zavedení ETS2 |
| **Finanční náklad** |  |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | 1, 11, 13 |
| **Úspory emisí CO2** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **NÁZEV OPATŘENÍ/INVESTICE** | |
| **Popis opatření** | Krytí propadů tržeb z jízdného z důvodu zavedení ETS2 krajům jakožto objednatelům veřejné dopravy |
| **Řešený problém** | Náklady veřejné dopravy se vlivem zavedení EST2 zvýší, kraje jakožto objednatelé regionální dopravy v ČR budou uvedené nuceny řešit. Jedním z možných řešení je zvýšení ceny jízdného z důvodu nutné sanace zvyšujících se nákladů, avšak uvedené nelze z pozice kraje řešit z důvodu diskriminace pouze v části regionu.  Bude tak zavedena nová kategorie cestujících „dopravně chudý“, který obdrží slevu z jízdného.  V takovém případě bude nutné jasně 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  V uvedeném opatření by došlo 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. |
| **Intervenční logika** | Krytí nižších tržeb ve veřejné dopravě z důvodu zavedení nové kategorie jízdného |
| **Finanční náklad** | Bez další specifikace nelze |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | 1, 3, 8, 11, 13 + územní dimenze: odlehlé regiony, vnitřní/vnější periferie = oblasti s nízkou obslužností VHD (1), kde hrozí dopravní chudoba |
| **Úspory emisí CO2** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **NÁZEV OPATŘENÍ/INVESTICE** | |
| **Popis opatření** | Zajištění lepší obsluhy „dopravně chudých“ regionů |
| **Řešený problém** | V současné době existují v ČR regiony, kde je problematické zavádět kvalitní veřejnou dopravu s ohledem na hustotu zalidnění. S ohledem na potřebu přesunu veřejnosti do veřejné dopravy z důvodu zajištění kvality životního prostředí, je možné uvedené řešit metodami zavedení veřejné dopravy na zavolání či objednání.  Jakékoliv zavedení takové veřejné dopravy však není vázáno pouze na pořízení nových vozidel, ale taktéž na náklady jejich provozu.  Opatření by tedy mělo umožňovat úhradu nákladů objednatelům veřejné dopravy za zavedení takové formy veřejné dopravy, která zajistí v „dopravně chudém“ regionu odpovídající nabídku služeb veřejné dopravy. |
| **Intervenční logika** | Krytí nákladů na zavedení potřebné formy veřejné dopravy v „dopravně chudých“ regionech. |
| **Finanční náklad** | Bez další specifikace nelze |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | územní dimenze: odlehlé regiony, vnitřní/vnější periferie = oblasti s nízkou obslužností VHD (1), kde hrozí dopravní chudoba |
| **Úspory emisí CO2** |  |

**MMR**

|  |  |
| --- | --- |
| * + - 1. **Nabíječky a plničky pro operativní veřejnou dopravu pro ÚSC** | |
| **Popis opatření** | Podpora výstavby infrastruktury pro dobíjení a doplňování paliva minibusů pro zajištění operativní veřejné hromadné dopravy pro územně samosprávné celky v odlehlých územích ČR |
| **Řešený problém** | Doplněk k opatření „vozidla“. |
| **Intervenční logika** | Zajištění výstavby infrastruktury pro dobíjení a doplňování paliva minibusů pro zajištění operativní veřejné hromadné dopravy pro územně samosprávné celky v odlehlých územích ČR |
| **Finanční náklad** | **Odhad nákladů: 500 mil. Kč**  **Typ nákladu:** investiční |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | 1, 4, 9, 11, 13 + územní dimenze: odlehlé regiony, vnitřní/vnější periferie = oblasti s nízkou obslužností VHD (1), kde hrozí dopravní chudoba |
| **Úspory emisí CO2** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| * + - 1. **Cyklodoprava** | |
| **Popis opatření** | Infrastruktura cyklodopravy pro zranitelné uživatele dopravy |
| **Řešený problém** | Lidé v odlehlých/venkovských regionech jsou při zajišťování svých socio-ekonomických potřeb často odkázání na IAD. Linková doprava v odlehlých regionech není efektivní: vytíženost spojů je nízká, nedostatečně plánovaná, často s mnoha přestupy, ceny jízdenek kolísají. Provozní náklady dopravců rostou, rovněž tlak na zajištění obslužnosti obcí. Zároveň je cíl dekarbonizovat dopravu a snížit závislost osob na IAD.  V některých regionech je vhodné zaměřit podporu na individuální cyklodopravu  vyhrazené komunikace, elektrokola, nabíječky) |
| **Intervenční logika** | Zajištění infrastruktury cyklodopravy pro zranitelné uživatele dopravy |
| **Finanční náklad** | **Odhad nákladů: 1 mld. Kč**  **Typ nákladu:** investiční |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | 1, 4, 9, 11, 13 + územní dimenze: odlehlé regiony, vnitřní/vnější periferie = oblasti s nízkou obslužností VHD (1), kde hrozí dopravní chudoba, vyšší míra ohrožení sociálním vyloučením dle Indexu sociálního vyloučení (2) |
| **Úspory emisí CO2** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| * + - 1. **Sdílená mobilita pro ÚSC** | |
| **Popis opatření** | Zvýšení dostupnosti občanské vybavenosti  se zaměřením na sdílenou mobilitu a operativní hromadnou dopravu |
| **Řešený problém** | Lidé v odlehlých/venkovských regionech jsou při zajišťování svých socio-ekonomických potřeb často odkázání na IAD. Linková doprava v odlehlých regionech není efektivní: vytíženost spojů je nízká, nedostatečně plánovaná, často s mnoha přestupy, ceny jízdenek kolísají. Provozní náklady dopravců rostou, rovněž tlak na zajištění obslužnosti obcí. Zároveň je cíl dekarbonizovat dopravu a snížit závislost osob na IAD.  V některých regionech je vhodné zaměřit podporu na sdílenou mobilitu (elektrokola, elektrokoloběžky, elektroautomobily, digitální aplikace pro využívání sdílené mobility a operativní hromadné dopravy) |
| **Intervenční logika** | Zajištění infrastruktury sdílené mobility pro zranitelné uživatele dopravy |
| **Finanční náklad** | **Odhad nákladů: 1 mld. Kč**  **Typ nákladu:** investiční |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | 1, 4, 8, 9, 11, 13 + územní dimenze: odlehlé regiony, vnitřní/vnější periferie = oblasti s nízkou obslužností VHD (1), kde hrozí dopravní chudoba, vyšší míra ohrožení sociálním vyloučením dle Indexu sociálního vyloučení (2) |
| **Úspory emisí CO2** | Jako v IROP vozidla (dle metodiky EIB) |

|  |  |
| --- | --- |
| * + - 1. **Nízkoemisní a bezemisní vozidla pro VHD (mikro a minibusy, 10 až 26 míst)** | |
| **Popis opatření** | Motivace k využívání cenově dostupné a přístupné veřejné dopravy |
| **Řešený problém** | Lidé v odlehlých/venkovských regionech jsou při zajišťování svých socio-ekonomických potřeb často odkázání na IAD. Linková doprava v odlehlých regionech může být méně obsazená a je třeba ji lépe plánovat a zajistit cenovou dostupnost dopravy i pro nízkopříjmové uživatele. Zároveň je cíl dekarbonizovat dopravu a snížit závislost osob na IAD.  V dopravních prostředcích budou zároveň poskytovány jízdenky za sníženou cenu nebo bezplatné jízdenky pro osoby trpící dopravní chudobou. |
| **Intervenční logika** | Zajištění nákupu nízkoemisních a bezemisních mikro a minibusů pro ÚSC/ORP, kraje. |
| **Finanční náklad** | **Odhad nákladů: 1–2 mld. Kč**  **Typ nákladu:** investiční  (2–7 mil. Kč/vozidlo, 3-8 ks vozidel pro ORP dle vymezení; analýza regionů s omezenou obslužností VHD by měla vymezit a determinovat územní způsobilost investice, nyní předpoklad 100 ORP) |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | 1, 4, 8, 9, 11, 13 + územní dimenze: odlehlé regiony, vnitřní/vnější periferie = oblasti s nízkou obslužností VHD (1), kde hrozí dopravní chudoba, vyšší míra ohrožení sociálním vyloučením dle Indexu sociálního vyloučení (2) |
| **Úspory emisí CO2** | Jako v IROP vozidla (dle metodiky EIB) |

**SDP ČR**

|  |  |
| --- | --- |
| **Operativní veřejná hromadná doprava: nákup elektrických minibusů pro ÚSC** | |
| **Popis opatření** | Nákup elektrických minibusu pro zajištění operativní veřejné hromadné dopravy pro územně samosprávné celky v odlehlých územích ČR |
| **Řešený problém** | Lidé v odlehlých/venkovských regionech jsou při zajišťování svých socio-ekonomických potřeb často odkázání na IAD. Linková doprava v odlehlých regionech není efektivní: vytíženost spojů je nízká, nedostatečně plánovaná, často s mnoha přestupy, ceny jízdenek kolísají. Provozní náklady dopravců rostou, rovněž tlak na zajištění obslužnosti obcí. Zároveň je cíl dekarbonizovat dopravu a snížit závislost osob na IAD.  Operativní hromadná doprava dokáže efektivně naplánovat cestu v odlehlých regionech, zvýšit kapacitu přepravených osob, snížit náklady na provoz veřejné hromadné dopravy pro provozovatele VHD a tím i cenu jízdného. Navíc je možné zajistit komfortnější a dostupnější dopravní servis pro zranitelné uživatele (nízkopříjmové jedince, seniory, děti, postižení). |
| **Intervenční logika** | Zajištění nákupu elektrických mikrobusů pro ÚSC/ORP |
| **Finanční náklad** | **Odhad nákladů: 1-2 mld. Kč**  (5 mil. Kč/vozidlo, 5-10 ks vozidel pro ORP dle vymezení; analýza regionů s omezenou obslužností VHD by měla vymezit a determinovat územní způsobilost investice, nyní předpoklad 100 ORP)  **Typ nákladu:** investiční |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | 1, 4, 9, 11, 13 + územní dimenze: odlehlé regiony, vnitřní/vnější periferie = oblasti s nízkou obslužností VHD (1), kde hrozí dopravní chudoba |
| **Úspory emisí CO2** | Budou upřesněny na základě odhadů počtu kusů a ročního nájezdu |

|  |  |
| --- | --- |
| **NÁZEV OPATŘENÍ/INVESTICE Provozní dotace pro hromadnou dopravu** | |
| **Popis opatření** | Provozní dotace pro poskytovatele veřejné dopravy, která pokryje nárůst cen PHM v souvislosti se zavedením EU ETS 2 |
| **Řešený problém** | 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 sít veřejné dopravy a nemá dojít k navýšení IAD, je nutné navýšené náklady dopravců kompenzovat |
| **Intervenční logika** | Provozní dotace |
| **Finanční náklad** | Odhad nákladů : 750 mil. Kč ročně |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | 1,11,12,13 |
| **Úspory emisí CO2** | Vyplývají ze započítání externalit způsobených nárůstem IAD |

|  |  |
| --- | --- |
| **NÁZEV OPATŘENÍ/INVESTICE Investiční dotace pro DP na nákup nízkoemisních nebo bezemisních vozidel** | |
| **Popis opatření** | Nákup nízkoemisních nebo bezemisních vozidel pro DP |
| **Řešený problém** | Dopravní podniky v ČR zajišťují přepravu cca 1,8 miliardy osob ročně. Kvalitní veřejná doprava umožňuje ve městech omezovat IAD. Dopravní podniky s ohledem na způsob financování i způsob odpisování vozidel nemají dostatečné prostředky na nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel (včetně naplnění požadavků zákona 360/2022 Sb. - *Zákon o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících).* Investiční dotace umožní udržet kvalitní veřejnou dopravu včetně rozvíjení stávajících bezemisních systémů = tramvajové a trolejbusové tratě |
| **Intervenční logika** | Zajištění investiční dotace |
| **Finanční náklad** | 1 mld. Kč ročně |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | 1,4,5,13 |
| **Úspory emisí CO2** | Bude kalkulována u každého vozidla individuálně |

**ePlatforma + ČLFA**

**PRIORITA I.**

|  |  |
| --- | --- |
| **NÁZEV OPATŘENÍ/INVESTICE** | |
| **Popis opatření** | **Operativní leasing na BEV pro spotřebitele, živnostníky a firmy se sociálním programem, příp. vč. podpory na wallbox, zajištění služeb spojených s užíváním vozidla** |
| **Řešený problém** | Zajištění dopravy do zaměstnání nebo dopravy za klienty (v případě podnikatele) pro klienty v odlehlých lokalitách, kde není dostupná standardní obslužná infrastruktura. Podmínkou je standardní příjem klienta, který by dosáhl minimálně na ojeté automobily obdobné kategorie. Cílem je zajistit, aby nedošlo k vylidnění těchto regionů a zároveň k náhradě ekologicky nevyhovujících vozidel za BEV. Minimální doba udržitelnosti alespoň 3 roky, po kterou zákazník musí plnit stanovené podmínky, nebude v průběhu doby udržitelnosti docházet k přehodnocení kritérií, za kterých byl produkt poskytnut.  Sankce za nedodržení doby udržitelnosti musí být závazkem koncového zákazníka, nikoliv pronajímatele. |
| **Intervenční logika** | Příspěvek na mobilitu pro klienta, přenášený formou sníženého nájmu od leasingové společnosti. Pro leasingovou společnost (LS) jednorázový příspěvek formou ponížení vstupní ceny vozidla, alternativně příspěvek na budoucí splátky (který je nutné na straně LS časově rozlišit a v případě ukončení zúčtovat poskytovateli) |
| **Finanční náklad** | **Odhad nákladů: 1 mld. Kč /rok,** tj. pro*období 2026-27 – 2032-33* celkem cca 6 mld. Kč  Absorpční kapacita je závislá od podmínek, které by byly stanoveny. Roční příspěvek na mobilitu na 1 auto cca 125 tis. Kč, na 3 roky minimálně cca 375 tis. Kč / auto. Pro potenciál 2 500 vozidel je to minimálně 1 mld. Kč /rok  **Typ nákladu:** provozní příspěvek na dopravu |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | Vazba na identifikátor: 1, 2, 4, 11, 13, 15  Územní dimenze: odlehlé regiony, vnitřní/vnější periferie = oblasti s nízkou obslužností VHD (1), kde hrozí dopravní chudoba |
| **Úspory emisí CO2** | Při předpokladu leasingu 2 500 bezemisních vozidel za rok, průměrných emisích spalovacího vozu využívaného uvažovanou kategorií uživatelů 140 g CO2 na km a odhadovaném ročním nájezdu 10 000 km činí úspora emisí CO2 3 500 t za rok. V dalších letech podpory bude úspora emisí CO2 kumulativně růst, jak budou přibývat další nová bezemisní vozidla. |

**PRIORITA II.**

(odpovídá návrhu opatření Národního akčního plánu Čistá mobilita - NAP ČM)

|  |  |
| --- | --- |
| **NÁZEV OPATŘENÍ/INVESTICE** | |
| **Popis opatření** | **Podpora car-sharingu s využitím vozidel BEV** |
| **Řešený problém** | 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. Tím se výrazně snižuje finanční zátěž osob s nízkými příjmy, starších osob, a čistá mobilita se tak stává dostupnější a pomůže překlenout rozdíly ve společnosti a poskytnout udržitelná dopravní řešení pro všechny skupiny společnosti.  Služby sdílení elektromobilů mohou hrát zásadní roli při zajištění dostupnosti čisté mobility pro zranitelné skupiny obyvatelstva. A to i v periferních a venkovských oblastech, kam přinesou chybějící variabilitu v přepravě.  V současné době mimo velká města nejsou e-carsharingové služby rentabilní a tedy dostupné, navíc spuštění EU ETS2 na sektor budov a dopravy může neúměrně zvednout cenu fosilních paliv, a tím zvýšit náklady na provoz vlastního automobilu. To může akcelerovat vyšší ohrožení jedinců či domácností dopravní chudobou. Pro některé skupiny obyvatel pořízení nového elektromobilů za hotové ani na operativní leasing nemusí být finančně možné. Carsharingová služba by mohla umožnit přístup k čisté mobilitě všem, zejm. zranitelným skupinám obyvatel.  Důležité bude zmapovat možnosti a mechanismy pro zavedení a fungování systému e-carsharingu v obcích v ČR, které budou nabízet sdílení vozidel např. formou partnerské dohody/smlouvy se soukromou firmou, příp. operativního leasingu nebo dalších finančních mechanismů (senior taxi, dopravní služby pro zranitelné skupiny obyvatel, poptávkové služby) pod záštitou obcí, měst či regionů. Dále by na systém carsharingu mohla navazovat řada sociálních podpor za účelem zpřístupnit levnější e-carsharingové služby pro nízkopříjmové a zranitelné skupiny |
| **Intervenční logika** | Z prostředků SKF bude dotován provoz e-carsharingových služeb na úrovni obcí - příspěvek na vozidlo pořízené za hotové či na operativní leasing, případně také dotace na dobíjecí stanice. |
| **Finanční náklad** | *Potřeba zanalyzovat**(velmi hrubý odhad: 1 mld. Kč /rok v období 2026-27 – 2032-33, tj. celkem cca 6 miliard Kč)* |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | Vazba na identifikátor: 1,2,4, 9, 11, 12, 13  Územní dimenze: odlehlé regiony, vnitřní/vnější periferie = oblasti s nízkou obslužností VHD (1), kde hrozí dopravní chudoba |
| **Úspory emisí CO2** | *Potřeba zanalyzovat* |

**PRIORITA III.**

|  |  |
| --- | --- |
| **Operativní skupinová doprava do zaměstnání: nájem elektrických vozidel (minibusů nebo osobních vozidel apod.) pro skupinovou dopravu zaměstnanců do zaměstnání pro firmy** | |
| **Popis opatření** | Nájem elektrických minibusu nebo vozidel kategorie M1, M2 pro zajištění operativní skupinové dopravy pro firmy a podnikatele v odlehlých územích ČR. |
| **Řešený problém** | Lidé v odlehlých/venkovských regionech jsou při zajišťování svých socio-ekonomických potřeb často odkázání na IAD. Linková doprava v odlehlých regionech není efektivní: vytíženost spojů je nízká, nedostatečně plánovaná, často s mnoha přestupy, ceny jízdenek kolísají. Provozní náklady dopravců rostou, rovněž tlak na zajištění obslužnosti obcí. Zároveň je cíl dekarbonizovat dopravu a snížit závislost osob na IAD.  Firmy, které zajišťují zaměstnanost v odlehlejších regionech řeší nákladně dopravu a nemají dnes k dispozici zaměstnance, dochází k odlivu do aglomerací. Cílem je umožnit firmám nahradit dopravu starými vyřazenými vozidly nebo vůbec zajistit dopravu zaměstnanců skupinovým způsobem pomocí elektrovozidel a elektrických minibusů.  Je možné zajistit komfortnější a dostupnější dopravní servis pro zranitelné uživatele (nízkopříjmové jedince, seniory, postižení do chráněných dílen). |
| **Intervenční logika** | Zajištění dotace na nájem vozidel pro skupinovou dopravu do zaměstnání. |
| **Finanční náklad** | **Odhad nákladů: 1-2 mld. Kč** /rok  (2 mil. Kč/vozidlo, 5-10 ks vozidel pro ORP dle vymezení; analýza regionů s omezenou obslužností VHD by měla vymezit a determinovat územní způsobilost investice, nyní předpoklad 100 ORP) + 3 tis. elektrovozidel M1. / rok  **Typ nákladu:** provozní příspěvek na dopravu |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | Vazba na identifikátor: 1, 2, 4, 9, 11, 12, 13, 15  Územní dimenze: odlehlé regiony, vnitřní/vnější periferie = oblasti s nízkou obslužností VHD (1), kde hrozí dopravní chudoba |
| **Úspory emisí CO2** | Při předpokladu leasingu 3 100 bezemisních vozidel za rok, průměrných emisích spalovacího vozu využívaného uvažovanou kategorií uživatelů 140 g CO2 na km a odhadovaném ročním nájezdu 10 000 km činí úspora emisí CO2 4 300 t za rok. V dalších letech podpory bude úspora emisí CO2 kumulativně růst, jak budou přibývat další nová bezemisní vozidla. |

**PRIORITA IV.**

(Odpovídá návrhu opatření NAP ČM – 18, 8 mld. kapitola „Kompenzace“)

|  |  |
| --- | --- |
| **Podpora pro zranitelné domácnosti a zranitelné uživatele dopravy** | |
| **Popis opatření** | Podpora musí být zaměřená na **kompenzaci zvýšených nákladů** přepravného spojených se zaváděním nízko 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. |
| **Řešený problém** | Dopravní chudoba může být způsobena několika faktory, které brání jednotlivcům příp. domácnostem a komunitám v tom, aby se bez omezení dostali na místo potřeby a měli přístup k nezbytným dopravním službám. To může způsobit, že jsou omezeni ve své schopnosti dostat se do práce, školy, lékařských zařízení a dalších míst.  Momentálně neexistuje žádná analýza či studie, která by řekla kolik zranitelných osob v ČR, může být touto formou deprivace dotčeno. Chudoba v oblasti dopravy, může postihnout velkou část obyvatel, a to v důsledku klimatické transformace, a to zejm. z důvodu zavedení EU ETS2 na sektor silniční dopravy,  Na hromadné dopravě bude do značné míry závislá velká část obyvatel ČR, zejm. ve venkovských a periferních regionech. Od r. 2027 hrozí výrazné zhoršení dostupnosti z důvodu zvýšení celkových nákladů přepravy osob a bude potřeba zajistit adekvátní formy přímé podpory (sleva na jízdném), abychom předešli negativním důsledkům, které zvýšené ceny za dopravu mohou na zranitelné skupiny obyvatel mít. |
| **Intervenční logika** | Kompenzace zvýšených cen jízdného z důsledku zdražení celkových nákladů pro operátory veřejné dopravy. |
| **Finanční náklad** | *Potřeba zanalyzovat* |
| **Vazba na indikátor/územní dimenze** | 1., 2., 8., 11., 12., |
| **Úspory emisí CO2** | *Potřeba zanalyzovat* |

**Příloha č. 1: Tabulka indikátorů (příloha č. IV nařízení o SKF)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Kontextové ukazatele | | | |
| 1 | Počet zranitelných uživatelů dopravy | V souladu s definicí v čl. 2 bodě 12. | Počet domácností |
| 2 | Počet domácností trpících dopravní chudobou | V souladu s definicí v čl. 2 bodě 2. | Počet domácností |
| Ukazatele výstupů | | | |
| 3 | Počet zranitelných uživatelů dopravy, kteří využili alespoň jedno strukturální opatření ke snížení svých emisí v odvětví silniční dopravy | V souladu s čl. 2 bodem 12 a čl. 8 odst. 1. Pouze opatření vyplývající z podpory z fondu. | Počet domácností |
| 4 | Nákup vozidel s nulovými emisemi | Počet vozidel s nulovými emisemi podpořených opatřeními a investicemi financovanými z fondu. | Počet vozidel s nulovými emisemi |
| 5 | Nákup vozidel s nízkými emisemi | Počet vozidel s nízkými emisemi podpořených opatřeními a investicemi financovanými z fondu. | Počet vozidel |
| 6 | Nákup jízdních kol a prostředků tzv. mikromobility | Počet jízdních kol a prostředků tzv. mikromobility podpořených opatřeními a investicemi financovanými z fondu. | Počet jízdních kol a prostředků tzv. mikromobility |
| 7 | Další infrastruktura pro alternativní paliva (výdejní stojany/dobíjecí body) | Počet výdejních stojanů a dobíjecích bodů (nových nebo modernizovaných) pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi podpořených opatřeními a investicemi financovanými z fondu, s dodatečným zaměřením na vzdálené regiony.  Pojmy „alternativní palivo“, „dobíjecí body“ a „výdejní stojany“ mají stejný význam jako stejné pojmy definované v nařízení Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU.  Tento ukazatel se shromažďuje a vykazuje samostatně pro i) dobíjecí body a ii) výdejní stojany. V rámci tohoto systému se iii) stojany pro doplňování vodíku vykazují samostatně. | Počet výdejních stojanů a dobíjecích bodů |
| 8 | Jízdenky na veřejnou dopravu za sníženou cenu nebo bezplatné jízdenky | Počet uživatelů veřejné dopravy podpořených opatřeními a investicemi financovanými z fondu.  Ukazatel se shromažďuje a vykazuje samostatně pro i) jízdenky za sníženou cenu a ii) bezplatné jízdenky. | Počet uživatelů |
| 9 | Další sdílená mobilita a mobilita na vyžádání | Počet uživatelů sdílené mobility a mobility na vyžádání podpořených opatřeními a investicemi financovanými z fondu. | Počet uživatelů  / jednotky |
| 10 | Podpořená specializovaná cyklistická infrastruktura | Délka specializované cyklistické infrastruktury nově vybudované nebo výrazně modernizované v rámci projektů podpořených z fondu. Specializovaná cyklistická infrastruktura zahrnuje cyklistická zařízení oddělená od silnic pro provoz vozidel nebo jiných částí téže silnice strukturálními prostředky (například obrubníky a zábrany), cyklistické stezky, cyklistické tunely atd. U cyklistické infrastruktury s oddělenými jednosměrnými pruhy (například na každé straně silnice) se délka měří jako délka jízdního pruhu. | Počet km |
| Ukazatel výstupů | | | |
| 11 | Snížení počtu zranitelných uživatelů dopravy | Snížení počtu zranitelných uživatelů dopravy v důsledku opatření a investic financovaných z fondu. | % |
| 12 | Snížení počtu domácností trpících dopravní chudobou | Snížení počtu domácností trpících dopravní chudobou v důsledku opatření a investic financovaných z fondu. | % |
| 13 | Snížení emisí skleníkových plynů v odvětví silniční dopravy | Členské státy podají zprávu o snížení emisí skleníkových plynů v odvětví silniční dopravy v důsledku opatření a investic financovaných z fondu.  Emise v odvětví silniční dopravy jsou definovány jako emise, na které se vztahuje kapitola IVa směrnice 2003/87/ES (pro odvětví silniční dopravy, zdroje emisí 1A3b vymezené v pokynech IPCC pro národní inventury skleníkových plynů z roku 2006). | ktCO2e |
| Dočasná přímá podpora příjmů – ukazatele výstupů | | | |
| 14 | Počet zranitelných domácností a zranitelných uživatelů dopravy, kteří obdrželi dočasnou přímou podporu příjmů | Tento ukazatel uvádí počet zranitelných domácností a zranitelných uživatelů dopravy, kteří obdrželi dočasnou přímou podporu příjmů, čímž se započítávají všichni koneční příjemci dočasné přímé podpory příjmů vyplacené z fondu.  Tento ukazatel se shromažďuje a vykazuje odděleně za zranitelné domácnosti a za zranitelné uživatele dopravy v souladu s čl. 2 body 10 a 12 a čl. 4 odst. 3. | Počet zranitelných uživatelů dopravy  (jednotka: domácnost) |
| Ukazatel výsledků | | | |
| 15 | Průměrná dočasná přímá podpora příjmů na zranitelnou domácnost a zranitelného uživatele dopravy | Tento ukazatel uvádí průměrnou výši dočasné přímé podpory příjmů obdržené v rámci fondu na zranitelnou domácnost a zranitelného uživatele dopravy. | EUR/domácnost (odvětví budov) |

**Vazba na územní dimenzi**

1. Odlehlé regiony s nízkou obslužností VHD

Jedná se o regiony (ORP vč. jejich částí), které jsou nedostatečně obslouženy VHD (nízký počet spojů), obslužnost je determinována jejich polohou a tudíž vzniká závislost na IAD = jedná se o regiony, které jsou vysoce ohroženy dopravní chudobou.

1. Jiné (prosím uveďte a zdůvodněte vazbu na cílovou skupinu dle nařízení o SKF)