



# Průvodce finančními a dotačními možnostmi pro venkovskou mobilitu

Smlouva: MOVE/2022/OP/0008

Napsali  
Andrea Lorenzini, Brendan Finn  
Eleonora Ercoli, Elena Bargagna  
MemEx Srl  
*Listopad-2024*



## **EVROPSKÁ KOMISE**

Generální ředitelství pro dopravu a mobilitu  
Ředitelství B – Investice, inovativní a udržitelná doprava  
Oddělení B3 – Inovace a výzkum

*Kontakt:* Isabelle VANDOORNE

*E-mail:* MOVE-B3-secretariat@ec.europa.eu

*Evropská komise  
B-1049 Brusel*

# **Průvodce finančními a dotačními možnostmi pro venkovskou mobilitu**

Smlouva: MOVE/2022/OP/0008

Generální ředitelství pro dopravu a mobilitu  
Investice, inovativní a udržitelná doprava

***Europe Direct je služba, která vám pomůže najít odpovědi  
na vaše otázky týkající se Evropské unie.***

**Bezplatná telefonní linka (\*):**

**00 800 6 7 8 9 10 11**

(\* ) Poskytnuté informace jsou zdarma, stejně jako většina hovorů (někteří operátoři, telefonní budky nebo hotely si však mohou účtovat poplatek).

#### **PRÁVNÍ UPOZORNĚNÍ**

Tento dokument byl vypracován pro Evropskou komisi, nicméně odráží pouze názory autorů a Komise nemůže být zodpovědná za jakékoli použití informací, které jsou v něm obsaženy.

Více informací o Evropské unii je k dispozici na internetu (<http://www.europa.eu>).

Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2025

ISBN: 978-92-68-27205-3

doi: 10.2832/4607888

© Evropská unie, 2025

Reprodukce je povolena za předpokladu uvedení zdroje.

# OBSAH

KLÍČOVÉ POJMY A DEFINICE .....	7
ÚVOD .....	8
1. VÝZVY V PROCESU ZAJIŠTĚNÍ FINANCOVÁNÍ SLUŽEB VENKOVSKÉ MOBILITY .....	10
2. KLÍČOVÉ FAKTORY PRO ZÍSKÁNÍ FINANCOVÁNÍ .....	14
3. FINANČNÍ RÁMCE PRO SLUŽBY SDÍLENÉ MOBILITY VE VENKOVSKÝCH OBLASTECH .....	16
4. POSTUPNÉ FINANCOVÁNÍ A FINANČNÍ STRATEGIE .....	19
5. DEFINOVÁNÍ KLÍČOVÝCH PRVKŮ PROJEKTU .....	20
6. POSOUZENÍ POŽADAVKŮ A PLÁNŮ FINANCOVÁNÍ .....	30
7. ORIENTACE V SILNĚ REGULOVANÉM TRHU .....	39
8. OD NÁVRHU K FINANCOVÁNÍ .....	42
ZÁVĚRY .....	50

## SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Příklady přizpůsobených KPI pro hodnocení nedostatků ve venkovské mobilitě .....	13
Tabulka 2 Potenciál, cíle, omezení a partnerství pro cílové hlavní žadatele .....	21
Tabulka 3 Hlavní typy projektů mobility ve venkovských oblastech .....	23
Tabulka 4 Kombinace zdrojů financování pro řešení mobility na venkově .....	33

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Páteřní a lokalizované dopravní služby ve venkovských oblastech .....	9
Obrázek 2 Panorama financování venkovské mobility .....	10
Obrázek 3 Klíčové aspekty iniciativy partnerství KITE v Kilkenny, Irsko .....	15
Obrázek 4 Poptávková doprava BürgerBus v Oberes Glantal, Německo .....	15
Obrázek 5 Finanční rámce pro řešení mobility .....	17
Obrázek 6 Finanční rámce pro DRT (poptávková doprava) v Medio Tejo, Portugalsko .....	17
Obrázek 7 Řízení organizačních a provozních aspektů .....	18
Obrázek 8 Sopotniki – přepravní služba „od dveří ke dveřím“ ve Slovinsku .....	18
Obrázek 9 Postupný proces financování a finanční strategie pro venkovskou mobilitu .....	19
Obrázek 10 Definování klíčových aspektů projektu – Krok 1-3 .....	20
Obrázek 11 Komunitní sdílení aut ve venkovské obci Villerouge-Termenès .....	22
Obrázek 12 Projekt VysoMarch na přeshraničním území mezi Rakouskem a Slovenskem .....	26

Obrázek 13 Požadavky na financování řešení sdílené mobility ve venkovských oblastech. .....	27
Obrázek 14 Finanční aspekty týkající se řešení sdílené mobility ve venkovských oblastech. ....	28
Obrázek 15 Projekt SMART Mobility v údolí Garfagnana, Itálie. ....	29
Obrázek 16 – Definování klíčových prvků projektu - Krok 4-6.....	30
Obrázek 17 Typy financování pro řešení mobility ve venkovských oblastech.....	30
Obrázek 18 Přehled finančních potřeb v různých fázích projektu .....	31
Obrázek 19 Systém sdílení kol Sprottenflotte v regionu Kiel, Německo .....	32
Obrázek 20 Využití zdrojů financování v Rethymnu, Řecko.....	34
Obrázek 21 Udržitelnost systému sdílení elektromobilů na venkově: Model FLUGS ve Východním Tyrolsku .....	35
Obrázek 22 Financování potřebné pro předprojektové a investiční náklady .....	36
Obrázek 23 Financování provozních nákladů u flexibilních dopravních služeb.....	37
Obrázek 24 Finanční prostředky potřebné na provozní náklady u služeb spolujízdy ...	38
Obrázek 25 Definování klíčových prvků projektu – Krok 7.....	39
Obrázek 26 Poptávková doprava na vyžádání v Médio Tejo, Portugalsko.....	41
Obrázek 27 Definování klíčových prvků projektu – Kroky 8-10 .....	42
Obrázek 28 Úkoly pro vypracování podnikatelského plánu služby mobility na venkově .....	43
Obrázek 29 Návrh obchodního modelu pro venkovskou mobilitu .....	44
Obrázek 30 Sociální přínosy spojené s mobilitou na venkově.....	46
Obrázek 31 Zelené železnice ve Valmieře, Lotyšsko .....	46
Obrázek 32 Klíčové kroky pro přípravu žádosti o financování.....	48
Obrázek 33 Příklad: Orientace v rámci spektra programů financování EU .....	48

## KLÍČOVÉ POJMY A DEFINICE

Termín	Definice
<b>SZP</b>	Společná zemědělská politika (SZP) je společnou politikou všech zemí EU. Je řízena a financována na evropské úrovni z prostředků rozpočtu EU. SZP podporuje otevřený jednotný trh pro zemědělsko-potravinářské produkty EU, zajišťuje dostupné ceny, udržuje jedny z nejvyšších bezpečnostních a environmentálních standardů na světě a udržuje životaschopnost venkovských komunit.
<b>CapEx</b>	Kapitálové výdaje jsou náklady potřebné k pořízení, modernizaci a údržbě dlouhodobého hmotného majetku (např. silniční infrastruktura, cyklostezky, mosty, tunely atd.), včetně technologií nebo vybavení (bezpečnostní systémy a systémy pro řízení dopravy, systémy pro prodej jízdenek, systémy pro správu informací atd.) a mobilního majetku včetně vozidel.
<b>ERMN</b>	Evropská síť pro venkovskou mobilitu (ERMN) je celoevropská síť zaměřená na venkovskou mobilitu, která slouží ke sdílení znalostí a zkušeností mezi místními samosprávami, odborníky z praxe a experty. Byla vytvořena a aktivována v rámci projektu SMARTA-NET.
<b>Financování</b>	Proces zajištění kapitálu a získání potřebných finančních prostředků pro vývoj řešení, které může zahrnovat půjčky, úvěrové linky, granty nebo investice. Zahrnuje také veškerá doporučení pro přilákání investic a pro získání finanční podpory.
<b>Dotační možnosti</b>	Přehled různých finančních zdrojů dostupných pro rozvoj a udržování řešení nebo služeb mobility
<b>OpEx</b>	Provozní náklady na provoz služby (např. náklady na energie pro provoz vozidel, platy a benefity zaměstnanců, pojistné, údržba a opravy vozidel a infrastruktury, prodej a marketing) a další související výdaje nezbytné pro každodenní fungování služby

# ÚVOD

Tento dokument je posledním ze sady čtyř průvodců připravených SMARTA-NET<sup>1</sup>. Tyto dokumenty pomáhají zvyšovat kapacitu obcí pro vytváření a realizaci udržitelných, inkluzivních a integrovaných řešení mobility na jejich území. Toto metodické doporučení se zaměřuje zejména na klíčový aspekt: možnosti financování a zajištění finančních zdrojů pro iniciativy venkovské mobility, včetně mobility podporující cestovní ruch. Nedostatek finančních prostředků a specifických znalostí v oblasti zajišťování financování představuje významnou překážku pro venkovské komunity usilující o rozvoj služeb mobility na míru.

Tyto pokyny nabízejí systematický postup pro řešení uvedených překážek. Jsou navrženy tak, aby pomohly venkovským obcím a odborníkům pochopit, připravit a předkládat kvalitní žádosti o financování a finanční strategie pro projekty mobility a zajistit dlouhodobě udržitelné cílené služby. Každá kapitola vychází z klíčových prvků nezbytných pro vytvoření silného projektového plánu – od identifikace výzev a dostupných zdrojů ve venkovských komunitách, přes hodnocení vhodných finančních rámců až po definování zásadních součástí projektu. Tento strukturovaný přístup má pomoci místním samosprávám orientovat se ve složitém prostředí financování, jasně posoudit finanční požadavky a vypracovat přesvědčivé návrhy, které zohledňují regulační a tržní podmínky specifické pro venkovskou mobilitu. Ať už zastupujete venkovskou obec, krajský úřad, dopravce nebo jste členem místní komunity, tento průvodce vám poslouží jako praktický nástroj pro zkoumání a zajištění finanční podpory pro iniciativy v oblasti venkovské mobility. Přístup do a z venkovských oblastí lze vnímat ze dvou vzájemně se doplňujících hledisek:

- **První perspektiva se zaměřuje na to, jak je pro obyvatele venkova dostupné vše pro pokrytí základních potřeb.** To zahrnuje základní služby, zaměstnání, vzdělání a další příležitosti, z nichž mnohé se nacházejí mimo jejich bezprostřední okolí. Tato dimenze dostupnosti je zásadní pro zajištění sociálního začlenění a kvality života venkovských komunit.
- **Druhá perspektiva se týká dostupnosti venkovských oblastí zvenčí,** tedy toho, jak snadno se do těchto regionů mohou dostat podniky, turisté a další návštěvníci. To je klíčový faktor pro podporu ekonomického rozvoje, rozvoj cestovního ruchu a posílení místního hospodářství.

Tyto dvě perspektivy společně zdůrazňují dvojitý význam řešení mobility při propojování venkovských oblastí s širší ekonomickou a sociální strukturou.

Při financování venkovské mobility rozlišujeme mezi „*páteřními službami*“ a více lokalizovanými možnostmi mobility (obrázek 1).

**Páteřní služby**, jako jsou meziměstská a dálková autobusová doprava nebo regionální dopravní služby, jsou integrovány do formálních/konvenčních sítí veřejné dopravy. Těží ze zavedených struktur plánování, organizace a financování. Tyto služby jsou buď financovány vládními prostředky, nebo jsou provozovány komerčně prostřednictvím investic soukromého sektoru. Slouží jako hlavní dopravní tepny spojující středně velká města s většími městy a

---

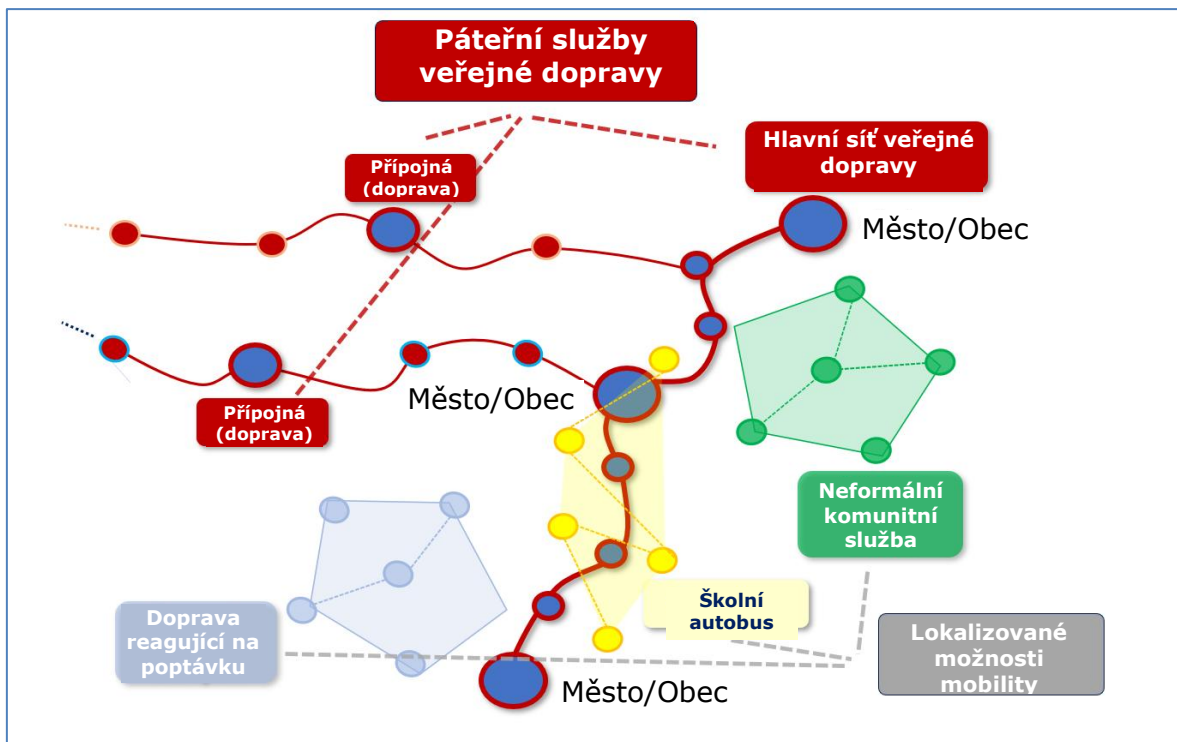
<sup>1</sup>Další tři dokumenty s pokyny jsou: i) Průvodce modely sdílené mobility ve venkovských oblastech; ii) Průvodce udržitelnější mobilitou v turistických oblastech na venkově; a iii) Průvodce začleněním aspektů venkovské mobility do plánů udržitelné městské dopravy (SUMP)- ověřování SUMP z hlediska venkovských oblastí.

regionálními dopravními uzly. V oblastech, kterými projíždějí, mají omezený počet zastávek.

**Lokalizované dopravní služby**, které zajišťují přístup k důležitým místním cílům nebo propojení s páteří dopravou, čelí značným finančním a strukturálním výzvám. Tyto služby jsou klíčové pro každodenní mobilitu ve venkovských komunitách, avšak dlouhodobě trpí nedostatečným financováním. Na rozdíl od páteřních služeb je jejich financování často nejisté, roztržštěné a postrádá jasné legislativní závazky nebo stabilní cílové financování. Navíc v mnoha případech nejsou tyto služby klasifikovány jako „veřejná doprava“, a proto nemají nárok na hlavní zdroje financování v oblasti mobility.

### Obrázek 1 Páteřní a lokalizované dopravní služby ve venkovských oblastech

Zdroj: MemEx



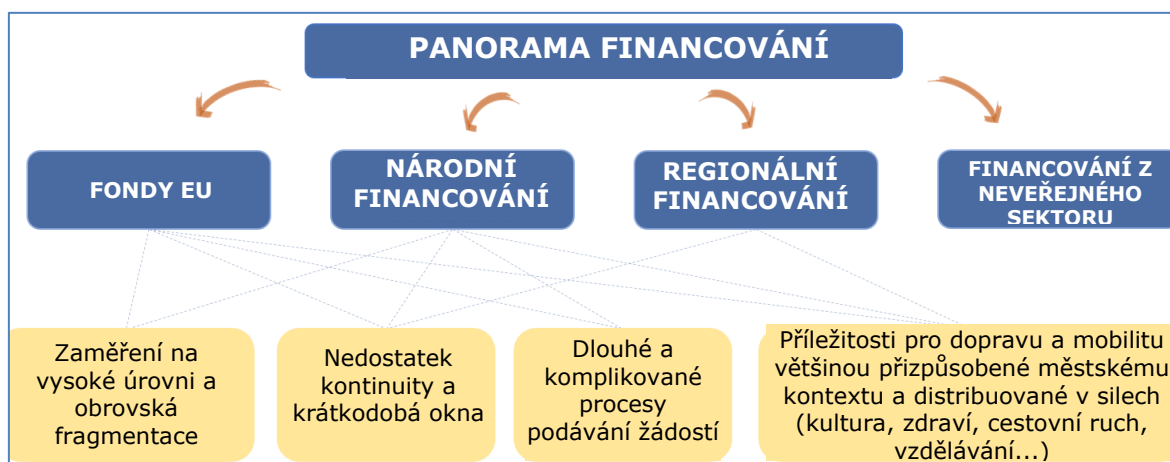
# 1. VÝZVY V PROCESU ZAJIŠTĚNÍ FINANCOVÁNÍ SLUŽEB VENKOVSKÉ MOBILITY

V jednotlivých členských státech Evropské unie jsou k dispozici různé varianty financování. Venkovské komunity však obvykle nemohou mnohé z nich využít k financování v oblasti mobility. V případech, kdy je financování dostupné, jsou zaváděna opatření, která však mají pouze krátkodobý charakter, což znamená, že nejsou finančně udržitelná z dlouhodobého hlediska. Pro zajištění trvalé udržitelnosti iniciativ sdílené mobility je vždy nutné zajistit kontinuitu stabilních finančních zdrojů po celou dobu životního cyklu nové dopravní služby. Mezi venkovskými subjekty často chybí porozumění všem potenciálním zdrojům financování, které by mohly využít, a povědomí o nich.

Obecně lze možnosti financování rozdělit do čtyř hlavních kategorií, jak ukazuje obrázek 2. Tři ze čtyř představují různé formy **vládního financování**, všechny na vyšších úrovních státní správy než cílová oblast a se schopností mobilizovat značné finanční zdroje. Klíčovou otázkou však je, jak jsou tyto zdroje rozděleny mezi městské a venkovské oblasti. Čtvrtou kategorií je **financování z nevládního sektoru**. To zahrnuje komunity, jednotlivce, nevládní organizace, charitativní organizace a komerční subjekty. Tuto kategorii lze dále rozdělit na „nekomerční“ a „komerční“ zdroje. Mobilita ve stylu veřejné dopravy ve venkovských oblastech nevyhnutelně vyžaduje vládní financování. Nicméně mnoho dalších typů venkovské mobility má menší finanční požadavky, které lze pokrýt prostřednictvím komunitních příspěvků, sponzorstvím nebo zapojením místních podniků. Často je to jediný způsob, jak mohou komunity samy něco nastartovat, pokud pro ně vláda nic nedělá.

## Obrázek 2 Panorama financování venkovské mobility

Zdroj: SMARTA-NET



SMARTA-NET uspořádala několik diskusí s členy ERMN, a to jak v rámci osobních setkání, tak online, aby posoudila potřeby a výzvy venkovských obcí při získávání finančních prostředků. Zejména během 5. setkání ERMN v Évoře (Portugalsko, 14.–16. května 2024) byla podrobně diskutována otázka financování schémat venkovské mobility, a to pomocí interaktivního formátu World Café. Členové ERMN měli možnost sdílet své zkušenosti a vnímání programů financování venkovské mobility a diskutovat strategie pro zajištění dodatečných zdrojů. Diskuse se zaměřila zejména na konkrétní programy financování EU (zejména strukturální fondy, např. Evropský fond pro

regionální rozvoj (EFRR)<sup>2</sup> a Fond soudržnosti<sup>3</sup>), jakož i Nástroj pro oživení a odolnost EU.

SMARTA-NET také vypracovala analýzu dostupných evropských, národních a regionálních zdrojů financování venkovské mobility<sup>4</sup>, která podrobně popisuje jednotlivé programy a jejich tematická zaměření. Výsledky této analýzy poukazují na nerovnováhu mezi různými typy financování, přičemž na úrovni EU je k dispozici mnohem více příležitostí než na národní a regionální úrovni, kde jsou možnosti pro venkovské obce a další aktéry výrazně omezenější.

I když obce dokážou identifikovat relevantní možnosti financování venkovské mobility, a to jak na úrovni EU, tak na národní či regionální úrovni, na cestě k nim leží řada výzev, jež se projevily i během diskusí s členy ERMN. Mezi hlavní překážky patří:

### **Výzvy spojené s financováním EU**

- Velká rozmanitost a roztržitost výzev k předkládání žádostí o finanční podporu EU (zejména programy Horizon Europe, CEF<sup>5</sup>, INTERREG<sup>6</sup>, LEADER<sup>7</sup>, LIFE), což komplikuje harmonizaci potřeb komunity s požadavky financování; Mnoho výzev EU (zejména programy Horizon Europe, CEF, INTERREG, LEADER, LIFE) často upřednostňuje cíle, které se netýkají mobility – např. využití/rozvoje specifických technologií, životního prostředí a změny klimatu, dekarbonizace, rovnosti atd. Žadatelé, jejichž cílem je řešit základní deficity mobility ve svých oblastech, se tak dostávají do nevýhodné pozice oproti žadatelům, kteří se zaměřují na jiné aspekty, jež (údajně) aplikují na mobilitu.. Výsledkem je, že žadatelé zaměřeni na mobilitu se snaží přizpůsobit své návrhy požadavkům výzev, které mobilitu neupřednostňují, a nakonec se ocitají v oslabené pozici.

### **Výzvy spojené s národním financováním**

- I když počáteční financování systémů mobility na venkově, zejména jejich kapitálové nebo infrastrukturní náklady, často pochází z vládních zdrojů, obce jsou někdy nuceny převzít provozní náklady, pokud se projekty osvědčí.
- Národní financování často postrádá kontinuitu, což neodpovídá potřebám dlouhodobého plánování. Tato nesrovnalost může představovat překážku pro projekty, které vyžadují dlouhodobé investice, aby byly úspěšně dokončeny a splnily své zamýšlené cíle.
- Programy rozvoje venkova obvykle financují specifická opatření ve venkovských oblastech, ale nikoli přímo zavádění dopravních služeb či rozvoj dopravní infrastruktury (např. Strategický plán SZP – Společné zemědělské politiky<sup>8</sup>).

### **Výzvy spojené s regionálním financováním**

- Veřejná doprava je silně regulovanou oblastí, ve které jsou nabídky služeb a přidělování finančních prostředků vždy určovány agenturou na vyšší úrovni, než

---

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/funding/erdf\\_en](https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/erdf_en)

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/funding/cohesion-fund\\_en](https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/cohesion-fund_en)

<sup>4</sup> Výsledky jsou shrnuty ve zprávě SMARTA-NET „Souhrnná zpráva o tocích financování a souvisejících otázkách v zemích EU“ (2024).

<sup>5</sup> Nástroj pro propojení Evropy, [https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en)

<sup>6</sup> <https://interreg.eu/about-interreg/>

<sup>7</sup> Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale – Vazby mezi činnostmi pro rozvoj venkovského hospodářství; [https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained\\_en](https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained_en)

<sup>8</sup> Členské státy nemusí považovat mobilitu na venkově a/nebo související aspekty za národní priority, což brání místním komunitám, nebo dokonce obcím a krajům v přístupu k finančním prostředkům na mobilitu, a to i přes širokou škálu dostupných možností.

je venkovská obec – obvykle regionálními nebo národními agenturami. Tyto orgány na vyšší úrovni řídí priority, což ponechává venkovským obcím jen omezený vliv na rozhodovací procesy. I když mohou podávat žádosti o služby, venkovské obce jen zřídka získají přímý přístup k těmto finančním tokům, což vytváří nesoulad mezi místními potřebami a dostupnými zdroji.

- Mnoho regionálních dotačních příležitostí je založeno na projektovém financování s přísnými časovými omezeními, která upřednostňují krátkodobou realizaci před dlouhodobou udržitelností. Tento nedostatek kontinuity oslabuje finanční životaschopnost dopravních řešení, protože obce se často potýkají s udržením služeb i po skončení financování nových projektů; Pro venkovské oblasti nacházející se na hranicích regionů nebo států je přístup k regionálnímu financování ještě náročnější. Tyto oblasti se musí potýkat s roztržitými strukturami správy, kde jsou zdroje řízeny různými orgány s odlišnými předpisy, prioritami a administrativními postupy.

### **Obecné výzvy při získávání veřejného financování**

- Běžné jsou dlouhé a komplikované procesy podávání žádostí, které může dále znepríjemnit nejistota výsledků, ať už v míře úspěšnosti nebo v přidělené výši financování.
- Mnoho možností financování dopravy a mobility je navrženo s ohledem na městské prostředí, což nemusí být dobře přenositelné do venkovského prostředí.

Tento problém souvisí také s obtížemi při ekonomickém zhodnocení přínosů. Kvantifikace přínosů venkovských dopravních řešení je náročná, protože jejich hodnota se výrazně liší od městského kontextu. Například sociální přínos mobility pro seniory nebo mladé lidi ve venkovských oblastech je obtížněji vyčíslitelný, protože se týká kvality života nebo možnosti nadále žít v dané oblasti, na rozdíl od standardních ukazatelů používaných v analýze nákladů a přínosů, jako jsou úspora času a nákladů na cestování.

### **Výzvy spojené s financováním mimo veřejný sektor**

Kromě tradičních dotačních programů je zajištění dalších zdrojů financování prostřednictvím zapojení soukromého sektoru, využití dobrovolnické práce, získání sponzorství, zavedení poplatků za užívání nebo získání podpory pro demonstrační či pilotní projekty ve venkovských oblastech poměrně obtížné. Důvodem je nižší poptávka oproti městským oblastem, což vede k nižší míře ziskovosti. Venkovské oblasti trpí nedostatkem dostupných dopravních operátorů a poskytovatelů služeb. Nízký počet cestujících ztěžuje finanční udržitelnost dopravních služeb v těchto regionech. (V některých zemích, např. v Itálii, jsou regulované dopravní služby financovány z národních veřejných zdrojů přidělovaných orgánům veřejné dopravy a dotace jsou vypočítávány na základě počtu obslužených kilometrů.)

Další výzvy, kterým čelí zejména malá města a venkovské obce:

Nedostatek odborných znalostí a hlubšího povědomí o dostupných možnostech financování, spojený limity v oblasti lidských zdrojů a nedostatkem času. To brání schopnosti identifikovat nejvhodnější finanční příležitosti odpovídající jejich potřebám a zvyšuje obtížnost orientace v komplikovaných a časově náročných procesech podávání žádostí.

Omezená politická podpora na vyšší úrovni: Nedostatečná koordinace mezi různými úrovněmi správy, konkurence s velkými městy, která mají větší kapacity a zkušenosti s přípravou žádostí o financování.

Omezené možnosti hledání interních zdrojů pro kofinancování projektu (i ve fázi konceptu); nedostatek specifických dovedností pro vypracování dlouhodobé plánovací strategie, která by jasně vymezila investiční potřeby.

Pro podporu a zdůvodnění programů financování a plánů pro projekty mobility na venkově je nezbytné, aby tvůrci politik a rozhodovací orgány – včetně regionálních a národních orgánů – přijali specifické klíčové ukazatele výkonnosti (KPI) přizpůsobené jedinečným výzvám a potřebám venkovských oblastí.

Cílené KPI poskytují jasný rámec pro hodnocení nedostatků v oblasti venkovské mobility a pomáhají identifikovat, kde jsou investice nejpotřebnější. Nedostatky mohou spočívat v prostorovém pokrytí dopravních služeb, v jejich časové dostupnosti nebo v kvalitě propojení jednotlivých služeb. Příklady těchto přizpůsobených KPI jsou uvedeny v tabulce 1.

**Tabulka 1 Příklady přizpůsobených KPI pro hodnocení nedostatků ve venkovské mobilitě**

KPI	Popis
Dostupnost terminálů a zastávek	Měření doby cestování a možností, které mají obyvatelé k dispozici k cestě na zastávku veřejné dopravy z domova nebo z práce
Kvalita a dostupnost veřejné dopravy	Hodnocení počtu a blízkosti stanic nebo zastávek, frekvence spojů, denní dostupnosti tras a dochvilnost služeb
Dostupnost služeb*	Zajištění přiměřeného přístupu obyvatel k základním službám, jako jsou nemocnice, školy, supermarkety, pošty, banky a kulturní zařízení
Přístup k základním službám	Posouzení, jak snadno lze dosáhnout služeb prostřednictvím veřejné dopravy nebo autem, včetně doby cestování a nutnosti přestupů
Možnosti multimodální dopravy	Sledování dostupnosti integrovaných druhů dopravy, aby byly podpořeny rozmanité cestovní potřeby
Dostupnost služeb školního autobusu	Monitorování dostupnosti specializovaných dopravních možností pro studenty

*\*Je důležité zdůraznit rozdíl mezi měřením „dostupnosti“ ve smyslu (a) existence služeb nebo zařízení v dané oblasti; a (b) schopnosti cílových uživatelů využívat tyto služby v době jejich provozu s ohledem na délku činnosti a bez nutnosti vlastnit auto (pokud je to relevantní pro danou skupinu uživatelů). Například ambulantní zdravotní služby, podpora zaměstnanosti či služby pošty a bankovníctví jsou obvykle krátkodobé, na základě objednání v čase určeném poskytovatelem. Služba mobility dostupná pouze v době dojíždění do zaměstnání tak pro tuto širokou skupinu obyvatel není nijak užitečná.*

Tyto KPI pomohou přesně vyhodnotit potřeby venkovské mobility, což umožní efektivnější přidělování financí a tvorbu programů zaměřených na zlepšení dopravní infrastruktury a dostupnosti ve venkovských oblastech.

## 2. KLÍČOVÉ FAKTORY PRO ZÍSKÁNÍ FINANCOVÁNÍ

Úspěšný přístup k financování projektů venkovské mobility závisí na několika klíčových faktorech. Na základě zkušeností získaných během setkání ERMN, zejména diskusí konaných v Évoře v Portugalsku během osobního setkání ERMN dne 15. května 2024, lze tyto faktory rozdělit do čtyř hlavních kategorií: **Spolupráce, Plánování, Zapojení a Podpora**. Společně tyto prvky vytvářejí pevný základ, který posiluje schopnost venkovských komunit získávat a udržovat financování pro udržitelná řešení mobility.

### 1. Spolupráce

Dohody o spolupráci mezi obcemi, veřejnými orgány, soukromými subjekty a komunitními sdruženími (včetně místních akčních skupin) jsou zásadní pro posílení žádostí o financování a dlouhodobou udržitelnost projektů. Spolupráce umožňuje partnerům sdílet odpovědnost, spojovat zdroje a využívat své silné stránky k efektivnímu řešení specifických potřeb venkovské mobility. Díky vzájemné koordinaci mohou tyto skupiny zajistit další zdroje i to, že venkovská dopravní řešení budou životaschopná a udržitelná i po skončení počátečního financování.

### 2. Plánování

Úspěšné žádosti o financování vyžadují jasně definované a realizovatelné cíle, podložené důkladným plánováním. Stanovením konkrétních provozních postupů a provedením podrobné analýzy nákladů mohou žadatelé lépe určit finanční požadavky navrhovaných dopravních řešení. Komplexní přístup k plánování pomáhá sladit projekty s širšími strategickými cíli na místní i regionální úrovni. Celostní perspektiva umožňuje žadatelům navrhovat projekty, které efektivně řeší vzájemně propojené problémy mobility a nabízejí řešení, která jsou dlouhodobě udržitelná a škálovatelná.

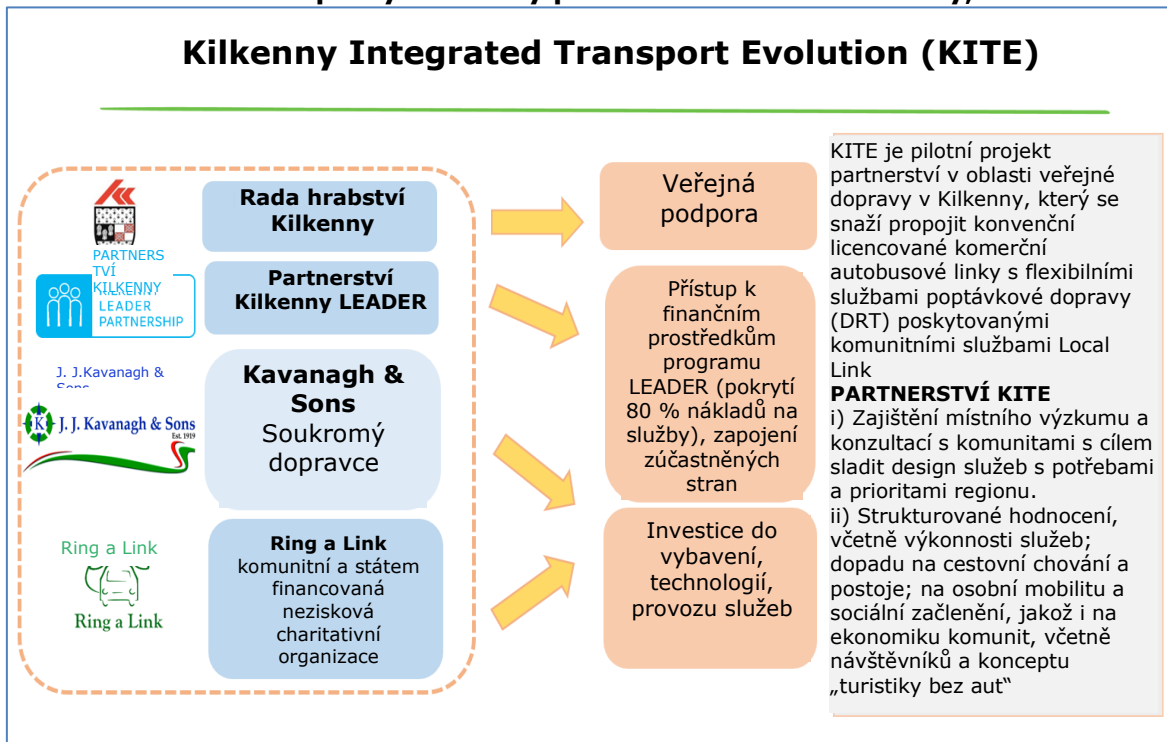
### 3. Zapojení

Zapojení místních komunit je zásadní pro úspěch a dlouhodobou udržitelnost iniciativ v oblasti mobility na venkově. Když se místní obyvatelé a podniky aktivně podílejí na projektech venkovské mobility, vytváří se pocit spoluvlastnictví a odpovědnosti. To zajišťuje, že navrhovaná řešení skutečně odpovídají potřebám obyvatel. Přístup **více zainteresovaných** stran a účast různých skupin podporuje spolupráci mezi klíčovými aktéry.

### 4. Podpora

Politická podpora na regionální, národní i evropské úrovni je pro financování mobility na venkově neocenitelná. Taková podpora často zahrnuje sdílení znalostí, dat a osvědčených postupů pro řešení mobility ve venkovských oblastech.

**Obrázek 3 Klíčové aspekty iniciativy partnerství KITE v Kilkenny, Irsko**



### Silné stránky, zdroje a nástroje ve venkovských komunitách

Venkovské oblasti mají jedinečné silné stránky, které mohou výrazně zvýšit úspěšnost projektů mobility. Hluboká znalost místních potřeb umožňuje venkovským komunitám vyvíjet cílená řešení, která efektivně reagují na specifické problémy mobility. Venkovské oblasti také prokazují značnou flexibilitu při získávání finančních prostředků a často nacházejí kreativní způsoby, jak kombinovat veřejné a soukromé zdroje na podporu dopravních iniciativ. Silná vazba mezi mobilitou a rozvojem komunity navíc zesiluje sociální dopad projektů, což zvyšuje jejich význam a udržitelnost v místním kontextu. Obrázek 6 ilustruje spolupráci různých zainteresovaných stran v Kilkenny v Irsku. Další klíčovou výhodou je dobrovolnictví, kdy místní obyvatelé často aktivně podporují a udržují dopravní služby, čímž posilují pocit spoluvlastnictví těchto iniciativ. Příkladem takového přístupu je BürgerBus v okrese Kusel v Německu, jak je znázorněno na obrázku 4. Vysoká úroveň sociální soudržnosti a sdílené venkovské identity navíc poskytuje solidní základ pro komunitně řízené nebo sdílené dopravní možnosti.

### Obrázek 4 Poptávková doprava BürgerBus v Oberes Glantal, Německo.

Zdroj: BürgerBus Oberes Glantal



### 3. FINANČNÍ RÁMCE PRO SLUŽBY SDÍLENÉ MOBILITY VE VENKOVSKÝCH OBLASTECH

Při vývoji řešení mobility ve venkovských oblastech lze finanční rámce obvykle rozdělit do tří hlavních kategorií:

- **Komerční služby** fungují na finančně udržitelném modelu, kde příjmy z poplatků od uživatelů, sponzoringu a dalších zdrojů pokrývají náklady, a často umožňují i dosažení zisku. Ve venkovském kontextu se komerční služby často spoléhají na příjmové toky nebo partnerství veřejného a soukromého sektoru k pokrytí mezer, i když nejsou formálně klasifikovány jako „dotované služby“.
- **Dotované služby** naopak čelí vyšším provozním nákladům, než jaké mohou pokrýt z jejich vlastních příjmů. K vyrovnání tohoto rozdílu se spoléhají na externí dotace, které jim umožňují pokračovat v poskytování dopravních služeb ve venkovských oblastech. Tyto služby podléhají regulacím EU a národním pravidlům pro veřejné zakázky.
- **Služby založené na dobrovolnictví** využívají zapojení místní komunity k udržení nízkých nákladů, přičemž dobrovolníci často zastávají role řidičů nebo administrativního personálu. Tímto způsobem dochází k úspoře nákladů na pracovní sílu, čímž se celkové výdaje přibližují, nebo v některých případech dokonce klesají pod úroveň získaných příjmů. Díky tomu mohou být takové služby finančně životaschopnější a udržitelnější v kontextu venkovských oblastí.

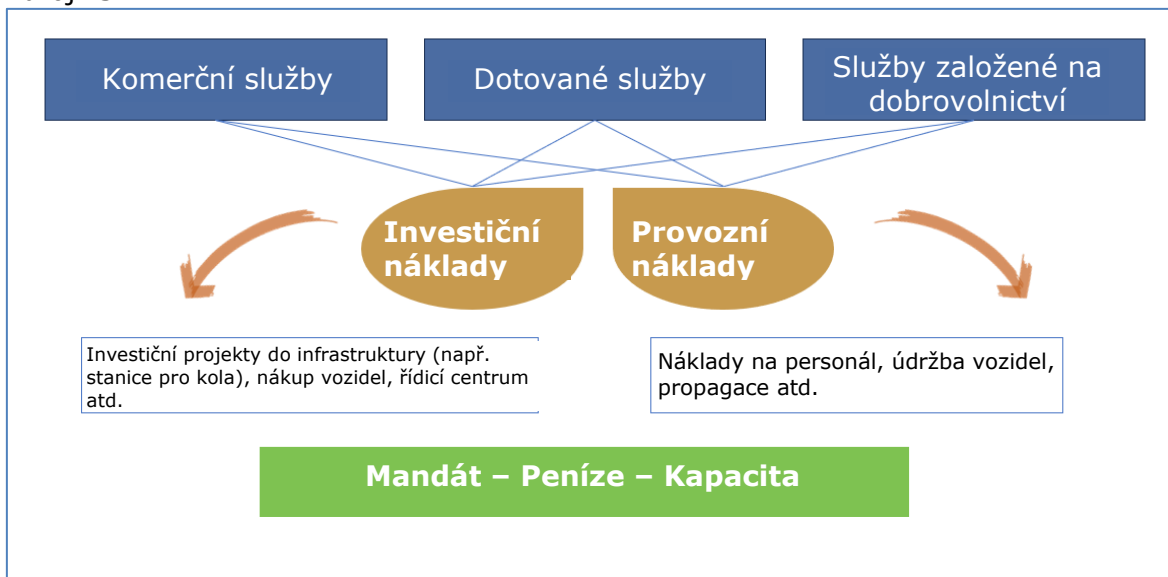
Na základě rozdílů mezi těmito třemi finančními rámci je důležité rozlišit, jak jsou v jednotlivých modelech řešeny kapitálové a provozní náklady. *Komerční služby* obvykle nesou plnou odpovědnost jak za kapitálové investice, tak za provozní náklady, přičemž dopravní operátoři si pořizují vlastní vozový park na podporu svých služeb. *Dotované služby*, ačkoli fungují podobně, vyžadují veřejné dotace na pokrytí klíčových provozních nákladů, jako jsou mzdy, pohonné hmoty, údržba vozidel, případně k financování vozového parku. V některých případech správní orgány financují a vlastní vozidla, což umožňuje jejich sdílené využití v rámci různých služeb. V některých zemích jsou preferovány komerční služby a mají značnou volnost, zatímco v jiných zemích musí zapadat do celkového plánu a nesmí narušovat fungování dotovaných služeb. Dobrovolnické služby obvykle minimalizují jak kapitálové, tak provozní náklady, protože dobrovolníci často zajišťují řízení vozidel i administrativní činnosti, a v některých případech dokonce poskytují svá vlastní vozidla (pro služby založené na automobilech). Tento model umožňuje nákladově efektivní model sdílených jízd, který je zvláště vhodný pro venkovské komunity.

Bez ohledu na to, jaký finanční rámec je zaveden nebo plánován, vždy je třeba řešit tři klíčové aspekty: Mandát – Finance – Kapacity.

- **Mandát:** Kdo má zákonný mandát a zároveň organizační a personální kapacity k tomu, aby mohl působit v oblasti venkovské mobility?
- **Peníze:** Kdo disponuje finančními prostředky potřebnými k provozu dopravní služby?
- **Kapacita:** Kdo má institucionální, provozní a odborné kapacity k řízení dopravní služby na venkově?

### Obrázek 5 Finanční rámce pro řešení mobility

Zdroj: SMARTA-NET



### Obrázek 6 Finanční rámce pro DRT (poptávková doprava) v Medio Tejo, Portugalsko

#### Inspirace z praxe: Finanční udržitelnost služeb DRT v regionu Médio Tejo v Portugalsku

Služby poptávkové dopravy (DRT) zavedené v různých obcích regionu Médio Tejo v Portugalsku fungují na základě veřejného mandátu. Jsou spravovány organizací CIMT – Comunidade Intermunicipal Medio Tejo, která je navrhuje v souladu s potřebami vyjádřenými místními samosprávami. Místní úřady jsou odpovědné za uzavírání smluv s provozovateli taxislužeb, kteří tyto služby zajišťují.



Finanční životaschopnost služeb je zaručena následujícími zdroji:

- **Místní finanční prostředky** poskytované jednotlivými obcemi, Národními fondy, zahrnující:
  - o Fundo Ambiental - národní program, který financuje snižování cen jízdenek ve veřejné dopravě na celostátní úrovni
  - o PART - program na podporu snižování jízdného ve veřejné dopravě
  - o PROTRansP, program na podporu rozšíření a posílení veřejné dopravy
- Příjmy z jízdného, které pokrývají přibližně 16 % nákladů na provoz služeb

Dohoda s provozovateli taxislužeb, která zajišťuje kvalitní služby s nižšími provozními náklady. Tento kombinovaný model umožnil rozšíření služby od jejího prvního pilotního zavedení v roce 2012 a zaručil pozitivní trend v počtu uživatelů i úspěšnou implementaci v dalších regionech, jako jsou Coimbra a Médio Tejo.<sup>9</sup>

Sdílená řešení mobility ve venkovských oblastech mohou přijmout různé organizační struktury, aby reagovaly na rozmanité provozní potřeby. Provoz dopravní služby zahrnuje několik základních úkolů, včetně péče o zákazníky, logistiky a přemísťování vozidel, IT podpory a údržby digitálních platforem.

Tyto úkoly lze řídit prostřednictvím různých organizačních modelů, jak je znázorněno na obrázku 7. Možnosti sahají od outsourcingu externí společnosti, přes přidělení odpovědnosti interní městské společnosti, zavedení komunitních řešení až po přímý

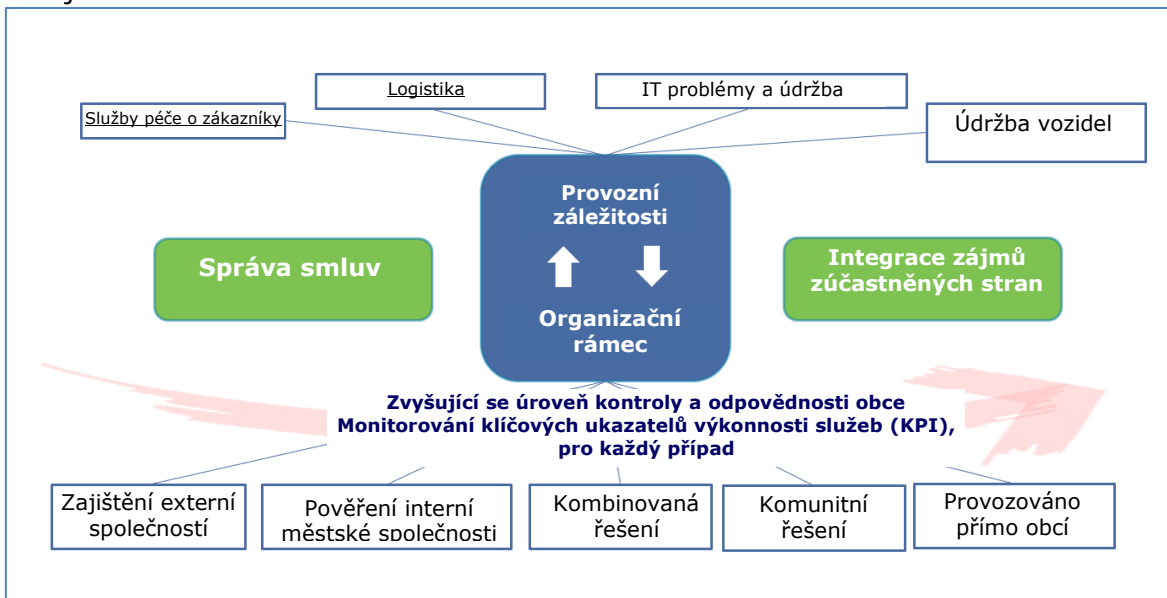
<sup>9</sup>Pro více informací si můžete prohlédnout prezentaci "Mechanismy financování a příležitosti pro řešení venkovské mobility v Portugalsku" (2024), dostupnou na: [https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03\\_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal-pdf.pdf](https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal-pdf.pdf)

provoz služby obcí, přičemž úroveň odpovědnosti místní samosprávy se v těchto modelech postupně zvyšuje<sup>10</sup>.

V rámci jedné obce mohou být různé typy dopravních služeb zadávány a financovány různými způsoby. Pro úspěšnou realizaci je navíc klíčové efektivní řízení smluv a sladění zájmů a potřeb zúčastněných stran.

### Obrázek 7 Řízení organizačních a provozních aspektů

Zdroj: SMARTA-NET



### Obrázek 8 Sopotniki – přepravní služba „od dveří ke dveřím“ ve Slovinsku

#### Inspirace z praxe: Služba Sopotniki „od dveří ke dveřím“

Služba Sopotniki, poskytující přepravu tzv. od dveří ke dveřím,<sup>11</sup> funguje v 16 obcích a dalších oblastech Slovinska a slouží jako dobrý příklad efektivní organizační a provozní struktury. Sopotniki poskytuje bezplatné služby přepravy pro seniory na základě modelu solidarity, v němž jako řidiči působí dobrovolníci, převážně důchodci. Od svého založení v roce 2017 zaznamenala služba velký úspěch, kdy počet uživatelů vzrostl z původních 312 na více než 5 300 v roce 2022. Tento úspěch je především výsledkem dobře nastavených veřejně-soukromých i soukromě-soukromých partnerství, která podporují udržitelný obchodní model služby, a také úzké spolupráce mezi zapojenými obcemi. Službu provozuje nezisková organizace Institut Sopotniki a je podporována obcemi a dalšími soukromými a veřejnými sponzory. Má specializovaný tým s 19 zaměstnanci na plný úvazek pro koordinaci místních skupin a celkovou koordinaci (z toho 4 zaměstnanci pracují přímo pro Institut Sopotniki, zatímco 13 zaměstnanců je zajištěno partnerskými organizacemi, jako jsou obce, Červený kříž, Centra sociální práce atd.). Kromě toho služba disponuje širokou sítí 263 dobrovolníků, kteří působí jako řidiči. Hlavní zdroje financování tvoří:

- dary od uživatelů, soukromých společností a sponzorství, které představují přibližně 5 % finančních zdrojů;
- veřejné prostředky (granty od obcí), které tvoří přibližně 75 % finančních zdrojů;
- příjmy, které představují přibližně 20 % finančních zdrojů, a jsou zpětně investovány do organizace s cílem další podpory a rozšíření služeb



<sup>10</sup> Podrobnosti o různých provozních a organizačních modelech a finančních požadavcích pro řešení sdílené mobility ve venkovských oblastech jsou uvedeny ve dvou specifických zprávách projektu SMARTA-NET: SMARTA-NET Guidance on Rural Shared Mobility Solutions (Průvodce modely sdílené mobility ve venkovských oblastech), 2024, a SMARTA-NET Catalogue of Rural Shared Mobility Solutions (Katalog modelů sdílené mobility ve venkovských oblastech).

<sup>11</sup> <https://www.sopotniki.org/home.html>

## 4. POSTUPNÉ FINANCOVÁNÍ A FINANČNÍ STRATEGIE

Omezené odborné znalosti v oblasti dopravy a nedostatek zkušeností se zajišťováním financí na služby venkovské mobility mohou představovat významné překážky pro venkovské komunity. Ty mohou mít sice předchozí zkušenosti se získáváním finančních prostředků na projekty v jiných sektorech, ale oblast mobility pro ně může být nová. Aby bylo možné venkovským obcím a odborníkům usnadnit orientaci v problematice venkovské mobility, byl v rámci projektu SMARTA-NET vyvinut etapový přístup. Těchto deset kroků pomáhá venkovským samosprávám a odborníkům porozumět možnostem financování, připravit kvalitní žádosti o finanční podporu a vytvořit udržitelné finanční strategie pro dopravní projekty, aby bylo možné cílové služby dlouhodobě provozovat. Celý proces je znázorněn na obrázku 9.

### Obrázek 9 Postupný proces financování a finanční strategie pro venkovskou mobilitu

Zdroj: SMARTA-NET



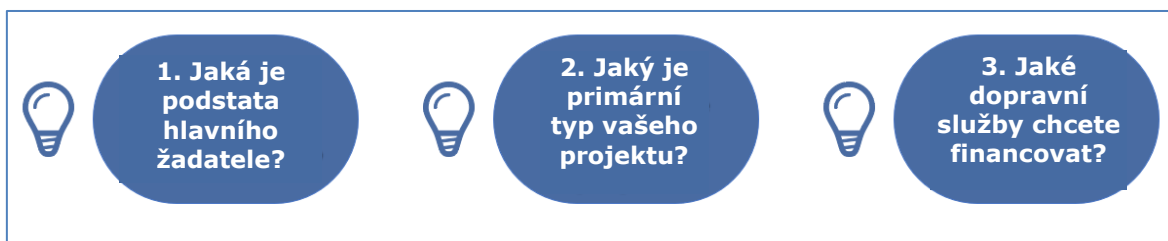
Každá kapitola staví na klíčových prvcích nezbytných pro vytvoření silného projektového plánu – od identifikace problémů a dostupných zdrojů ve venkovských komunitách, přes posouzení vhodných finančních rámců, až po definování základních komponent projektu. Tento strukturovaný přístup pomůže místním samosprávám lépe se zorientovat ve složitém prostředí financování, jasně vyhodnotit finanční požadavky a vypracovat přesvědčivé projektové návrhy, které budou reflektovat regulační a tržní specifika venkovské mobility.

## 5. DEFINOVÁNÍ KLÍČOVÝCH PRVKŮ PROJEKTU

Základ úspěšné žádosti o poskytnutí finanční podpory je **jasné a podrobné vymezení klíčových aspektů projektu**. Je nezbytné identifikovat hlavního žadatele, který zajistí důvěryhodnost projektu a splní kritéria způsobilosti k získání finančních prostředků. Stejně důležité je formulovat primární typ projektu, jeho geografický rozsah a stupeň připravenosti, aby byl v souladu s prioritami financování a programovými cíli. Nakonec je nutné **jasně specifikovat typ dopravních služeb**, pro které je financování určeno, což umožní **cílené řešení místních potřeb** a zároveň zajistí, že projekt splní podmínky potenciálních poskytovatelů financí.

### Obrázek 10 Definování klíčových aspektů projektu – Krok 1-3

Zdroj: SMARTA-NET



#### Krok 1: Jaká je podstata hlavního žadatele

Podstata hlavního žadatele může ovlivnit různé aspekty, jako jsou pravomoc k jednání, důvěryhodnost, způsobilost pro konkrétní dotační programy nebo finanční zdroje, schopnost získat potřebná povolení a finanční historie. Zároveň však může přinášet i určitá omezení, například rychlost schvalovacích procesů, nutnost interního schválení, veřejné zakázky a další postupy, které je nutné dodržovat. Mezi další faktory patří úroveň flexibility, možnost operativních úprav a v neposlední řadě také schopnost žadatele připravit kvalitní projektový návrh a úspěšně jej realizovat, pokud bude financování schváleno.

V tomto kontextu hraje klíčovou roli partnerství a spolupráce, které mohou rozšířit kapacity žadatele nad rámec toho, co by mohl dosáhnout samostatně. Projekty a iniciativy v oblasti mobility na venkově mohou být navrhovány různými subjekty, z nichž každý má specifické potřeby a cíle. Samostatné projekty mobility na venkově mohou mít omezený dopad, zatímco pokud jsou rozvíjeny v partnerství, mohou přinést výrazně lepší výsledky.

Tabulka 2 shrnuje potenciál jednotlivých typů hlavních žadatelů, přičemž zdůrazňuje jejich konkrétní potřeby, příležitosti a cíle. Tabulka rovněž ukazuje možná omezení jednotlivých typů žadatelů, zejména pokud působí samostatně. Tato omezení pomáhají identifikovat důvody, proč by pro hlavního žadatele mohlo být výhodné vstoupit do partnerství.

**Tabulka 2 Potenciál, cíle, omezení a partnerství pro cílové hlavní žadatele**

Zdroj: SMARTA-NET

	Potenciál k realizaci projektu	Hlavní cíle	Možná omezení	Možnosti partnerství
Venkovské obce	Organizují, spolufinancují a realizují místní dopravní řešení. Mohou efektivně řídit modernizaci infrastruktury a spolupracovat s dalšími subjekty na zajištění poskytování služeb.	Zlepšit místní dopravní obslužnost, modernizovat infrastrukturu (např. veřejné prostory, dopravní uzly) a spolupracovat s externími na uspokojení potřeb obyvatel.	Mandát omezený na jejich specifické území. Nedostatek/absenc e personálu pro přípravu projektů nebo jejich realizaci v praxi. Omezený rozpočet na nové/rozšířené iniciativy. Žádné přímé prostředky na realizaci některých dopravních služeb.	Spolupráce s neziskovými organizacemi, dopravními operátory, regionálními úřady, a dokonce i komerčními subjekty za účelem sdílení zdrojů, společného vývoje řešení a provádění společných analýz potřeb venkovské mobility.
Dopravci/dopravní úřady	Aktivně se podílet na provozu a rozšiřování dopravních sítí, aby byla zajištěna dostupnost a rovnost v dopravních službách ve venkovských oblastech.	Rozšířit územní pokrytí dopravními službami, řešit stávající mezery a zároveň zajistit jejich udržitelnost a možnost škálování.	Omezená flexibilita pro nové iniciativy v oblasti mobility. Rigidní rámce bránící inovacím. Nedostatek finančních zdrojů. Složitá koordinace s ostatními sektory nebo zainteresovanými stranami.	Spolupracovat s obcemi, regionálními úřady a dalšími operátory na rozšíření služeb, integraci technologií a zajištění regulační a finanční podpory.
Neziskové organizace / Komunitní skupiny	Prosazovat inkluzivní a spravedlivá dopravní řešení ve venkovských oblastech. Mohou reprezentovat potřeby mobility znevýhodněných skupin obyvatelstva a řešit nedostatky ve veřejné dopravní infrastruktuře.	Zajistit, aby dopravní řešení ve venkovských oblastech odpovídala potřebám komunity, byla inkluzivní a poskytovala všem obyvatelům odpovídající přístup ke službám. Prosazovat změny v politice a aktivně se zapojovat do společného rozvoje	Nedostatek finančních prostředků pro rozsáhlé nebo dlouhodobé projekty. Omezené odborné znalosti v oblasti rozvoje a provozu služeb mobility. Závislost na dobrovolnících, která ovlivňuje kontinuitu a spolehlivost služeb. Absence formální pravomoci pro řízení dopravních projektů.	Spolupracovat s místními samosprávami, dopravními úřady nebo komerčními subjekty na společném vývoji dopravních řešení, jako jsou služby řízené dobrovolníky nebo systémy sdílené mobility. Pomáhat s mobilizací finančních zdrojů.

		dopravních služeb.		
Organizace cestovního ruchu	Organizace cestovního ruchu mohou podporovat udržitelné dopravní možnosti pro návštěvníky venkovských oblastí, čímž snižují dopad na životní prostředí a zároveň zlepšují zážitek turistů.	Zajistit, aby venkovský turismus podporoval environmentální udržitelnost tím, že návštěvníkům nabídne přístup k ekologickým dopravním možnostem, jako jsou elektrobuses, sdílená kola nebo elektrická vozidla.	Sezónní zaměření může vést k nestabilní poptávce. Nedostatek odborných znalostí v oblasti plánování dopravy. Omezený přístup k financování dopravních projektů. Omezená schopnost koordinace s širšími potřebami komunity.	Spolupracovat s dopravci, místními samosprávami a dalšími subjekty (např. ubytovacími zařízeními) na poskytování integrovaných dopravních služeb, které podpoří udržitelnost a sníží uhlíkovou stopu cestování.
Komerční subjekty	Podporovat venkovskou mobilitu prostřednictvím spolufinancování a propagace řešení, která zvyšují dostupnost venkovských oblastí, často s integrací technologií zelené energie a udržitelné mobility pro dosažení environmentálních cílů.	Zlepšit přístup do venkovských oblastí pro zaměstnance, zákazníky a cílové uživatele. Podporovat dopravní řešení, která jsou v souladu s jejich cíli udržitelnosti a zlepšují provozní efektivitu.	Služby mobility nejsou jejich hlavní činností. Finanční rizika spojená s investováním do vedlejších činností. Nedostatek přímého vlivu na dopravní regulace a tvorbu politik. Často se zaměřují na specifické segmenty zákazníků.	Partnerství s obcemi a dopravními operátory za účelem vybudování potřebné infrastruktury (např. nabíjecích stanic pro elektromobily) a zajištění rozvoje spolufinancovaných řešení venkovské dopravy.

## Obrázek 11 Komunitní sdílení aut ve venkovské obci Villerouge-Termenès

### Inspirace z praxe: Komunitní sdílení aut ve venkovské oblasti

Projekt sdílení elektromobilů ve Villerouge-Termenès je skvělým příkladem komunitní iniciativy, která řeší problémy mobility na venkově. Vzdálenost k základním službám je pro místní obyvatele značná, služby veřejné dopravy omezené. Projekt zlepšuje dostupnost těchto služeb tím, že nabízí elektrické vozidlo pro krátké cesty v okruhu 40 až 80 km. Návštěvy obchodů s potravinami, zdravotnických zařízení a dalších důležitých míst jsou snazší. Vozidlo navíc slouží turistům, čímž podporuje **objevování okolních atrakcí v kraji Katarských hradů**. Služba si získala **značný zájem**, zapojila se téměř třetina ze 150 obyvatel obce. Projekt zároveň **posiluje komunitní vazby** prostřednictvím organizovaných diskusí mezi místními obyvateli.



Poděkování: obecní úřad Villerouge-Termenès

Podporou **městského úřadu** v propagaci **ekologické mobility** iniciativa nejenže **naplňuje dopravní potřeby** za dostupnou cenu **6 € za půlden, ale také podněcuje přijetí elektromobilů mezi obyvateli**. Projekt zlepšuje propojení se sousedními oblastmi, podporuje místní cestovní ruch a zároveň vytváří sociální interakce prostřednictvím spolujízdy. Celková investice do tohoto projektu činila 177 656 €. Financování bylo zajištěno z různých zdrojů.

Pořízení a instalace fotovoltaického přístřešku pro automobily a nabíjecí stanice		Nákup a správa elektromobilu (včetně online aplikace a webových stránek na dobu 3 let)	
Národní vláda	€61,000	Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EAFRD)	€29,667
Departement Aude	€26,600	Departement Aude	€2,524
Dodavatel energie SYADEN	€10,500	Regionální úřad	€4,040
Obec	€32,200	Obec	€10,123
Náklady pro obec činí 1 000 € ročně na zajištění fungování této služby (platba za online platformu, úklid, pomoc uživatelům...)			

## Krok 2: Jaký je primární typ vašeho projektu?

Při realizaci nové dopravní iniciativy je zásadní jasně definovat primární zaměření projektu. To již v rané fázi poskytne přehled o rozsahu, struktuře a délce financování, o pravděpodobných cílových uživateli a potenciálních příjemcích, stejně jako o potřebných zdrojích, zařízeních a vhodných partnerstvích.

Jasně definované zaměření pomáhá stanovit jasné cíle, efektivně rozdělit zdroje a zapojit relevantní zainteresované strany. To zároveň pomůže potenciálním poskytovatelům finančních prostředků pochopit podstatu projektu; umožňuje jim předběžně posoudit, které aspekty by mohli nebo nemohli financovat; a případně poradit, jak by mohla být žádost upravena tak, aby lépe odpovídala jejich kritériím financování.

Níže jsou uvedeny čtyři hlavní typy dopravních projektů (nejde o vyčerpávající seznam) spolu s klíčovými hledisky. Tyto příklady mohou pomoci zpřesnit a usměrnit vaši projektovou vizi.

### Tabulka 3 Hlavní typy projektů mobility ve venkovských oblastech

Zdroj: SMARTA-NET

Typ A: Obecná dopravní služba pro danou oblast	
Cíl	Zlepšení dopravní dostupnosti konkrétní geografické oblasti.
Rozsah	Obecný projekt mobility se může zaměřit na různé aspekty, jako je zlepšení veřejné dopravy, zavedení dopravních služeb na vyžádání, rozvoj cyklistické a pěší infrastruktury a snížení závislosti na automobilech s cílem zvýšit dostupnost pro obyvatele, dojíždějící a turisty.
Struktura projektu	Obecný dopravní projekt s celoplošným zaměřením má ze své podstaty široký geografický rozsah, zahrnuje více služeb a může kombinovat různé dopravní módy. To s sebou nese riziko ztráty jasněho zaměření a výzvy při vyvažování různých požadavků jednotlivých složek projektu. Takový projekt pravděpodobně zahrnuje více zainteresovaných stran, současnou realizaci několika opatření a různé zdroje financování pro

	jednotlivé typy služeb. Z tohoto důvodu bude nezbytné silné vedení a efektivní koordinace, aby byl projekt úspěšně implementován.
Klíčová doporučení	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Základ projektu:</b> Ujistěte se, že je projekt v souladu s místními plány a politikami mobility, abyste zvýšili jeho důvěryhodnost a získali podporu.</li> <li>• <b>Cíloví uživatelé:</b> Jasně identifikujte primární potřeby mobility a přiřadte je ke konkrétním typům služeb pro efektivní tvorbu podnikatelského plánu.</li> <li>• <b>Integrace:</b> Zajistěte hladkou institucionální, organizační a finanční integraci s existujícími sítěmi veřejné dopravy.</li> <li>• <b>Udržitelnost:</b> začleňte udržitelné druhy dopravy, jako jsou vozidla s nízkými emisemi, elektrobuses nebo systémy elektrokol, zejména v citlivých oblastech.</li> <li>• <b>Dlouhodobé plánování:</b> Zaměřte se na budoucí růst a rozvoj, předvídejte změny v poptávce po službách a vývoji dopravních potřeb.</li> </ul>
<b>Typ B: Mobilní služba pro konkrétní destinaci</b>	
Cíl	Zajistit spolehlivé a pohodlné možnosti dopravy do a z konkrétního venkovského cíle, jako je vesnice, turistická atrakce nebo komunitní centrum služeb.
Rozsah	Zlepšit dostupnost pro obyvatele i návštěvníky propojením venkovské destinace s klíčovými dopravními uzly, jako jsou okolní města, zastávky veřejné dopravy nebo vlaková nádraží.
Struktura projektu	Struktura je obvykle více lokalizovaná ve srovnání s plošnými iniciativami a často zahrnuje méně služeb, které jsou však více zacílené. Projekt se může opírat o cílená dopravní řešení, jako jsou kyvadlové autobusy nebo flexibilní dopravní služby, které jsou úzce koordinovány s regionálními systémy veřejné dopravy a propojují uživatele s hlavními dopravními uzly. Tento přístup snižuje složitost, ale může stále zahrnovat více partnerů, včetně místních samospráv, dopravních operátorů a místních podniků. Financování může pocházet z kombinace veřejných a soukromých zdrojů, zejména pokud služba podporuje místní podniky nebo cestovní ruch. Zároveň je nezbytná efektivní koordinace, aby bylo možné službu přizpůsobit sezónním výkyvům poptávky.
Klíčová doporučení	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Partnerství:</b> Spolupracujte s místními podniky na spolufinancování a společném marketingu ke snížení nákladů.</li> <li>• <b>Nízká hustota obyvatelstva a územní výzvy:</b> Navrhujte flexibilní, nákladově efektivní služby (např. doprava na vyžádání nebo sdílená doprava); Plánujte s ohledem na delší vzdálenosti a obtížný terén.</li> <li>• <b>Zapojení místní komunity:</b> Přizpůsobujte služby potřebám obyvatel a místním jízdám řádům.</li> <li>• <b>Udržitelnost:</b> Používejte ekologicky šetrné možnosti, jako jsou elektromobily, kdekoli je to možné.</li> </ul>
<b>Typ C: Projekt zaměřený na rozvoj nebo specifickou aktivitu, který zahrnuje dopravní komponentu.</b>	
Cíl	Integrovat dopravní řešení do rozvoje nové venkovské infrastruktury nebo aktivit, jako je projekt nového bydlení, zemědělské centrum nebo komunitní centrum.
Rozsah	Ve venkovských oblastech je třeba zohlednit dopravní potřeby mobility jako součást širších rozvojových plánů. To znamená, že jakýkoli nový projekt – ať už se jedná o <b>rezidenční výstavbu, podnikatelský park nebo rekreační zařízení</b> – by měl obsahovat <b>promyšlenou dopravní složku</b> . Cílem je zajistit dostupné a efektivní spojení s širším regionem, což pomáhá <b>snížit</b> izolaci venkova a umožní rozvoj daného projektu. Díky tomu se lidé mohou na místo <b>snadno dostat i bez nutnosti používat vlastní automobil</b> , což přispívá k udržitelnější dopravě a lepší dostupnosti služeb.
Struktura projektu	Dopravní složky v rozvojových projektech jsou obvykle integrovány do širšího rámce projektu, což vyžaduje sladění s celkovými cíli a časovým harmonogramem hlavní iniciativy. Dopravní řešení by mělo být navrženo tak, aby <b>doplňovalo a zlepšovalo dostupnost</b> daného zastavěného území, čímž se zajistí <b>propojení s okolními sídly a dopravními</b>

	<p><b>sítěmi.</b> To může zahrnovat novou infrastrukturu, jako jsou kyvadlová doprava, cyklostezky nebo pěší zóny, stejně jako partnerství s poskytovateli veřejné dopravy. Klíčová je <b>úzká spolupráce se zainteresovanými stranami</b>, protože takové projekty často zahrnují <b>investory, místní samosprávy a koncové uživatele</b>. Financování může pocházet z kombinovaných zdrojů, včetně veřejných grantů, soukromých investic nebo příspěvků samotného rozvojového projektu.</p>
Klíčová doporučení	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Omezená stávající infrastruktura: Ve venkovských oblastech často chybí služby veřejné dopravy, proto je nutné tuto mezeru zaplnit vhodnými dopravními řešeními. Možnosti zahrnují zavedení nové autobusové linky, poptávkové dopravy nebo sdílená komunitní vozidla.</li> <li>• Propojení s okolními oblastmi : Zajistěte, aby nový rozvojový projekt měl <b>nápojení na klíčové služby</b>, jako je zdravotní péče, vzdělávání a centra zaměstnanosti v blízkých městech. Zapojení zúčastněných stran: Úzce spolupracujte s místními obyvateli, samosprávami a podniky, aby řešení mobility odpovídalo potřebám komunity a místním podmínkám.</li> </ul>
<b>Typ D: Specifická komerční mobilita (např. sdílení aut)</b>	
Cíl	Poskytování specializovaných dopravních služeb navržených tak, aby odpovídaly specifickým komerčním nebo komunitním potřebám ve venkovských oblastech.
Rozsah	V kontextu venkovských oblastí se specializované služby mobility často zaměřují na řešení specifických dopravních potřeb určitých uživatelských skupin nebo aktivit. Mohou zahrnovat například sdílení aut pro komunity s omezeným přístupem k vozidlům nebo zemědělské dopravní služby, které pomáhají místním farmářům přepravovat produkty na trhy. Vzhledem k rozptýlené populaci a velkým vzdálenostem musí být tyto služby nákladově efektivní a přizpůsobené konkrétním potřebám, aby byly praktické a zároveň finančně udržitelné.
Struktura projektu	Speciální projekty mobility jsou strukturovány jako cílené, menší služby přizpůsobené specifickým potřebám uživatelů nebo aktivit. Obvykle se do nich zapojuje méně zainteresovaných stran, přičemž službu často spravuje jediný provozovatel nebo družstvo. V závislosti na kontextu mohou tyto projekty využívat komunitně řízené modely, partnerství s místními podniky nebo veřejně-soukromé spolupráce. Kvůli své specializované povaze vyžadují jasné vymezení cílových skupin a poptávky, přičemž musí být dostatečně flexibilní, aby se mohly přizpůsobovat změnám. Financování obvykle pochází z kombinace komunitních příspěvků, místních dotací a soukromých investic. Aby projekt zůstal dlouhodobě životaschopný, měla by jeho struktura zahrnovat propracovaný obchodní plán zaměřený na nákladovou efektivitu, škálovatelnost a přizpůsobivost služeb.
Klíčová doporučení	<p>Řešení problémů venkovské dopravy: Identifikujte specifické problémy mobility ve venkovských oblastech, jako je nízká frekvence veřejné dopravy nebo nedostatek soukromých vozidel, a navrhnete řešení, která jsou přizpůsobena místnímu kontextu.</p> <p>Komunitní řešení: Zapojte místní podniky, ubytovací zařízení, veřejná zařízení a komunitní skupiny do vytváření a správy dopravních služeb. Například služby sdílení aut v rámci družstva nebo služby spolujízdy mohou být vyvíjeny a udržovány místními partnery.</p> <p>Technologie a dostupnost: Využívejte technologie, jako jsou mobilní aplikace ke koordinaci sdílení jízd, ale zároveň zohledněte omezený přístup k internetu v některých venkovských oblastech. Zajistěte, aby služby byly dostupné i pro starší osoby nebo osoby bez digitálního přístupu.</p> <p>Škálovatelnost: Začněte v malém měřítku a postupně službu rozšiřujte s rostoucí poptávkou, udržujte nízké provozní náklady díky flexibilním modelům sdílení.</p>

## Obrázek 12 Projekt VysoMarch na přeshraničním území mezi Rakouskem a Slovenskem

### Inspirace z praxe: Projekt VysoMarch na přeshraničním území mezi Rakouskem a Slovenskem

Hlavním cílem projektu VysoMarch je podpora udržitelné a ekologické šetrné dopravy a posílení přeshraniční spolupráce mezi Rakouskem a Slovenskem. Nová pěší a cyklistická lávka přes řeku Moravu má vytvořit atraktivní a bezpečné spojení pro každodenní cyklistickou dopravu a zároveň zajistit ekologickou udržitelnost.

Rozsah projektu zahrnuje: i) Výstavbu visutého mostu o délce **273 metrů** a šířce **4 metry**, který propojí **cyklistické a pěší trasy mezi slovenskou obcí Vysoká pri Morave a rakouskou obcí Marchegg**; ii) Doprovodná opatření na podporu udržitelné mobility, jako je samostatná cyklostezka pro větší bezpečnost, rychlé napojení na vlakové nádraží Marchegg, uzamykatelné boxy na kola, sčítače cyklistické dopravy a přeshraniční systém značení; iii) Opatření na ochranu přírody a ptactva: Ochranná opatření během výstavby a ekologická rekultivace po dokončení stavebních prací, včetně výstražných koulí a vlajek pro ptáky, aby se zabránilo kolizím. Projekt realizovali **Bratislavský samosprávný kraj a vláda spolkové země Dolní Rakousko**.



Zdroj: [Amt der NÖ Landesregierung](#)

Celkové náklady projektu činily 5,9 milionu eur, z čehož 5 milionů eur pochází z Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR). Projekt byl realizován s podporou Evropské unie, Evropského fondu pro regionální rozvoj v rámci programu přeshraniční spolupráce Interreg V-A Slovensko-Rakousko 2014–2020.

### Krok 3: Jaký typ služeb mobility chcete financovat?

V různých venkovských regionech EU již existuje široká škála řešení mobility ve venkovských oblastech, které lze rozdělit do tří hlavních typů:

- **Flexibilní dopravní služby**, včetně dopravy na vyžádání;
- **Služby sdílené jízdy**, jako je spolujízda (carpooling) a sdílené taxi;
- **Sdílené dopravní prostředky**, zahrnující sdílení aut a kol.

Tato řešení jsou mnohem efektivnější, pokud jsou koordinována nebo integrována s pravidelnými autobusovými a železničními linkami. Kromě toho je nutné zohlednit:

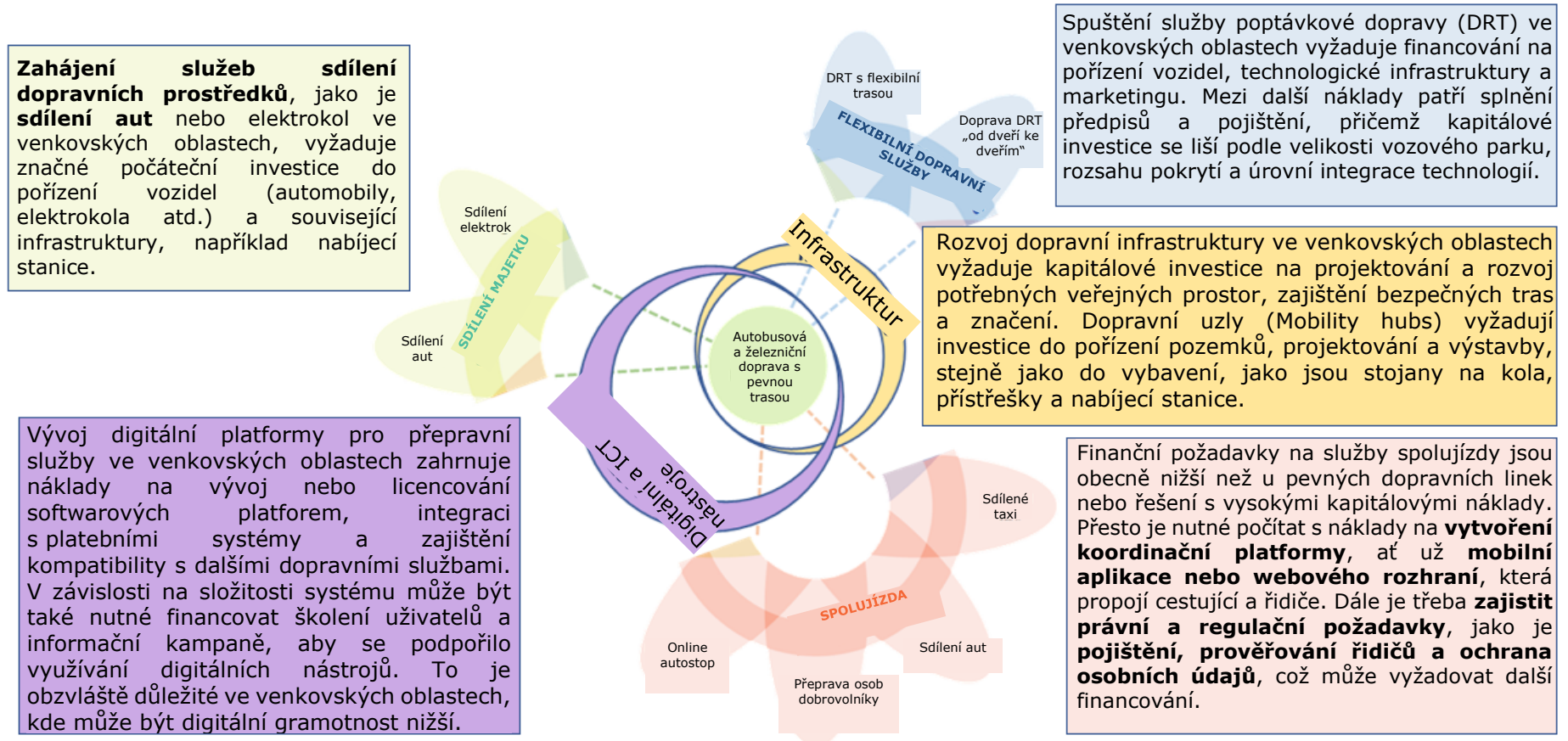
- Fyzickou infrastrukturu umožňující **aktivní mobilitu**, jako jsou cyklostezky a pěší stezky, dopravní uzly a přestupní místa;
- **Digitální a IT systémy**, včetně rezervačních a platebních systémů, uživatelských informací a dalších digitálních nástrojů pro zlepšení dostupnosti služeb.

Požadavky na financování a finanční zdroje se liší podle typu služby. Komunita by mohla uvažovat o zahájení procesu od Kroku 3, pokud například již ví (nebo si myslí, že ví), jakou dopravní službu chce financovat. Přesto doporučujeme projít si i Kroky 1 a 2, protože mohou pomoci znovu promyslet optimální složení zapojených partnerů a lépe definovat cílové parametry/oblasti projektu. To následně usnadní přesvědčivé zdůvodnění žádosti o financování u poskytovatelů finanční podpory.

Klíčové požadavky na financování a finanční zdroje podle typu služby jsou shrnuty níže.

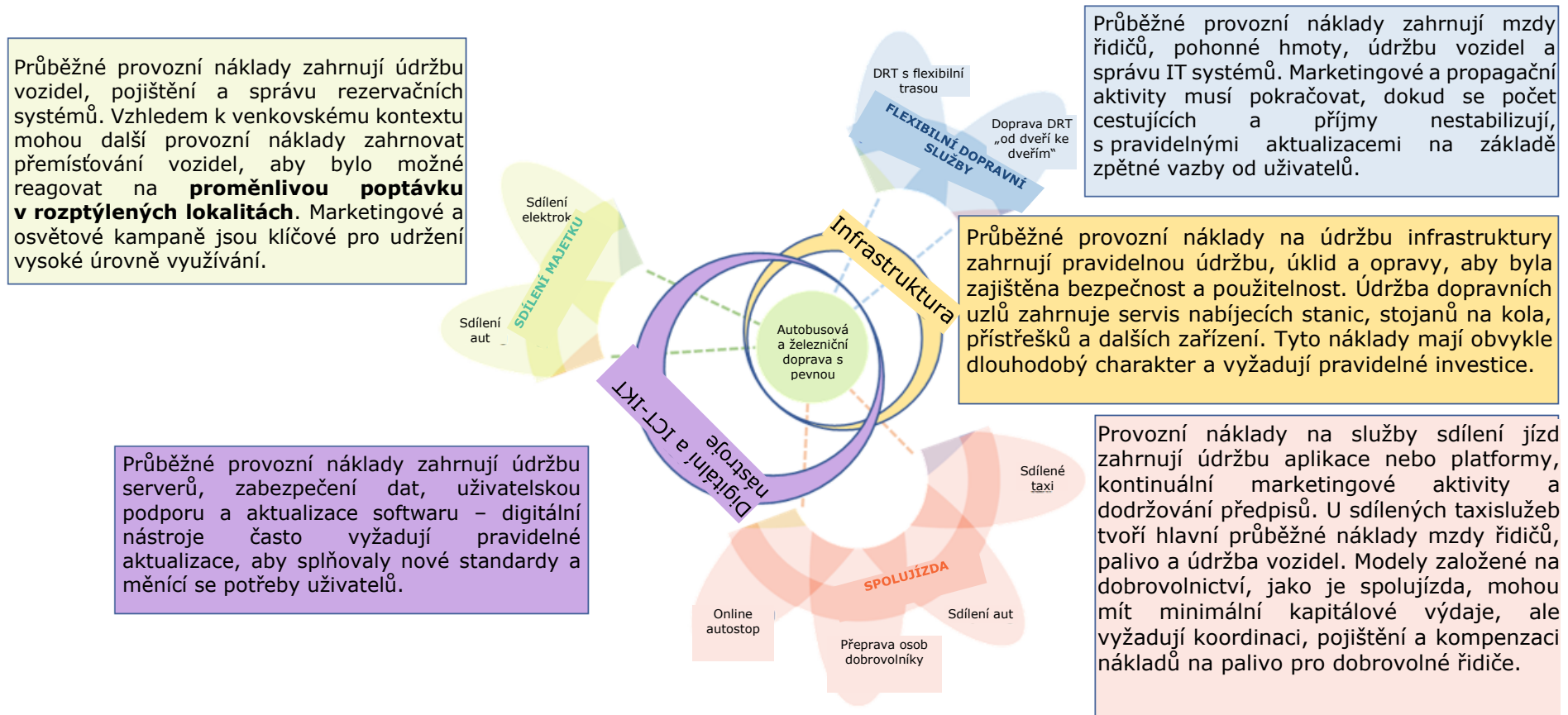
**Obrázek 13 Požadavky na financování řešení sdílené mobility ve venkovských oblastech.**

Zdroj: MemEx



**Obrázek 14 Finanční aspekty týkající se řešení sdílené mobility ve venkovských oblastech.**

Zdroj: MemEx



**Obrázek 15 Projekt SMART Mobility v údolí Garfagnana, Itálie.**

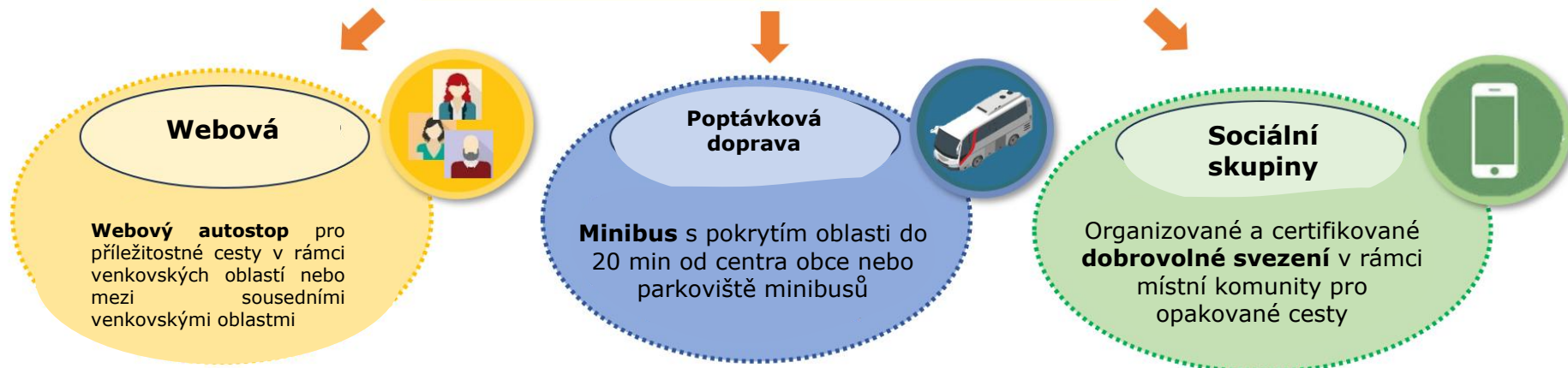
Zdroj: MemEx

**Inspirace z praxe: Projekt SMART Mobility v údolí Garfagnana v Itálii**

- Iniciativa vedená **Uníí obcí Garfagnana**
- Financování ve výši přibližně **600 000 €** prostřednictvím **Italské strategie pro vnitřní oblasti (SNAI) – 2014–2020**
- Financovaná opatření zahrnovala: i) Definování **scénáře služby** Smart Mobility; ii) Zřízení funkce **Manažera mobility** pro danou oblast; iii) **Investice** do Smart Mobility (vozidla a IT platforma)
- **Uživatelé** jako potenciální poskytovatelé dopravních služeb



Typ dopravních služeb: kombinace různých dopravních řešení

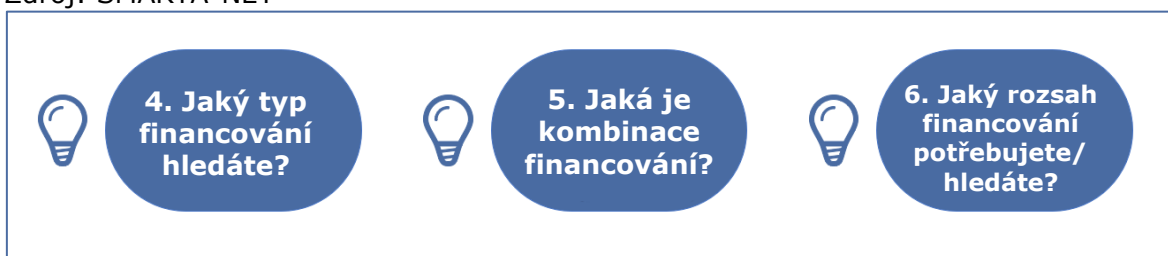


## 6. POSOUZENÍ POŽADAVKŮ A PLÁNŮ FINANCOVÁNÍ

Důkladné pochopení požadavků na financování je zásadní pro zajištění finanční životaschopnosti a udržitelnosti projektu. To zahrnuje určení typu potřebného financování, dopadu kapitálových výdajů (Capex) a provozních nákladů (Opex), jakož i nalezení vhodného mixu financování pro vyvážení veřejných a soukromých příspěvků. Stanovení rozsahu požadovaného financování pomáhá sladit ambice projektu s realistickými možnostmi financování a zajistit tak přizpůsobený a dosažitelný plán financování. Jak již bylo uvedeno, navrhovatelé projektů mohou mít předchozí zkušenosti v jiných oblastech. Tato část si klade za cíl poskytnout informace o aspektech, které jsou specifické pro mobilitu ve venkovských oblastech.

### Obrázek 16 – Definování klíčových prvků projektu - Krok 4-6

Zdroj: SMARTA-NET



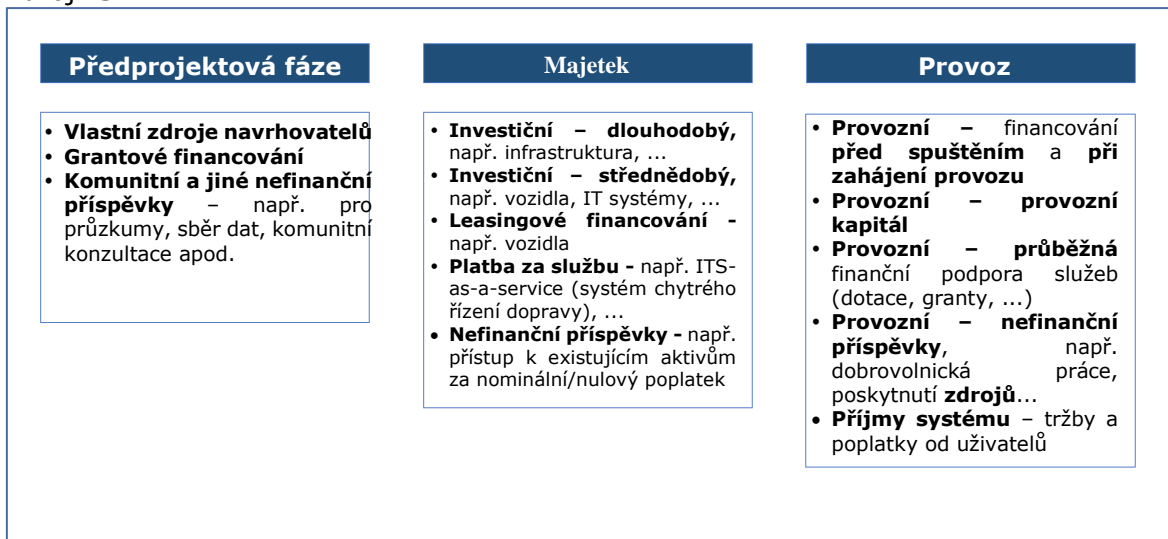
### Krok 4: Jaký typ financování hledáte?

Při plánování řešení sdílené mobility ve venkovských oblastech se obce potýkají s výzvami ohledně předvídání požadavků a zajištění **dostatečného a vhodného** financování v různých fázích projektu. Tento krok Průvodce nastiňuje klíčové aspekty financování služeb sdílené mobility ve venkovských oblastech. Cílem je pomoci místním samosprávám orientovat se v různých finančních potřebách od koncepční fáze až po dlouhodobý provoz. Porozumění odlišným **finančním požadavkům** v každé fázi – vývoj koncepce, plánování a průběžný provoz – zajistí, že obce mohou efektivně sladit své zdroje.

Relevantní typy financování jsou stručně představeny na obrázku 17.

### Obrázek 17 Typy financování pro řešení mobility ve venkovských oblastech

Zdroj: SMARTA-NET



Obrázek 18 ukazuje přehled finančních potřeb v jednotlivých fázích projektu a podrobně popisuje dobu trvání, účel a typ financování pro každou z nich. Ukazuje, jak mohou obce strukturovat své financování od počátečních studií proveditelnosti a kapitálových investic až po provozní náklady a dlouhodobou udržitelnost služby.

Finanční potřeby sdílených dopravních řešení ve venkovských oblastech se vyvíjejí v různých fázích – koncepce, plánování a provoz – přičemž každá z nich navazuje na předchozí fázi. Zpočátku, během fáze koncepce, se náklady zaměřují na studie proveditelnosti, které posuzují životaschopnost služby. Provádí se také počáteční vyhodnocení možností financování, což pomáhá provést realistický odhad dostupných zdrojů. Tyto náklady přímo ovlivňují fázi plánování, ve které probíhá podrobný návrh služeb a kapitálové investice, jako jsou vozidla a IT infrastruktura. Efektivní plánování zajišťuje, že kapitálové investice provedené v této fázi jsou v souladu s plánovaným provozním modelem.

S přechodem projektu do provozní fáze se objevují průběžné náklady, jako jsou platy řidičů, palivo, údržba a monitorování služeb. Úspěch této fáze do značné míry závisí na tom, jak dobře jsou zdroje spravovány v dřívějších fázích. Například kapitálové investice do efektivních vozidel nebo digitální infrastruktury mohou snížit dlouhodobé provozní náklady a zlepšit finanční udržitelnost služby. Každá fáze je tedy propojena a rozhodnutí učiněná ve fázích koncepce a plánování přímo ovlivňují efektivitu a finanční řízení provozní fáze. Je nezbytné, aby všechna rozhodnutí byla založena na realistickém posouzení.

### Obrázek 18 Přehled finančních potřeb v různých fázích projektu

Zdroj: SMARTA-NET

	KONCEPCE	PLÁNOVÁNÍ	PROVOZ Monitoring	
Doba trvání	M1-M6	M6-M18	M18-M36	
Typ/účel financování	Studie	Plánování služby	Spuštění	Provozní náklady
	Návrh	Investiční výdaje	Pilotní provoz	Dlouhodobý provoz
		Fáze nastavení	Monitorování a hodnocení	

## Obrázek 19 Systém sdílení kol Sprottenflotte v regionu Kiel, Německo

### Inspirace z praxe: Systém sdílení kol Sprottenflotte v německém regionu Kiel

SprottenFlotte je systém sdílených kol v regionu Kiel. K zapůjčení a vrácení je k dispozici přibližně 1 200 kol na zhruba 200 stanicích ve městě Kiel, okresech Rendsburg-Eckernförde a Plön a v oblasti Schlei. Mezi nimi jsou i některá elektrokola, nákladní kola a elektrická nákladní kola. Kola si lze vypůjčit zdarma nebo za velmi výhodných podmínek.

- Typ financování: 50 % federální prostředky (Ministerstvo pro digitalizaci a dopravu (BMDV)) + 50 % obecní prostředky (přibližně 350 000 € každá strana).
- Koncepce a návrh: Strategickým základem byl Plán mobility regionu Kiel (KielRegion Mobility Masterplan). Podrobné plánování pro jednotlivá města bylo vytvořeno v úzké konzultaci se zainteresovanými stranami a za účasti uživatelů.
- Pilotní fáze: Projekt SprottenFlotte byl spuštěn v roce 2019 v pilotní fázi v Kielu a okolních obcích. Během této fáze byly shromážděny zkušenosti a navázána spolupráce s partnery, než byl systém v roce 2021 trvale zaveden a rozšířen. Projekt začal jako pilotní iniciativa a byl následně dlouhodobě udržen díky financování a pokračujícím modelům spolupráce. Provoz byl po pilotní fázi stabilizován a nakonec rozšířen do dalších obcí.
- Capex (investiční náklady): Počáteční investice zahrnovala náklady na infrastrukturu pro stanice, kola a rozsáhlou marketingovou kampaň na zavedení systému.
- Opex (průběžné provozní náklady): Provozní náklady zahrnovaly náklady na leasing kol, náklady na personál, dále menší marketingové aktivity a náklady na tvorbu uživatelského průvodce.



Zdroj: [KielRegion](#)

Klíčová doporučení pro řízení financování projektu zahrnují:

- *Komplexní plánování:* Začněte důkladnou studií proveditelnosti, abyste se ujistili, že všechny aspekty služby, od infrastruktury po poptávku, jsou zváženy předtím, než se zavázete k velkým investicím. To pomůže předejít neočekávaným nákladům v pozdějších fázích.
- *Postupné financování:* Zajistěte fázované financování, které pokryje náklady v každé fázi, a zajistěte tak, aby zdroje byly k dispozici od koncepčního návrhu až po dlouhodobý provoz. Tento přístup také umožňuje, aby bylo možné reagovat na nečekané změny v poptávce nebo provozních potřebách.
- *Optimalizace kapitálových investic:* Investujte do škálovatelných a nákladově efektivních technologií a infrastruktury, abyste snížili budoucí provozní náklady. Začněte s jednoduchou strukturou a poté postupně rozšiřujte službu a okruh uživatelů.
- *Monitorování a úpravy:* Pravidelné sledování během provozní fáze je zásadní. Rozhodování na základě dat o trasách, frekvenci služeb a efektivitě vozidel mohou pomoci optimalizovat poskytování služeb a snížit zbytečné výdaje.
- *Využití partnerství:* Spolupracujte s místními podniky, komunitními skupinami a vládními programy, abyste spolufinancovali různé aspekty projektu. Partnerství mohou zmírnit finanční zátěž a zároveň vybudovat místní podporu pro danou službu.

## Krok 5: Jaká je kombinace financování?

Konvenční rozpočty na dopravu na národní, regionální a místní úrovni nikdy nebyly dostatečné pro zajištění odpovídající dostupnosti nebo kvality služeb ve venkovské mobilitě<sup>12</sup>. Očekávat navýšení těchto rozpočtů by mohlo být nereálné nebo příliš

<sup>12</sup>Toto bylo identifikováno v rámci projektu SMARTA (2018–2020), který mimo jiné analyzoval rámec venkovské mobility v jednotlivých členských státech EU. Více informací naleznete ve zprávě SMARTA Project, „Policy Recommendations for Sustainable Shared Mobility and Public Transport in European Rural Areas“ (2020), kterou si můžete stáhnout na: <https://ruralsharedmobility.eu/wp->

optimistické, protože by to vyžadovalo významné politické změny, které se pomalu implementují, a je nepravděpodobné, že se brzy uskuteční. Pro dosažení skutečné změny v mobilitě na venkově je klíčové využít širší kombinaci finančních zdrojů, která propojí veřejné, soukromé a alternativní investice v rámci integrovaného přístupu k financování.

**Tabulka 4 Kombinace zdrojů financování pro řešení mobility na venkově**

Zdroj: SMARTA-NET

	Co	Harmonogram	Typ financování			Kategorie nákladů k financování
			K	PI	Pr	
Jednotný veřejný zdroj financování	Veřejné finanční zdroje mobilizované z úrovně EU, národní, regionální nebo místní (obecní)	Jednorázově nebo opakovaně v případě veřejných dotací				Vše, včetně fyzické infrastruktury a IT řešení
Vícezdrojová podpora	Kombinace veřejných zdrojů financování. Například fondy EU se používají na koncepci a plánování a provozní náklady (OpEx) jsou hrazeny z veřejných dotací na národní nebo regionální úrovni	Jednorázově nebo opakovaně v případě veřejných dotací				Vše, včetně fyzické infrastruktury a IT řešení
Investice soukromého sektoru	Grant uvolněný na nákup vozidel nebo na renovaci veřejných prostranství	Jednorázově				Vše, včetně fyzické infrastruktury a IT řešení
Komerční sponzoři	Zdroje mobilizované od automobilových společností, technologických firem, energetických a dalších společností atd.	Jednorázově na investiční náklady, nebo opakovaně				Majetek (včetně vozidel a IT platform)

Jiná podpora veřejného sektoru	Zdroje jsou mobilizovány od dalších organizací (např. dopravních úřadů, regionálních rozvojových agentur, agentur pro životní prostředí atd.)	Jednorázově nebo opakovaně v případě veřejných dotací				Vše, včetně fyzické infrastruktury a IT řešení
Zapojení dobrovolníků	Dobrovolníci zapojení do zajištění některých provozních aspektů služby	Často				(obvykle) Provoz dopravních služeb
Poplatky za užívání služeb	Cestující platí za použití služby poplatek	S určitou pravidelností. Částka se může lišit.				Provoz dopravních služeb

## Obrázek 20 Využití zdrojů financování v Rethymnu, Řecko

### Inspirace z praxe: Využití zdrojů financování v Rethymnu v Řecku

První systém sdílených elektrokol bez dokovacích stanic v Řecku byl spuštěn v Rethymnu, kde nahradil nedostatečně fungující předchozí systém. Cílem této iniciativy je podpořit změnu dopravního chování směrem k udržitelným formám dopravy. Realizace projektu byla umožněna efektivní spoluprací mezi veřejným a soukromým sektorem, přičemž byla podpořena evropským financováním v rámci Řecké partnerské dohody 2014–2020 (ESPA 2014–2020). Projekt byl spolufinancován Evropským fondem pro regionální rozvoj (ERDF) v rámci Regionálního operačního programu „Kréta“.

Evropské financování pomohlo nastartovat cyklistickou iniciativu v oblasti. Jakmile však byly tyto finanční prostředky vyčerpány, ukázalo se, že spoléhat se výhradně na soukromé provozovatele pro pokračování služby není udržitelné. Nicméně tento systém sdílených elektrokol odhalil potenciál sdílené mobility v regionu. Aktivní zapojení města a jeho neustálé úsilí o propagaci sdílené dopravy přilákalo soukromé provozovatele sdílené mobility a vedlo k novým investicím do souvisejících služeb.

Například v červenci 2019 byl v Rethymnu představen nový soukromý investiční projekt pro systém sdílených elektrokoloběžek. Později, v roce 2024, byl instalován zcela nový systém sdílených kol (44 elektrokol / 6 dokovacích stanic) s podporou dalšího evropského financování z Řecké partnerské dohody 2014–2020 (ESPA 2014–2020) v rámci Sektorového operačního programu „Dopravní infrastruktura, životní prostředí a udržitelný rozvoj“, spolufinancovaného Fondem soudržnosti.<sup>13</sup>



Zdroj: Obec Rethymno

Tento nový finanční zdroj umožnil iniciativě využít rostoucí potenciál cyklistiky v regionu a zajistit tak její dlouhodobý úspěch. Město Rethymno se snaží najít způsob, jak by mohl být bývalý systém (bez dokovacích stanic) začleněn do nového systému.

Tato případová studie je obzvláště relevantní, protože zdůrazňuje důležitost využití více zdrojů financování k zajištění dlouhodobé finanční udržitelnosti.

<sup>13</sup> <https://2014-2020.espa.gr/en/Pages/staticSectoralOPs.aspx>

## Obrázek 21 Udržitelnost systému sdílení elektromobilů na venkově: Model FLUGS ve Východním Tyrolsku

### Inspirace z praxe: Flugs systém sdílení elektromobilů

Flugs 14 je systém sdílených elektromobilů s pevně určenými stanicemi, provozovaný ve Východním Tyrolsku v Rakousku. Hlavním cílem tohoto systému je snížit počet cest uskutečněných soukromými automobily jednotlivců a rodin a nabídnout alternativní řešení k vlastnictví prvního, druhého nebo třetího auta. Služba byla spuštěna v roce 2015 a je spravována společností Regionalenergie Osttirol, která poskytuje službu FLUGS eCarsharing a zajišťuje údržbu, správu lokalit, zpracování, fakturaci, vyhodnocování dat, vztahy s veřejností, marketing a další interní záležitosti související s provozem systému.



Zdroj: Systém sdílení elektromobilů Flugs, Východní Tyrolsko, Rakousko - © E. Bachmann

V současné době provozuje společnost Regionalenergie Osttirol tuto službu především z komerčních důvodů (tj. aby byla v oblasti přítomna jako dodavatel energie) a nikoli kvůli samotnému sdílení automobilů. Hlavním problémem při hledání a zapojení poskytovatele sdílené mobility je nízká poptávka ve venkovských oblastech, která brání soukromým provozovatelům vytvořit udržitelný obchodní model pro investice.

FLUGS eCarsharing je částečně outsourcován (platforma pro rezervaci a telemetrie). Jediným sponzorem je Regionální management Východní Tyrolsko (RMO), regionální rozvojová agentura s kompetencemi v oblasti projektů, iniciativ a strategií udržitelné mobility. RMO zajišťuje propagaci a informační aktivity.

Příjmy ze služby pokryjí pouze část fixních nákladů vozového parku.

## Krok 6: Jaký rozsah financování potřebujete/hledáte?

Řešení mobility na venkově vyžadují strategický přístup k financování, protože rozsah potřebných investic se výrazně liší v závislosti na rozsahu a povaze projektu. Tato kapitola poskytuje návod, jak odhadnout a připravit se na finanční potřeby vašeho projektu a nabízí vhled do typických kategorií nákladů, referenčních hodnot a provozních úvah.

Pochopení rozsahu financování zahrnuje rozlišení mezi investicemi před zahájením projektu, které položí základy iniciativy, a provozními náklady, které zajišťují její trvalou životaschopnost. Každá fáze vývoje – od studií proveditelnosti po implementaci a každodenní provoz – s sebou nese specifické finanční požadavky. Na obrázcích 14 a 15 uvádíme klíčové oblasti, kde je financování potřebné, spolu s přibližným rozsahem nákladů na běžné činnosti a služby. Skutečný rozsah potřebného financování však bude záviset na několika faktorech, včetně typu zamýšlené služby, geografického a demografického kontextu a dostupných zdrojů.

<sup>14</sup><https://www.osttirol.com/it/mobilita/mobilita-in-osttirol/flugs-e-carsharing/>; <https://flugs.moqo.de/>  
<https://flugs.moqo.de/cars>

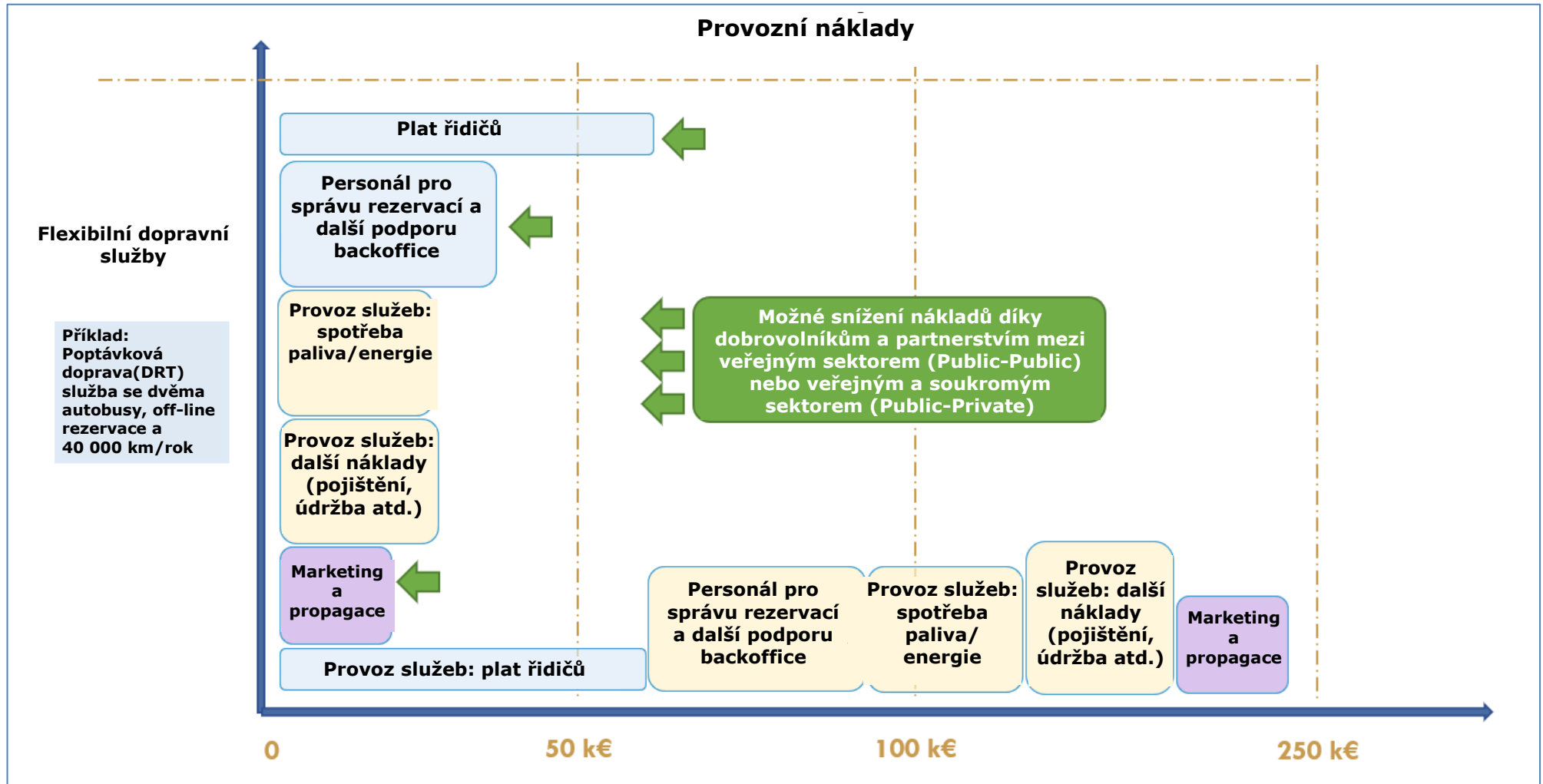
**Obrázek 22** Financování potřebné pro předprojektové a investiční náklady

Zdroj: SMARTA-NET



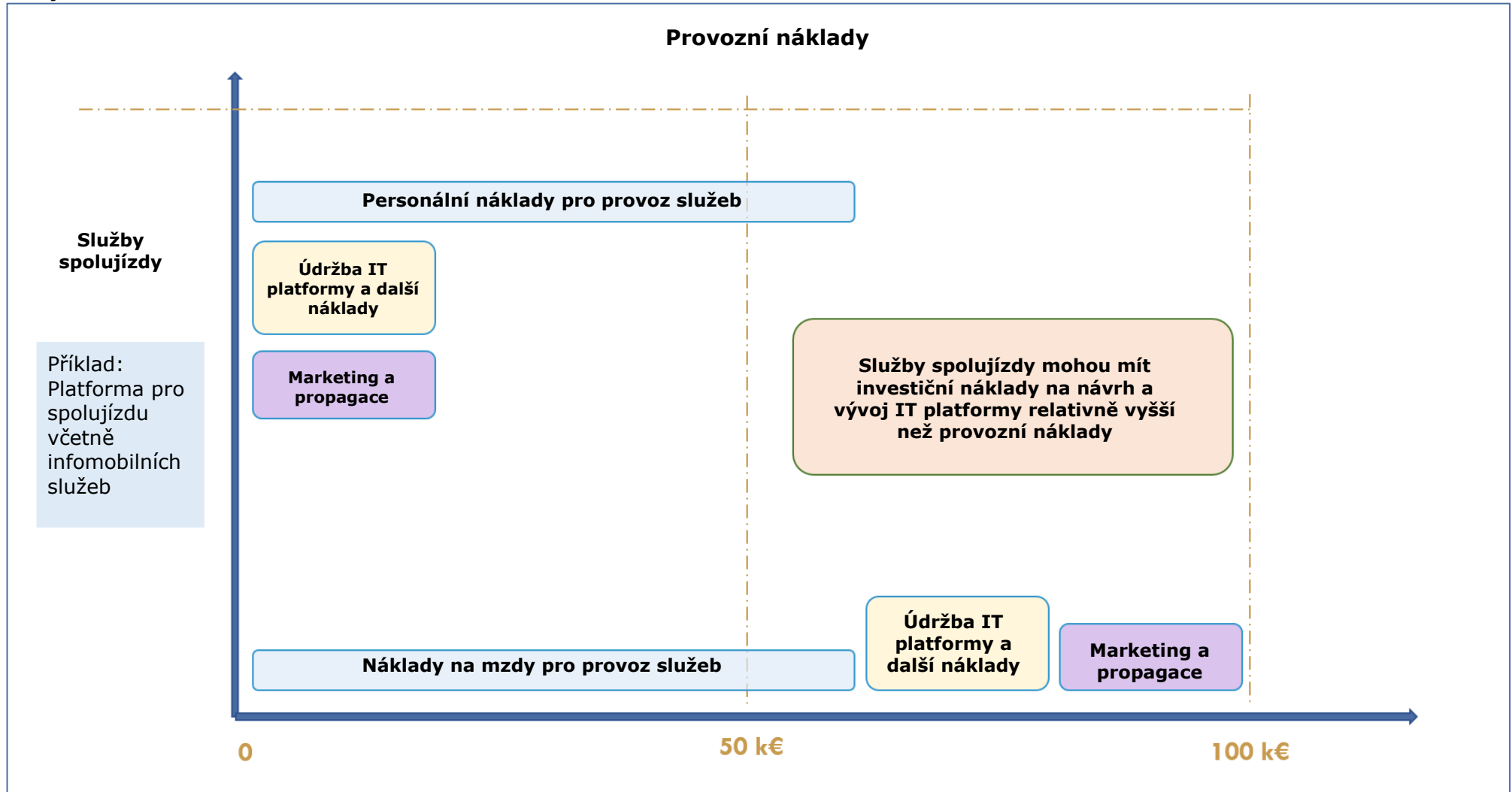
**Obrázek 23** Financování provozních nákladů u flexibilních dopravních služeb

Zdroj: SMARTA-NET



**Obrázek 24 Finanční prostředky potřebné na provozní náklady u služeb spolujízdy**

Zdroj: SMARTA-NET

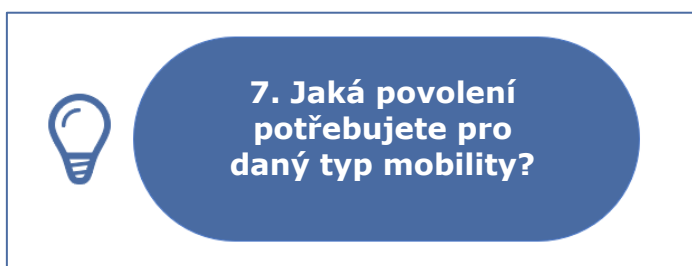


## 7. ORIENTACE V SILNĚ REGULOVANÉM TRHU

Služby mobility na venkově často fungují v rámci složitého regulačního rámce, který vyžaduje pečlivou orientaci. Identifikace potřebných povolení k zavedení navrhovaných služeb je klíčovým krokem k zajištění souladu s právními a provozními požadavky. To zahrnuje porozumění místním, regionálním a národním předpisům, aby se předešlo zpožděním nebo překážkám během implementační fáze projektu.

### Obrázek 25 Definování klíčových prvků projektu – Krok 7

Zdroj: SMARTA-NET



Národní rámce v evropských zemích, jak je uvedeno v dokumentech SMARTA Insight Papers<sup>15</sup>, ukládají místním samosprávám a úřadům (včetně obcí, okresů a regionů) povinnost organizovat dopravní služby. Organizace a poskytování služeb mobility musí být prováděny na vyšší úrovni než na úrovni jednotlivých obcí, subjektem s dostatečnými zdroji a stabilitou, aby bylo zajištěno dlouhodobé fungování služeb. Venkovské oblasti vyžadují propojení s dalšími místy, čehož nelze dosáhnout, pokud jednotlivé obce jednájí ad hoc. Zatímco komunita může na místní úrovni organizovat sdílená auta, elektrokola nebo dobrovolnickou přepravu pro místní potřeby, nemůže zajistit komplexní dopravní propojení celé oblasti. To vyžaduje vyšší úroveň plánování a organizace, i když některé služby mohou být realizovány lokálně.

Každý typ služby venkovské mobility vyžaduje jinou kombinaci povolení, licencí, pojištění, obchodních smluv a bezpečnostních certifikací. Konkrétní povolení závisí na typu služby, jejím rozsahu a místních předpisech. Dodržováním těchto povolení mohou poskytovatelé mobility zajistit, že jejich služby jsou bezpečné, legální a dobře integrované s ostatními regionálními dopravními službami. Níže uvádíme stručný přehled klíčových povolení požadovaných pro různé typy služeb mobility.

- **Povolení nebo živnostenské oprávnění**

Před zahájením poskytování služeb mobility musí každý poskytovatel získat potřebná povolení nebo živnostenské oprávnění od místních, regionálních nebo národních úřadů. Tato povolení zajišťují, že služba je v souladu s místními dopravními zákony a předpisy. Konkrétní povolení se může lišit v závislosti na typu služby:

- Poptávková doprava (DRT): Je nutné povolení k provozování veřejné dopravy, často regulované dopravními úřady.
  - Sdílení aut a sdílení kol: Je nutné zajistit licence pro provoz půjčoven vozidel a kol, zejména v oblastech/zemích, kde je plánování dopravy přísně regulováno.
- Spolujízda (carpooling) a sdílené taxi: V některých zemích může být vyžadováno zvláštní povolení pro sdílenou dopravu nebo společné jízdy.

<sup>15</sup> Pro více informací viz: <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

Pokud služba funguje ve spolupráci se stávajícími veřejnými dopravními systémy, může být nutné také schválení od dopravních úřadů.

- **Pojištění vozidel a řidičů**

Všechny služby mobility musí mít komplexní pojištění vozidel, které kryje jak vozidlo, tak jeho cestující. Například:

- Sdílení aut: Je nutné pojištění, které kryje sdílené vozidlo proti škodám, nehodám, krádeži a odpovědnosti za řidiče a cestující.
- Sdílení kol: Pojistné smlouvy mohou krýt odpovědnost v případě nehod, zejména v oblastech s vysokou dopravní intenzitou nebo na venkovských silnicích.
- Sdílené taxi a služby poptávkové dopravy (DRT): Povinné je komerční pojištění, které kryje všechna rizika spojená s provozováním taxi nebo služby DRT, včetně krytí pro profesionální řidiče.

V některých jurisdikcích je vyžadováno také pojištění přepravovaných osob a zboží. Je důležité, aby řidiči, zejména u služeb DRT nebo sdíleného taxi, měli odpovídající licence, které mohou vyžadovat dodatečné prověření nebo schválení úřady.

- **Obchodní smlouvy**

U služeb, které jsou závislé na infrastruktuře, jako je sdílení kol nebo služby DRT, mohou být potřebné obchodní smlouvy s místními úřady nebo soukromými provozovateli. Tyto dohody mohou zahrnovat: i) Využívání veřejné infrastruktury: dohody s místními úřady o využívání parkovacích míst, přístupu na komunikace a umístění dokovacích stanic pro kola.; ii) U DRT a sdílených taxi služeb jsou často potřeba dohody s regionálními dopravními úřady pro integrovaný odbavovací systém (společné jízdné) nebo poskytování doplňkových služeb.; iii) Spolupráce se soukromým sektorem: společnosti sdílející automobily mohou potřebovat smlouvy s leasingovými společnostmi nebo poskytovateli údržby, aby zajistily provozuschopnost svého vozového parku.

- **Bezpečnostní certifikace a dodržování norem**

Každý typ služby musí splňovat přísné bezpečnostní normy, zejména pokud jde o přepravu cestujících. Mezi klíčová povolení a certifikace týkající se bezpečnosti patří:

- Bezpečnostní normy pro řidiče: Řidiči provozující služby DRT nebo sdíleného taxi musí splňovat určité kvalifikační požadavky, včetně prověření spolehlivosti, školení o bezpečnosti řidičů a dodržování zákonů o bezpečnosti silničního provozu.
- Certifikace bezpečnosti vozidel: Vozidla musí pravidelně procházet bezpečnostními kontrolami, aby se zajistilo, že splňují požadované provozní normy. To zahrnuje kontroly údržby vozidel, zejména u služeb DRT a sdíleného taxi, kde je zásadní technická způsobilost k provozu na pozemních komunikacích.
- Bezpečnost jízdních kol a elektrokol: U systémů sdílení kol je nezbytné zajistit, aby kola byla vybavena bezpečnostními prvky, jako jsou světla, zámky, a pravidelně procházela údržbou.

V závislosti na regionu mohou poskytovatelé dopravních služeb dodržovat environmentální předpisy zaměřené na snižování emisí. Tyto požadavky však mají větší dopad na městskou mobilitu než na venkovské oblasti. Například v některých městech může být pro služby sdílení aut vyžadováno používání vozidel s nízkými nebo nulovými emisemi. Tyto regulace mohou být doprovázeny dotacemi nebo pobídkami na pořízení a provoz elektromobilů.

Především bychom měli zvážit i otázky odpovědnosti. Obce a nevládní organizace by se mohly ocitnout v osobní odpovědnosti, pokud se něco pokazí nebo dojde k nehodě atd.

Jsou lépe chráněny, pokud mohou spolupracovat s institucí nebo komerčním subjektem, který je lépe vybaven pro řízení rizika odpovědnosti.

## Obrázek 26 Poptávková doprava na vyžádání v Médio Tejo, Portugalsko

### Inspirace z praxe: Doprava na vyžádání (DRT) v Médio Tejo, Portugalsko

Region Médio Tejo je subregion NUTS3 ve středním Portugalsku, který je součástí regionu NUTS2 Centre. Zahrnuje šest malých měst: Ourém, Tomar, Abrantes, Torres Novas, Entroncamento a Fátima, každé s 20 000 až 45 000 obyvateli. Služby poptávkové dopravy v regionu jsou podporovány krajským úřadem CIM Médio Tejo, což je asociace místních obcí a veřejných orgánů, která spravuje veřejnou dopravu s flotilou smluvních taxi a minibusů.

### Zaměření na regulační rámec

- Podle portugalského národního práva (RJSPTP) jsou příslušnými subjekty pro implementaci a koordinaci služeb DRT dopravní úřady (obce nebo okresní rady). Dopravní úřady mohou služby DRT vykonávat vlastními prostředky, a to prostřednictvím městských nebo meziměstských služeb, nebo prostřednictvím smluv s místními podnikatelskými subjekty (dopravci nebo taxislužbami) v souladu s platnými právními předpisy.
- Provozovatelé, kteří mají v úmyslu poskytovat služby DRT, kromě služeb veřejné dopravy, pro které mají licenci, musí informovat Institut pro mobilitu a dopravu, I.P. (IMT, I.P.), což je národní autorita pro dohled nad provozem veřejné dopravy. To se provádí jednoduchým předchozím oznámením IMT, I.P., které lze provést jakýmkoli způsobem, stanoveným zákonem, zejména e-mailem na adresu uvedenou na webových stránkách IMT, I.P.
- V případě, že je služba smluvně zajišťována soukromým dopravcem nebo taxislužbami, měla by být provedena studie finanční a ekonomické proveditelnosti, která posoudí potřebu veřejné kompenzace. Před zahájením veřejné zakázky podléhají technické a administrativní specifikace dohledu národního dopravního úřadu (AMT) odpovědného za ekonomický a finanční dohled.
- Pokud smlouva přesáhne určitou částku, je nutné konzultovat Nejvyšší kontrolní úřad (Tribunal de Contas).
- Nové služby veřejné osobní dopravy, včetně služeb DRT s předdefinovanými trasami, rovněž podléhají povinné registraci v informačním systému s celostátním dosahem, spravovaném IMT, I.P.



Zdroj: <https://mediotejo.pt/index.php/areas-de-intervencao/mobilidade-e-transporte/transporte-a-pedido>

## 8. OD NÁVRHU K FINANCOVÁNÍ

Proměna dobře promyšleného projektu v přesvědčivou žádost o financování vyžaduje strategickou přípravu a prezentaci. Vypracování silného podnikatelského plánu ukazuje ekonomickou a provozní proveditelnost projektu. Důležité je také vyčíslit přínosy projektu, čímž se zdůrazní jeho širší hodnota pro různé zainteresované strany – například snížení emisí, zlepšení dostupnosti dopravy, ekonomický růst nebo rozvoj venkovských oblastí. Posledním krokem je správná strategie podání žádosti o financování, která zajistí, že návrh zaujme poskytovatele finanční podpory a zvýší šanci na úspěšné získání prostředků.

### Obrázek 27 Definování klíčových prvků projektu – Kroky 8-10

Zdroj: SMARTA-NET



### Krok 8: Pokyny pro vypracování podnikatelských plánů

Podnikatelský plán je formální písemný dokument obsahující cíle podniku, metody pro jejich dosažení a časový harmonogram realizace. Dále popisuje povahu projektu, základní informace o organizaci, finanční prognózy a strategii k dosažení stanovených cílů. Celkově tento dokument slouží jako cestovní mapa (plán), která poskytuje projektu jasný směr a strukturu<sup>16</sup>.

Tento krok si neklade za cíl poskytnout komplexní návod k takovéto mnohostranné problematice. Spíše shrnuje klíčové aspekty, které je třeba zvážit při tvorbě podnikatelských plánů, a uvádí relevantní zdroje informací pro prohloubení znalostí o daném tématu a inspiraci z jiných zkušeností v Evropě.

Definování podnikatelského plánu a modelu pro řešení sdílené mobility ve venkovských oblastech je složitý proces, který zahrnuje řadu faktorů. Mezi klíčové aspekty patří typ nabízené služby, specifické dopravní potřeby cílové skupiny a organizační struktura služby. Kromě toho je nezbytné řešit organizační otázky a zajistit soulad s právním a regulačním rámcem, což je klíčové pro životaschopnost a dlouhodobou udržitelnost řešení. Každý z těchto prvků musí být pečlivě zvážen, aby bylo možné vytvořit efektivní a funkční službu mobility na venkově.

Ve většině případů neexistuje ziskový obchodní model pro řešení sdílené mobility ve venkovských oblastech. Hlavním důvodem jsou výzvy, kterým čelí provozovatelé při provozování sdílené dopravy, a to především kvůli nízkým nebo žádným ziskovým maržím – generování dostatečných příjmů ze sdílených služeb je obtížné. Ve venkovských oblastech nízká hustota obyvatelstva vede k tomu, že příjmy od uživatelů nestačí k pokrytí provozních nákladů. Výsledkem je, že častěji vznikají místní družstva bez komerčních cílů, zatímco veřejné orgány, jako jsou obce, dopravní správy a veřejní dopravci, mají lepší předpoklady k iniciování nebo organizaci služeb sdílené mobility.

<sup>16</sup> Definice podnikatelského plánu - Entrepreneur Small Business Encyclopedia, <https://www.entrepreneur.com/encyclopedia/business-plan>

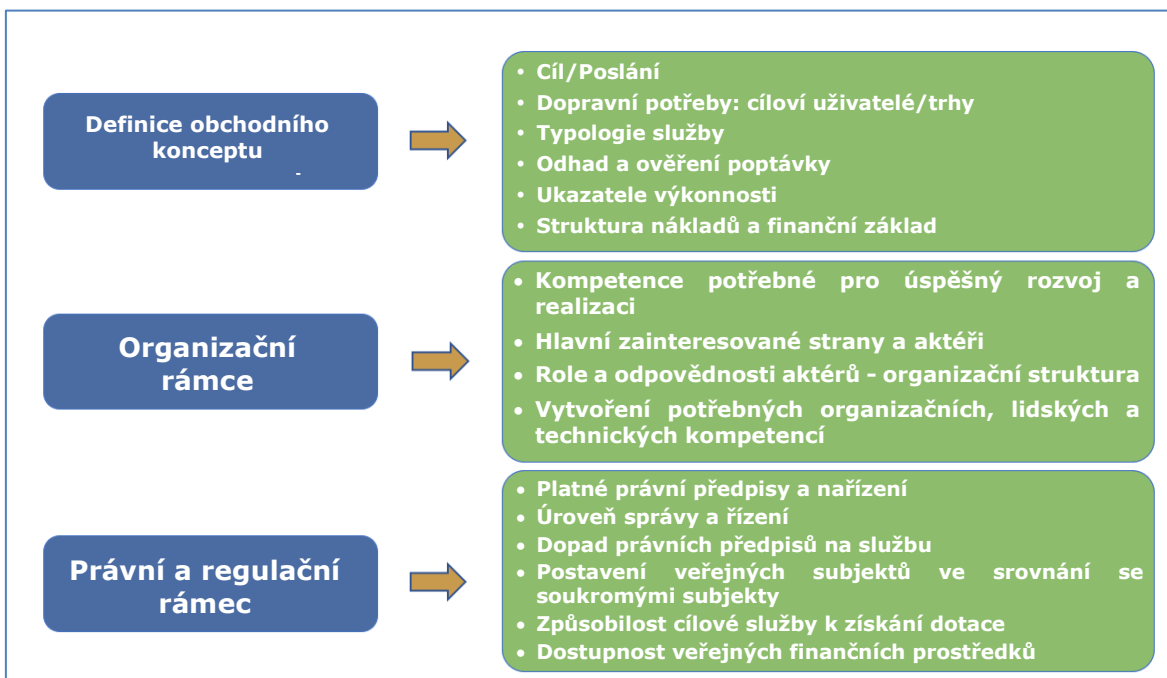
Je důležité si uvědomit, že služba jako celek není zisková, pokud jsou zahrnuty všechny náklady. Některé jednotlivé prvky však mohou být ziskové pro ty, kdo poskytují konkrétní službu nebo infrastrukturu. Například poskytovatel IT systému nebo firma, která provádí údržbu vozidel by za své služby obdrželi komerční sazbu.

Tím pádem může v rámci jednoho projektu existovat několik obchodních modelů. Někdo musí vypracovat celkový obchodní model a odůvodnit případnou podporu financování, což může vyžadovat socioekonomickou analýzu. Jiní, jako například dopravci, poskytovatelé ITS atd., musí vypracovat ziskově orientovaný obchodní model, nebo interně obhájit účast na projektu se ztrátou či bez zisku, s očekáváním budoucí návratnosti investice.

Při navrhování obchodního modelu pro službu mobility na venkově lze proces rozdělit do tří klíčových úkolů: (i) Definování obchodního konceptu, (ii) Vyhodnocení organizační struktury a (iii) Posouzení právních a regulačních rámců. Každý z těchto úkolů zahrnuje řadu kroků, které je třeba dokončit před zavedením modelu. Nejprve je třeba identifikovat konkrétní dopravní potřeby, které chcete řešit, a posoudit, zda je stávající dopravní infrastruktura a služby dokážou uspokojit. Na základě této analýzy vyberte model služby, který nejlépe odpovídá těmto potřebám, odhadněte poptávku pomocí průzkumu trhu nebo minulých průzkumů a sestavte počáteční strukturu nákladů a finanční plán. Dále zapojte relevantní partnery a zainteresované strany, určete role a odpovědnosti a vytvořte organizační rámec služby. Současně je nutné prověřit regulační a legislativní požadavky, zjistit možnosti dotací a prozkoumat možnosti veřejného financování.

### **Obrázek 28 Úkoly pro vypracování podnikatelského plánu služby mobility na venkově**

Zdroj: SMARTA-NET



### Inspirace z praxe: Projekt CONNECT

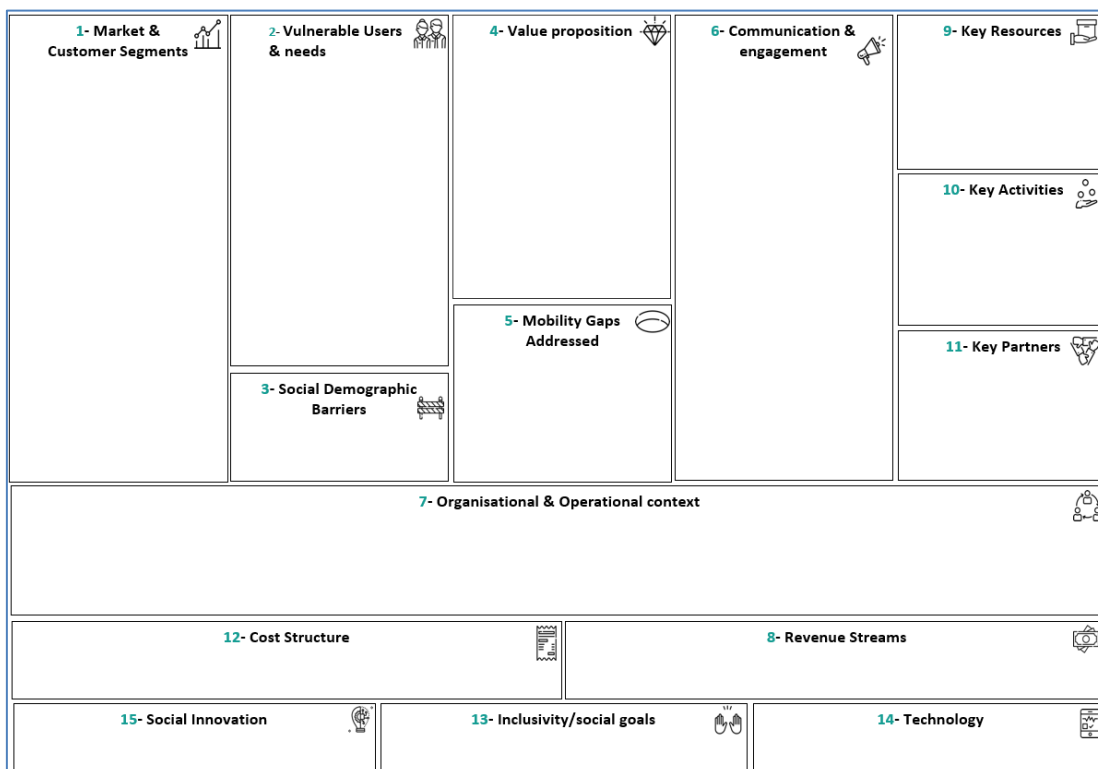
Projekt CONNECT byl financován v rámci 6. rámcového programu Evropské komise prostřednictvím DG-RESEARCH. Jeho hlavním cílem bylo shromáždit znalosti a zkušenosti týkající se flexibilní dopravy (včetně poptávkové dopravy – DRT) za účelem identifikace osvědčených postupů a dalšího rozvoje metod pro podnikatelský rozvoj. Konsorcium projektu CONNECT se skládalo především z odborníků z oboru. Projekt nezahrnoval demonstrační lokality, ale místo toho se opíral o široké spektrum případových studií doplněných průzkumy v oboru. Projekt vypracoval dvě specifické zprávy, které obsahují klíčová doporučení pro tvorbu podnikatelských plánů pro flexibilní dopravní služby (např. DRT a spolujízdu):

- D10: Inovativní řešení a testovací případy týkající se rozvoje podnikání 17: To prezentuje poznatky z 19 případových studií systémů poptávkové dopravy (DRT) (10 v Evropě, 9 v USA). Zkoumá obchodní modely, organizační rámce a regulační a právní aspekty a zdůrazňuje klíčová omezení.
- D14: Doporučení pro podnikatelský rozvoj: na základě znalostí získaných v rámci projektu CONNECT a externích pohledů získaných prostřednictvím workshopů. Shrnuje hlavní otázky související s obchodními modely, organizačními aspekty a právním a regulačním rámcem. Poskytuje přehled situace v odvětví mobility napříč Evropou na základě případových studií ze zprávy D10 a doplňkovém průzkumu a závěrem se zaměřuje na klíčové faktory, které je třeba zvážit při rozvoji služeb poptávkové dopravy.

Pro zefektivnění výše uvedených aspektů může být vhodné zahájit společný tvůrčí proces se zapojením místních zainteresovaných stran (včetně zástupců obcí, komunitních skupin, provozovatelů dopravy atd.). Tento proces může probíhat prostřednictvím vyplnění konkrétního návrhu obchodního modelu (BMC), který umožní lépe strukturovat klíčové prvky projektu.. Příklad je uveden níže.

### Obrázek 29 Návrh obchodního modelu pro venkovskou mobilitu

Zdroj: Projekt INCLUSION H2020<sup>18</sup>



<sup>17</sup> Tyto zprávy projektu CONNECT jsou dostupné na <https://ruralsharedmobility.eu/resources/connect-2004-6/>

<sup>18</sup> [https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2020/10/5\\_MOMOB\\_INCLUSION-Business-models.pdf](https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2020/10/5_MOMOB_INCLUSION-Business-models.pdf)

Klíčová doporučení pro vypracování podnikatelských plánů pro řešení sdílené mobility ve venkovských oblastech jsou shrnuta níže.

- *Tvorba hodnoty*: Obchodní modely pro řešení mobility ve venkovských oblastech by se měly zaměřit na vytváření různých forem hodnoty, a to jak finanční, tak nefinanční (například sociální přínosy), pro široké spektrum zainteresovaných stran. Mezi tyto zúčastněné strany mohou patřit poskytovatelé finančních prostředků, veřejná správa, dopravci, místní podniky a občané. Spíše než spoléhat se pouze na finanční srovnání nákladů a výnosů je důležité uznat širší sociální a komunitní přínosy, které tyto služby mohou poskytnout.
- *Zapojení více aktérů*: Efektivní obchodní modely by měly zohledňovat celý ekosystém zúčastněných stran v oblasti mobility, místo aby se soustředily pouze na jednu službu nebo produkt. Pro zajištění dostupnosti ve venkovských oblastech je důležité posoudit přínosy i výzvy z pohledu každého zapojeného aktéra. To může zahrnovat propojení více služeb nebo řešení dohromady s cílem vytvořit komplexní obchodní model, který odpovídá různorodým potřebám komunity.
- *Zapojení neziskových organizací*: I když se to může zdát protichůdné, zahrnutí neziskových organizací jako klíčových aktérů do obchodních modelů mobility ve venkovských oblastech může být přínosné. Veřejné financování je často nezbytné pro podporu těchto služeb ve venkovských oblastech, kde je nízká poptávka. Obchodní modely by měly brát v úvahu přerozdělení veřejných finančních prostředků a usilovat o flexibilitu v rámci regulačních omezení, aby bylo možné dlouhodobě zajistit provoz těchto služeb.
- *Dlouhodobá udržitelnost*: Pro zajištění dlouhodobé udržitelnosti služeb mobility ve venkovských oblastech by obchodní modely měly podporovat zapojení sociálních podnikatelů. Zapojení těchto aktérů do poskytování služeb, pokud to umožňují národní předpisy, může zvýšit životaschopnost těchto služeb. Tam, kde je to nutné, může prosazování regulačních úprav umožňujících takovou účast dále posílit udržitelnost obchodního modelu.

## **Krok 9: Jak hodnotit přínosy spojené s venkovskou mobilitou**

Venkovské oblasti jsou aktivní ekonomiky se širokou škálou zemědělských, průmyslových, těžebních a volnočasových podniků, které jsou propojeny s jejich přírodními zdroji a podnikatelskými tradicemi daného regionu.

Venkovská mobilita může být vnímána jako „umožňovatel“ nebo „multiplikátor“, který může umožnit nebo zlepšit výsledky a zvýšit hodnotu dalších investic<sup>19</sup>. V mnoha případech je dopravní služba přidanou hodnotou k dalším ekonomickým, sociálním, turistickým nebo environmentálním projektům a politikám.

Dopady financování mobility ve venkovských oblastech související s dopravou zahrnují mimo jiné:

- Snížení počtu ujetých kilometrů vozidel (VKT)
- Snížení spotřeby paliva a emisí CO<sub>2</sub>
- Méně dopravy, méně znečištění, méně hluku, méně nehod
- Bezpečnější místní komunikace pro pěší a cyklisty
- Nižší náklady na infrastrukturu
- Udržení nebo zvýšení zákaznické základny pro místní podniky a služby

---

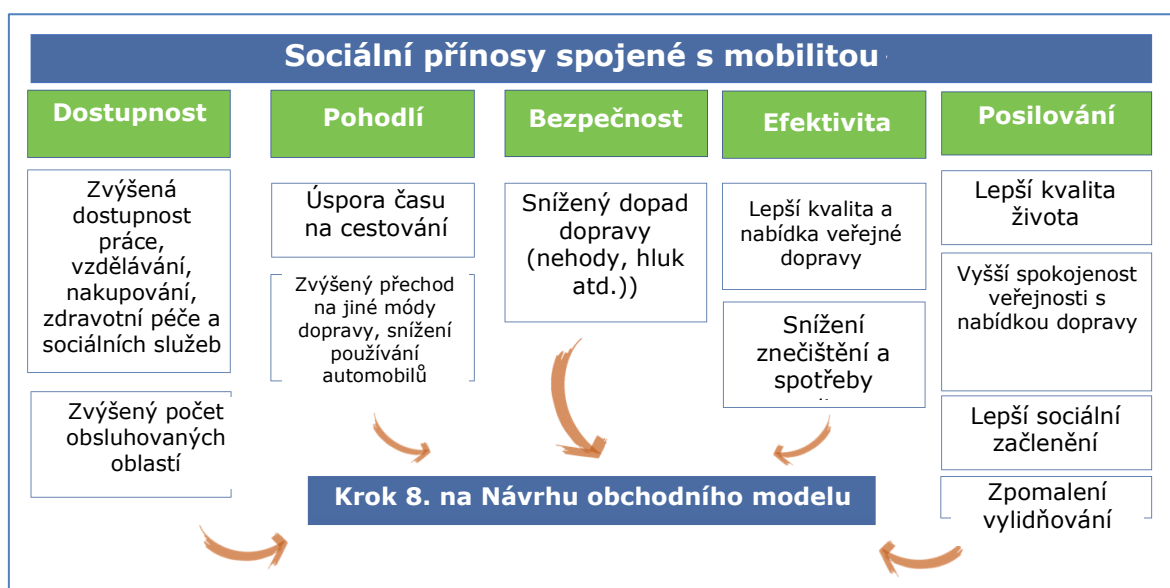
<sup>19</sup>Lorenzini, A. Ambrosino, G., Finn, B., (2021), „Politická doporučení pro udržitelnou sdílenou mobilitu a veřejnou dopravu v evropských venkovských oblastech“, publikace projektu SMARTA.

Služby mobility ve venkovských oblastech jsou primárně zaváděny za účelem dosažení sociálních přínosů v oblastech ohrožených sociálním vyloučením nebo nerovností příležitostí. Tyto služby jsou však často kritizovány za svou vysokou nákladovou základnu, i když plní své sociální poslání.

Některé z přínosů spojených s lepší nabídkou dopravních služeb pro venkovské oblasti jsou uvedeny na obrázku 30. Jsou rozděleny do specifických kategorií (dostupnost, pohodlí atd.). Je důležité porozumět tomu, jak by tyto výhody mohly ovlivnit přijetí/rozvoj řešení venkovské mobility.

### Obrázek 30 Sociální přínosy spojené s mobilitou na venkově

Zdroj: SMARTA-NET



### Obrázek 31 Zelené železnice ve Valmíeře, Lotyšsko

#### Inspirace z praxe: Zelené železnice ve Valmíeře, Lotyšsko

Iniciativa Zelené železnice ve městě Valmiera v Lotyšsku přeměňuje nevyužívané železniční tratě na 32 km dlouhou síť turistických a cyklistických tras v regionu Vidzeme. Tento projekt je součástí většího projektu o délce 750 km v jižním Estonsku a Lotyšsku, a jeho cílem je zlepšit místní mobilitu a podpořit udržitelný cestovní ruch. Mezi klíčové prvky projektu patří odstraňování překážek, instalace dřevěných mostů a vytváření rekreačních oblastí s odpočívadly a lavičkami. Projekt „Zelené železnice“ je společnou přeshraniční iniciativou vedenou Asociací cestovního ruchu Vidzeme ve spolupráci s 25 místními samosprávami z lotyšského regionu Vidzeme a jižního Estonska, podporovanou Lotyšskou asociací zelených cest. Díky podpoře místních úřadů a nevládních organizací projekt spojuje historické železniční dědictví regionu s rozvojem komunitního života a ekonomického růstu. Podporuje turistický ruch, zdravější životní styl a zároveň přináší nové příležitosti pro místní ekonomiku.

Na 32 km dlouhém úseku železnice, který byl součástí této chytré lokální mobility (konkrétně trasy Valmiera-Kocēni-Ainaži), bylo zrekonstruováno sedm mostů pro bezpečný průchod cyklistů a chodců. Celkové investiční náklady činily 47 000 €, což představovalo přibližně 4 % celkového rozpočtu projektu ve výši 1 174 938 €. Hlavním zdrojem financování byl program Interreg Estonsko-Lotyško z Evropského fondu pro regionální rozvoj, který přispěl částkou 40 000 €, spolu s 7 000 € od dalších partnerů.

Projekt „Zelené železnice“ **zlepšuje kvalitu života** v cílových oblastech tím, že zvyšuje mobilitu a vytváří nové příležitosti pro místní obyvatele. Tato iniciativa podporuje zdravější a spokojenější komunity díky větším možnostem venkovních aktivit. Místní obyvatelé rychle objevují, že obnovené stezky poskytují vynikající příležitosti pro pěší turistiku, cyklistiku, a v zimních měsících dokonce pro běžecké lyžování.

Projekt zároveň podporuje hospodářský růst. **Příliv turistů**, které přitahují malebné trasy, motivuje místní podniky k rozvoji nových produktů a služeb, včetně ubytování a gastronomických možností. Tento nárůst cestovního ruchu oživuje místní ekonomiku, vytváří pracovní místa a posiluje hospodářskou vitalitu regionu.



Zdroj: J. Sijats, S. Lawrence

Sít navíc propojuje region Vidzeme s jižním Estonskem, čímž **rozšiřuje možnosti mobility** jak pro místní obyvatele, tak pro návštěvníky. Lepší dostupnost umožňuje lidem objevovat širší oblast, což podporuje zapojení komunity a interakci. Celkově projekt Zelené železnice ukazuje, že mobilita je klíčovým faktorem pro dosažení širších ekonomických, sociálních a environmentálních cílů a proměňuje region v prosperující centrum pro venkovní aktivity a cestovní ruch po celý rok.

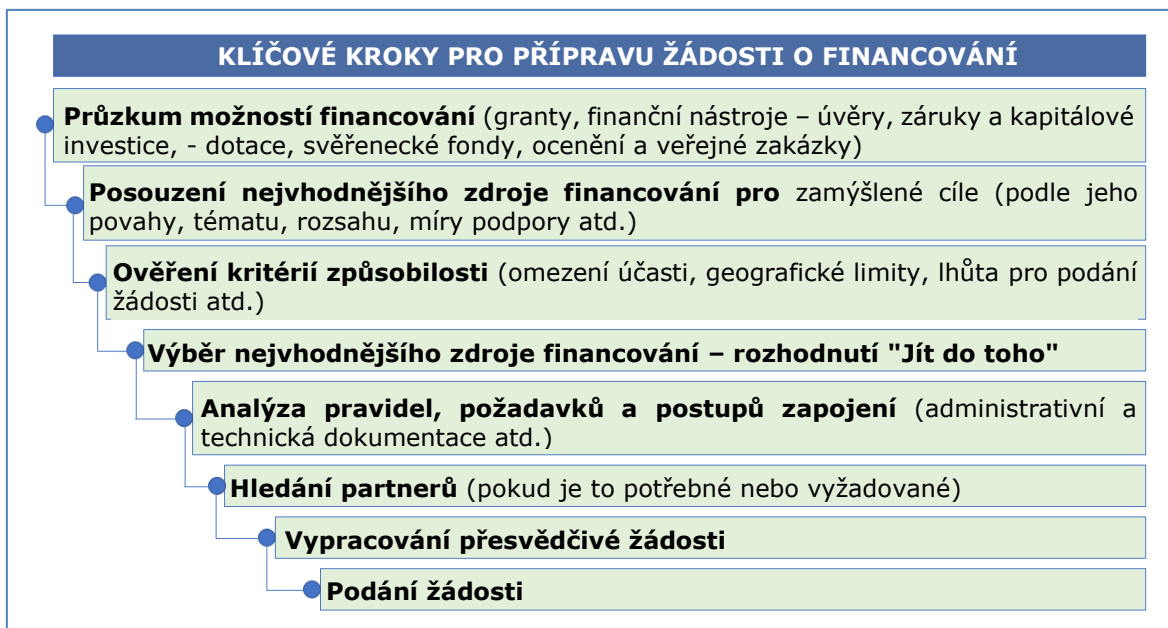
## Krok 10: Průvodce podáváním žádostí o financování

Zajištění financování řešení mobility na venkově vyžaduje dobře strukturovaný přístup, který umožní efektivní orientaci v složitých programech financování na úrovni EU, národních či regionálních zdrojů. Tento krok popisuje základní úkoly pro přípravu úspěšné žádosti, od identifikace nejvhodnějších možností financování až po podání přesvědčivé žádosti.

Systematické posouzení dostupných finančních zdrojů, ověření způsobilosti a sjednocení cílů projektu s požadavky daného programu umožní žadatelům zvýšit šance na úspěch. Ať už jde o granty, finanční nástroje nebo veřejné zakázky, dodržení doporučených kroků výrazně zlepší pravděpodobnost získání finanční podpory pro inovativní řešení mobility přizpůsobené potřebám venkova.

## Obrázek 32 Klíčové kroky pro přípravu žádosti o financování

Zdroj: SMARTA-NET



## Obrázek 33 Příklad: Orientace v rámci spektra programů financování EU

### Inspirace z praxe: Orientace v rámci spektra programů financování EU

**Rural Toolkit** je komplexní průvodce možnostmi financování a podpory EU pro venkovské oblasti v Evropské unii. Jeho cílem je pomoci místním samosprávám, institucím, zainteresovaným stranám, podnikům i jednotlivcům identifikovat a využívat dostupné fondy EU, programy a další iniciativy financování a podpory s cílem podpořit rozvoj venkovských území.



Uživatelé zde mohou najít nejvhodnější možnosti financování EU pro své konkrétní projekty a iniciativy. Nástroj poskytuje komplexní informace o grantech, dotacích a programech, které umožňují rozvoj a revitalizaci venkovských oblastí a komunit.

Rural Toolkit je dostupný na adrese: <https://funding.rural-vision.europa.eu/finder?lng=en>

Další užitečné odkazy pro hledání možností financování EU:

- Obecné informace k procesu podávání žádostí – Evropská komise: [Odkaz](#)
- Možnosti financování pro veřejné instituce – Evropská komise: [Odkaz](#)
- Možnosti financování EU pro veřejnou dopravu – UITP: [Odkaz](#)

Zatímco uvedený etapový přístup poskytuje obecný rámec, pro každou úroveň financování jsou nezbytné specifické úpravy.

- Pro financování z EU jsou klíčová nadnárodní partnerství a dodržování složitých administrativních pokynů.
- Národní financování často klade důraz na soulad s národními strategiemi a vyžaduje, aby žadatelé prokázali, jak jejich projekty přispívají k **národním cílům v oblasti dopravy**.
- Regionální financování obvykle vyžaduje úzkou spolupráci s regionálními úřady a silný důraz na řešení místních potřeb.

Zajištění podpory je klíčové pro venkovské obce, které chtějí úspěšně připravit žádosti o financování. K dispozici je několik zdrojů, které mohou usnadnit tento proces:

- Vyhlášení výzvy k projevení zájmu pro externí experty či poradenské agentury za účelem získání podpory při přípravě žádosti.
- Kontaktování národních nebo regionálních kontaktních míst programu pro upřesnění administrativních či technických požadavků. Spolupráce s národními agenturami, které podporují účast v evropských výzkumných a inovačních programech a poskytují informace, školení a asistenční služby.<sup>20</sup>
- Účast na webinářích a akcích zaměřených na programy EU, národní nebo regionální financování (pro navazování kontaktů s potenciálními partnery a získání hlubších informací o výzvách).
- Členství (sdružení místních samospráv, relevantní evropské<sup>21</sup> atd.).

---

<sup>20</sup>Evropská komise poskytuje informační a podpůrný webový portál, který obsahuje podrobnosti o národních kontaktních místech (NCP) pro několik programů financování EU: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/helpdesks?callType=1&programmePeriod=2021-2027>. Komise také provozuje síť NCP zaměřenou speciálně na program Horizon Europe.: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/ncp?order=ASC&pageNumber=0&pageSize=50&countries=20000832,20000839,20000841,20000911,20000871,20000872,20000875,20000880,20000885,20000890,20000873,20000902,20000913,20000915,20000922,20000946,20000944,20000945,20000960,20000973,20000986,20000990,20000994,20001005,20001004,20000883,20001001>

<sup>21</sup>Příklady takových sítí jsou: Smart Village Networks (<https://www.smart-village-network.eu/>); síť POLIS Network (<https://www.polisnetwork.eu/>); Heritage Europe – Asociace historických měst a regionů EU (<https://www.historic-towns.org/>)

## ZÁVĚRY

Tento průvodce byl vytvořen s cílem posílit znalosti a vybavit obce nástroji, které jim umožní navrhovat a realizovat udržitelná, inkluzivní a integrovaná řešení pro mobilitu ve venkovských oblastech.

Zaměřuje se na klíčovou otázku financování, zejména pokud jde o venkovské dopravní iniciativy a mobilitu podporující venkovský turismus. Řeší tak zásadní překážku: nedostatek zdrojů a odborných znalostí potřebných k získání financování. Tyto výzvy často brání venkovským komunitám v rozvoji služeb přizpůsobených jejich specifickým potřebám. Díky etapovému metodickému přístupu dokument pomáhá obcím a odborníkům orientovat se v komplexním systému financování, jak posoudit finanční požadavky a připravit přesvědčivé projektové žádosti. Jeho cílem je podpořit dlouhodobou udržitelnost služeb mobility od identifikace místních výzev a zdrojů přes definování klíčových prvků projektu až po sladění se s regulačními a tržními podmínkami. Díky této strukturované metodice mohou venkovské komunity proměnit výzvy v oblasti dopravy na příležitosti pro růst a lepší propojení.

Soubor klíčových doporučení a hlavních poznatků je navržen tak, aby pomohl shrnout některá zásadní doporučení tohoto dokumentu.

### Stanovení jasných a proveditelných cílů

- Dobře definované indikátory a klíčové ukazatele výkonnosti (KPI)
- Konkrétní provozní postupy
- Zdůraznění širší vize nad rámec projektu
- Zajistit pevné propojení mezi specifickými cíli a výsledky

### Iniciativy založené na komunitě

- Přístup zdola nahoru, který zohledňuje potřeby a výzvy venkovských komunit. Aktivní zapojení místních komunit (např. fóra, kluby atd.), které zastupují různé skupiny s odlišným zázemím
- Přístup založený na spolupráci více aktérů Partnerství s různými relevantními subjekty, včetně místních politiků a komunitních lídrů. Zajištění spolupráce mezi různými cílovými skupinami a odborníky

### Posouzení nákladů

- Zajištění realistických a komplexních finančních požadavků
- Přesné odhady rozpočtu

### Efektivní plánování

- Posouzení a naplánování všech potřebných zdrojů a aktivit, včetně:
  - Lidských zdrojů
  - Odborných kompetencí
  - Chybějících dovedností (potřeba multidisciplinárních týmů)
- Budování sítí a spolupráce. Přesný časový plán

### Politický a prostorový kontext

- Porozumění politickému rámci a prostorové dynamice. Sladění projektu se širšími politickými cíli a místními potřebami.

## KONTAKT NA EU

### Osobně

Po celé Evropské unii existují stovky informačních center Europe Direct. Adresa nejbližšího centra je k dispozici na adrese: [https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en)

### Telefonicky nebo e-mailem

Europe Direct je služba, která odpovídá na vaše otázky týkající se Evropské unie. Tuto službu můžete kontaktovat:

- bezplatně: 00 800 6 7 8 9 10 11 (někteří operátoři mohou za tyto hovory účtovat poplatky)
- na tomto standardním čísle: +32 22999696, nebo
- e-mailem prostřednictvím: [https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en)

## HLEDÁNÍ INFORMACÍ O EU

### Online

Informace o Evropské unii ve všech úředních jazycích EU jsou k dispozici na webových stránkách Europa na adrese: [https://europa.eu/european-union/index\\_en](https://europa.eu/european-union/index_en)

### Publikace EU

Bezplatné i placené publikace EU si můžete stáhnout nebo objednat na adrese: <https://publications.europa.eu/en/publications>. Další kopie bezplatných publikací lze získat kontaktováním Europe Direct nebo vašeho místního informačního centra (viz [https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en)).

### Právo EU a související dokumenty

Přístup k právním informacím EU, včetně veškerého práva EU od roku 1952 ve všech úředních jazycích, naleznete na portálu EUR-Lex na adrese: <http://eur-lex.europa.eu>

### Otevřená data EU

Portál otevřených dat EU (<http://data.europa.eu/euodp/en>) poskytuje přístup k datovým sadám z EU. Data lze stáhnout a znovu použít zdarma, a to jak pro komerční, tak pro nekomerční účely.



Úřad pro publikace  
Evropské unie

ISBN: 978-92-68-27205-3

doi: 10.2832/4607888