

# Univerzální základní služby v Česku:

## Situační analýza pro bydlení a dopravu

**Univerzální základní služby (UZS) jsou formou sociálního zabezpečení, která zajišťuje cenově dostupný či bezplatný přístup k nezbytným službám, aby lidé mohli žít důstojný, kvalitní a bezpečný život a aktivně se účastnit života ve společnosti.**

UZS navazují na pojem veřejných služeb, tedy činností produkovaných či regulovaných veřejnou správou s cílem uspokojovat společenské potřeby při respektování principu subsidiarity (Ochrana 2007). Představují kolektivně spravované činnosti, které naplňují základní lidské potřeby a jsou považovány za veřejný zájem. „Základní“ znamenají nezbytné pro život a účast na společnosti, „univerzální“ pak, že jsou určeny všem bez ohledu na finanční možnosti – podmínky ale mohou určit míru finanční spoluúčasti (Coote 2020, Gough 2019).

Do systému univerzálních základních služeb jsou zahrnuté služby jako je veřejná doprava, zdravotní péče, sociální péče, vzdělávání, přístup domácností k internetu, poskytování bydlení či dodávání energie a vody.

Tento factsheet navazuje na první rozpracování konceptu UZS pro Česko z roku 2024. V jeho rámci vznikla zpráva podpořená zastoupením Friedrich-Ebert-Stiftung v Česku, která popisuje světový kontext a identifikuje klíčové principy, které určují ambice pro UZS v různých sektorech.

Příprava tohoto factsheetu byla rovněž podpořena zastoupením Friedrich-Ebert-Stiftung v Česku a shrnuje návaznou analýzu dvou vybraných sektorů, které se jeví jako klíčové pro kvalitu života a dlouhodobou udržitelnost – bydlení a dopravy. Analýza vznikla na základě expertních rozhovorů (autorský kolektiv tímto děkuje Lucii Trlifajové a Oldřichu Sklenářovi za ochotu ohledávat a experimentovat s pohledem UZS) a rešerše sekundární literatury. Tyto konkrétní případové studie ukazují, jakou ambici vlastně UZS pro dané sektory formuluje. Výstupem je tento factsheet, který na následujících stranách:

- na základě odborné literatury a českého kontextu formuluje celkem **7 principů UZS**;
- na základě dat a expertních rozhovorů předkládá **situační analýzu** obou vybraných sektorů v Česku podle 7 navržených principů;
- na základě této práce formuluje **strategické závěry** pro reformy obou sektorů a další práci s konceptem UZS v tuzemském kontextu.

*Dokument připravil autorský kolektiv Anna Uhnák Kárník, Ondřej Kolínský, Sabina Vojtěchová, Martin Čech a Áron Tkadleček.*



# Principy univerzálních základních služeb

Loňská studie předkládala celkem pět principů UZS na základě rešerše odborné literatury. Nově jsme je rozšířili o dva další principy týkající se konkrétní realizace služby (decentralizace a pluralita).



## Kolektivní odpovědnost

Je definován veřejný zájem na zajištění této služby a sdílená povaha benefitu z využívání statku. Existuje mechanismus pro zapojení všech relevantních aktérů do rozhodování o podobě služby a do jejího zajišťování. Stát nastavuje finanční pobídky, investice a koordinaci mezi různými službami. Existují jasná pravidla a postupy k férovému a inkluzivnímu přiznání nároku na službu.



## Snižování nerovností, redistribuce

Sektor či služba snižuje nerovnosti v přístupu k naplňování základních potřeb.



## Dostupnost

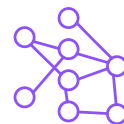
Služba je dostupná všem, kdo ji potřebují.



## Dostatek

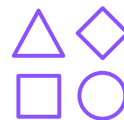
Je nastaven minimální standard této služby pro lidské potřeby a horní hranice pro její naplňování s ohledem na negativní socio-ekologické dopady (nástroje pomáhají k dosažení minimálního standardu a penalizují překračování únosnosti).

Ke zpřesnění došlo ve fázi přípravných prací za účelem využitelnosti v českém kontextu na už existující veřejné služby a principy byly rovněž konzultovány (a v několika případech doformulovány) v rámci expertních rozhovorů.



## Decentralizace

Při designování i implementaci služby se postupuje podle pravidel subsidiarity a stát pro ni vytváří podmínky.



## Pluralita

Službu zajišťuje spektrum organizací s různými modely vlastnictví, kontroly a řízení, s tím, že všechny tyto organizace sdílí vymahatelný závazek veřejnému zájmu.



## Udržitelnost

Služba přispívá k udržení společnosti v rámci planetárních mezí a nevytváří ani lokální ekologické problémy.

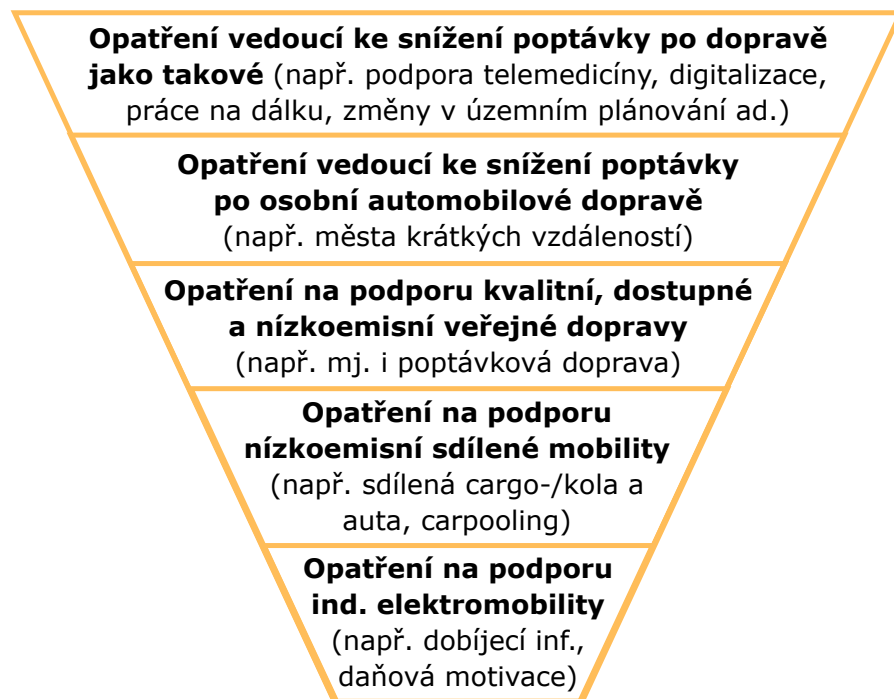
## Situační analýza: bydlení

- Dostupnost omezují mj. faktory jako diskriminace (Romů a cizinců), nutnost dojíždět pro zajištění práce a veřejných služeb (vzdělání, zdravotnictví atp.) či stabilita bydlení (zhruba polovina nájemníků má nájemní smlouvu na méně než dva roky, MMR, 2024).
- Nejúplnější vodítko nevhodného bydlení, které by mělo definovat minimální standard, aktuálně poskytuje „typologie bezdomovství a vyloučení z bydlení“ FEANTSA, v české sociální politice používaný pojem „bytová nouze“ z této typologie vybírá pouze nejzávažnější projevy (přelidněné bydlení, funkčně nevyhovující atp.). Horní hranice je slabě regulována ve srovnání s jinými evropskými státy nízkou daní z nemovitosti a daní z příjmu z nájmu a neexistující dědickou daní (PAQ Research, 2025).
- Role států a obcí se aktuálně vymezuje prostřednictvím zákona o podpoře sociálního bydlení z roku 2025 a státního fondu pro podporu investic od roku 2024, který rozděljuje 10 mld. na podporu výstavby obcí. Využívání těchto prostředků obcemi se ale výrazně liší a stojí na jejich kapacitách.
- V Česku téměř neexistuje sektor neziskových poskytovatelů bydlení. Historicky byla takovými subjekty bytová družstva, která ale nemají mandát poskytovat dostupné bydlení (ani k pronájmu, ani k prodeji). Podíly v družstvech lze prodávat za tržní ceny. NNO se soustředí v oblasti poskytování krizového ubytování (azylové domy, noclehárny atp.), většinou financovaného z dotací na sociální služby.
- Na krizi bydlení reaguje také rozrůstající se segment tzv. participativního bydlení, jedná se však aktuálně o řešení závislé na osobní iniciativě a bez vnější podpory, které nemůže zajistit rychlé škálování.
- Veřejné finance směřující ke zvyšování energetické efektivity aktuálně plynou výlučně soukromým vlastníkům, nízkopříjmové skupiny budou stále více ohroženy vlnami veder s postupující změnou klimatu a je zjevný trend individualizace odpovědnosti za kvalitu bydlení. Neřešené oblasti související s udržitelností jsou: podpora změny účelu budovy (snížení tlaku na nové stavby), incentivy podporující snižování obytné plochy, limity památkové péče (zvyšování energetického standardu budov v historických centrech) a stavební materiály a cirkulární design staveb.

## Situační analýza: doprava

- Nerovnosti jsou nejvíce patrné v otázkách město vs. venkov, ale i napříč kraji nebo v periferních oblastech u hranic krajů nebo států, kam nedosahuje pokrytí; Institut 2050 uvádí, že nejohroženější dopravní chudobou je 6 % populace žijící v nízkopříjmových periferních domácnostech, celá čtvrtina české veřejnosti pak čelí pravidelným potížím s dopravou (Krajhanzl a kol., 2024).
- Dostupnost selhává zejména v podrozvinutých oblastech, kde vzniká spirála odlehlosti, nezaměstnanosti, chudoby, chybějících služeb, špatného pokrytí veřejnou dopravou, ale i v lépe obslužených oblastech může existovat překážka pro část veřejnosti v podobě ceny nebo bariérovosti dopravy. Zároveň v oblasti existují jednotlivé inspirativní příklady dobré praxe, například MHD či sdílená kola zdarma, obecní taxi nebo dotace na elektrokola.
- Koncept 15minutového města by zajistil naplnění potřeby mobility, nicméně zatím probíhají omezené snahy o jeho implementaci (např. [Kyjov](#)) a tato diskuze se často vede odděleně od otázek dopravy a infrastruktury.
- Zcela zásadní a sektorově neviditelnou otázkou jsou systémové souvislosti dopravy – poptávka po ní souvisí s ekonomickým výkonem oblasti, ekonomickými nerovnostmi a problémy s územním plánováním. Autům se spalovacími motory jsou uzpůsobeny liniové stavby, města, infrastruktura pohonných hmot, veřejné i soukromé služby, což dohromady vytváří silný lock-in a dále zvyhodňuje majitele aut (bez automobilu je podle Krajhanzl a kol. (2024) 28 % českých domácností).
- Tuzemská doprava stojí z 95,9 % na fosilních palivech a její emise setrvale rostou (od roku 1990 o 70 %), celkově jsou dnes osobní auta zodpovědná za 11 % emisí ČR (MŽP, 2024).
- Emise elektroaut jsou nižší než aut se spalovacími motory a většina jich vzniká při výrobě. Podstatná část environmentálních dopadů je spojena s potřebou kritických materiálů. To znamená, že sdílené využívání menšího počtu elektroaut má zásadní implikace pro udržitelnost této dopravy.
- Kolektivní odpovědnost je silně etablovaná u budování liniových staveb, méně u veřejné dopravy, prakticky vůbec u otázek souvisejících s poptávkou po dopravě a systémovými souvislostmi mobility – sociální, zdravotní a environmentální externality dopravy jsou chápány jako výsledek chování jednotlivců spíše než nastavení institucí a infrastruktur.
- Subsidiarita funguje ve financování staveb a dopravních výkonů, kdy různé stupně (samo)správ například investují do výstavby a údržby infrastruktury či objednávají a dotují spoje ve veřejné dopravě, na druhou stranu se subsidiarita neuplatňuje ve vyvažování různých souvisejících potřeb a dopadů, chybějící hierarchizace (viz dopravní hierarchie) pak implicitně nahrává individuální automobilové dopravě.

## Dopravní hierarchie



Vlastní vizualizace podle návrhu Oldřicha Sklenáře – logika je analogická hierarchii nakládání s odpady, kdy nejefektivnější je předcházení vzniku odpadů. Hierarchie zdůrazňuje mezisektorové souvislosti poptávky po dopravě a způsobu jejího uspokojování.

## Semafor

<i>princip \ sektor</i>	<b>bydlení</b>	<b>doprava</b>
<b>kolektivní odpovědnost</b>	●	●
<b>snížování nerovností</b>	●	●
<b>dostupnost</b>	●	●
<b>dostatek</b>	●	●
<b>decentralizace</b>	●	●
<b>pluralita</b>	●	●
<b>udržitelnost</b>	●	●

- Současný stav služby je s principem v nesouladu.
- Veřejný sektor sehrává pozitivní, ale nedostatečnou roli ve vztahu k principu.
- Současný stav služby princip naplňuje nebo se naplnění blíží.

## Shrnutí a strategická doporučení



- Obě služby se ukazují jako vhodný terén pro konceptualizaci podle UZS, protože podstatná část populace se nachází pod sociálním minimem (nenaplněné základní potřeby) nebo nad planetárním maximem (environmentálně neudržitelné chování). Právě existence těchto nerovností znemožňuje standardní řešení vedoucí jednoduše k plošnému z dostupňování nebo naopak omezení služby.
- V obou případech se ukazuje jako nefunkční úzce sektorální chápání a řešení problémů, protože problémy přetékají do různých souvisejících sektorů.
- Kvůli své komplexitě a odlišné situaci různých skupin jsou oba problémy prakticky neřešitelné tradiční politickou mobilizací a dosavadní politiky spíše posilují lock-in – úzce chápané zájmy jsou protichůdné a konsenzus lze nacházet jedině na přenastavení celého systému podél sdílených společenských zájmů.
- Zavedení právního statusu pro neziskové nebo omezeně ziskové poskytovatele bydlení a dopravy s jasným mandátem a definovanými povinnostmi by mohlo podpořit rozvoj obou sektorů směrem k UZS.
- Udržitelnost obou služeb dnes plyne spíše nepřímo z úspor z rozsahu a je u obou relativně slabým faktorem. Strategicky má smysl ji propojovat s kolektivní odpovědností a se zvyšováním dostupnosti pro ohrožené skupiny, protože to je klíčový příslib UZS.
- Jako strategický první krok se jeví etablování kolektivní odpovědnosti v bydlení a nároku na dostupnost základních služeb v dopravě – jednak jde o relativně slabé aspekty obou služeb, jednak podmiňují další postup.
- V rovině teoretické se v dalším kroku jeví jako užitečné provázat dosavadní práci shrnutou v tomto facsheetu s konkrétními příklady dobré praxe, které by rámec UZS ilustrovaly a snížily tak míru jeho abstraktnosti.

## Zdroje

Krajhanzl J., Chabada, T., Lechnerová, Z., Protivínský, T., Dědinová, T. a Svobodová R. (2024). Česká dopravní chudoba: tady a teď. Institut 2050. URL: <https://institut2050.cz/wp-content/uploads/2025/07/dopravnichudobacz.pdf>

Ministerstvo životního prostředí (2024). Zpráva o životním prostředí ČR. URL: [https://mzp.gov.cz/system/files/2025-03/Zpr%C3%A1va%20o%20C5%BEivotn%C3%ADm%20prost%C5%99ed%C3%AD%20C4%8CR%202023\\_1.pdf](https://mzp.gov.cz/system/files/2025-03/Zpr%C3%A1va%20o%20C5%BEivotn%C3%ADm%20prost%C5%99ed%C3%AD%20C4%8CR%202023_1.pdf)

OECD (2025). Housing Reforms in Czechia and Poland. URL: <https://mmr.gov.cz/getmedia/ceda26e3-62e8-4e9b-b246-38778ad95f91/Housing-Reforms-in-Czechia-and-Poland.pdf.aspx?ext=.pdf>

PAQ Research (2025). Chytřejší zdanění nemovitostí. URL: [https://www.paqresearch.cz/content/files/2025/04/PAQ\\_Nemovitosti\\_Studie.pdf](https://www.paqresearch.cz/content/files/2025/04/PAQ_Nemovitosti_Studie.pdf)

Ministerstvo pro místní rozvoj (2024). Nájemní smlouvu do jednoho roku má asi 400 000 lidí. Týká se to hlavně mladých. URL: <https://mmr.gov.cz/cs/ostatni/web/novinky/najemni-smlouvu-do-jednoho-roku-ma-asi-400-000-lid>

Platforma pro sociální bydlení (2025), Česká bytová politika porušuje Evropskou sociální chartu, rozhodl Evropský výbor pro sociální práva. URL: [https://socialnibydeni.org/aktuality/ceska-bytova-politika-porushuje-evropskou-socialni-chartu-rozhodl-evropsky-vybor-pro-socialni-prava?utm\\_source=chatgpt.com](https://socialnibydeni.org/aktuality/ceska-bytova-politika-porushuje-evropskou-socialni-chartu-rozhodl-evropsky-vybor-pro-socialni-prava?utm_source=chatgpt.com)

*Rešerši podpořila nadace  
Friedrich-Ebert-Stiftung,  
zastoupení v České republice.*

