

ZABEZPEČOVÁNÍ SOCIÁLNÍCH POTŘEB OBČANŮ A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST

Mgr. Luděk Bárta a kol.
Výrek KID s.r.o.
Sokolovská 1494
Rychnov nad Kněžnou
e-mail: barta@organizator.cz

Prosinec 2005

ZABEZPEČOVÁNÍ SOCIÁLNÍCH POTŘEB OBČANŮ A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST

1.	Podpora mobility osob se zdravotním postižením prostřednictvím dávkového systému sociální péče.....	3
1.1.	Příspěvek na individuální dopravu.....	4
1.2.	Příspěvek na zvláštní úpravu motorového vozidla	5
1.3.	Jednorázový příspěvek na opatření zvláštních pomůcek.....	6
1.4.	Příspěvek na provoz motorového vozidla.....	6
1.5.	Příspěvek na zakoupení motorového vozidla.....	8
1.6.	Příspěvek na celkovou opravu motorového vozidla	10
2.	Možnosti využití dopravní obslužnosti území organizované veřejnou správou pro zajištění mobility osob se zdravotním postižením	12
2.1.	Analýza stavu dopravní obslužnosti	12
2.1.1.	Úloha dopravní obslužnosti v rozvojových záměrech kraje	12
2.1.2.	Legislativní rámec organizace a financování jednotlivých druhů osobní dopavy	12
2.1.3.	Analýza přepravních potřeb cílových skupin obyvatel ve vybraném území (Rozsah působnosti obce III. stupně.)	13
2.1.3.1.	Dopravní obslužnost Mikroregionu Rychnovsko	13
2.1.3.1.1.	Vymezení území.....	13
2.1.3.1.2.	Dopravní infrastruktura	14
2.1.3.2.	Současný stav zajištění osobní dopavy cílových skupin obyvatel ve vybraném území	15
2.1.3.2.1.	Veřejná linková autobusová doprava	15
2.1.3.2.2.	Drážní osobní doprava	18
2.1.3.2.3.	Městská hromadná doprava	19
2.1.3.2.4.	Radiobus ASISTENT:.....	25
2.1.3.2.5.	Zajištění dopravní obslužnosti vybraných skupin obyvatel.....	26
2.1.3.2.6.	Doprava žáků do škol.....	26
2.1.3.2.7.	Doprava občanů do zdravotních zařízení:.....	27
2.1.3.2.8.	Sociální služby na území Mikroregionu Rychnovsko	27
2.1.3.2.9.	Zaměstnanost v regionu	28
2.1.3.3.	Využití individuální osobní dopavy cílovými skupinami obyvatel.....	29
2.2.	Náklady na zajištění osobní dopavy.....	32
2.2.1.	Náklady na přepravu osob podle zvoleného druhu dopavy	32
2.2.2.	Ekonomická efektivita využití jednotlivých druhů dopavy	33
2.2.3.	Další doplňkové informace o využití a účelnosti poskytovaných podpor:.....	34
2.3.	Financování dopravní obslužnosti území	34
2.3.1.	Finanční zdroje	35
2.4.	Shrnutí:.....	35
3.	Návrhová část:.....	37
3.1.	Návrh způsobu organizace dopravní obslužnosti s ohledem na zabezpečení sociálních potřeb občanů.....	38
3.2.	Návrh způsobu financování komplexní integrované dopavy v regionu ve vztahu k zajištění sociálních potřeb občanů.....	38
3.3.	Návrh případných legislativních úprav nezbytných pro praktickou realizaci návrhu..	39
4.	Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska makrosociálních a makroekonomických efektů.....	39

1. Podpora mobility osob se zdravotním postižením prostřednictvím dávkového systému sociální péče

Podpora mobility osob se zdravotním postižením a jejich rodin je realizována rovněž v dávkovém systému sociální péče.

Jde zejména o:

- **příspěvek na zakoupení motorového vozidla**
- **příspěvek na celkovou opravu motorového vozidla**
- **příspěvek na zvláštní úpravu motorového vozidla**
- **příspěvek na opatření zvláštních pomůcek (ve smyslu individuální úpravy automobilu)**
- **příspěvek na individuální dopravu**
- **příspěvek na provoz motorového vozidla.**

Mimo dávkovou oblast stojí institut mimořádných výhod (průkazy TP, ZTP a ZTP/P), který rovněž významným způsobem reaguje na oblast mobility osob se zdravotním postižením. Mezi výhodami plynoucími z držitelství průkazu TP, ZTP či ZTP/P lze jmenovat nárok na vyhrazené místo k sedění ve veřejných dopravních prostředcích pro pravidelnou hromadnou dopravu osob kromě autobusů a vlaků, v nichž je místo k sedění vázáno na zakoupení místenky (TP, ZTP i ZTP/P), nárok na bezplatnou dopravu pravidelnými spoji místní veřejné hromadné dopravy osob (tramvajemi, trolejbusy, autobusy, metrem), sleva 75 % jízdného ve druhé vozové třídě osobního vlaku a rychlíku ve vnitrostátní přepravě a 75 % sleva v pravidelných vnitrostátních spojích autobusové dopravy (ZTP a ZTP/P), nárok na bezplatnou dopravu průvodce veřejnými hromadnými dopravními prostředky v pravidelné vnitrostátní osobní hromadné dopravě (ZTP/P), u úplně nebo prakticky nevidomých nárok na bezplatnou přepravu vodícího psa, pokud je nedoprovází průvodce, bezplatné užití dálnic a rychlostních silnic, nárok na vyhrazené místo k parkování apod. Zdravotní stav odůvodňující přiznání mimořádných výhod určitého stupně pak zakládá nárok na poskytnutí některých dávek sociální péče (viz např. příspěvek na provoz motorového vozidla).

Vybrané statistické údaje

V roce 2004 bylo v ČR celkem 310 8171 držitelů mimořádných výhod (v roce 2003 bylo držitelů mimořádných výhod 281 908 osob, což znamená zhruba 4% nárůst). Z celkového počtu držitelů mimořádných výhod tvořily cca 5% nezletilé děti starší jednoho roku. Pokud jde o zastoupení jednotlivých průkazů, držitelé průkazu TP tvoří cca 12,4% (38 555 osob), držitelé průkazu ZTP tvoří cca 65,4% (203 326 osob) a držitelé průkazu ZTP/P tvoří cca 22,2% (68 936 osob). Z těchto údajů jednoznačně vyplývá vysoké zastoupení osob, které jsou držiteli mimořádných výhod II. stupně (ZTP) a malý zájem o průkaz TP z důvodu malé efektivity vlastnictví průkazu (pouze nemateriální výhody, atraktivní pouze v prostředí s městskou hromadnou dopravou – místo k sezení).

V Královéhradeckém kraji bylo v roce 2004 celkem 20 540 držitelů mimořádných výhod, z tohoto počtu tvořilo cca 4,1% nezletilých dětí starších jednoho roku. Pokud jde o procentní zastoupení jednotlivých stupňů mimořádných výhod, cca 12% tvoří držitelé průkazu TP (2 492 osob), cca 66% tvoří držitelé průkazu ZTP (13 643 osob) a cca 21% tvoří držitelé průkazu ZTP/P (4 405 osob).

¹ Jde o potenciální poživatelé různých slev, výhod, osvobození, dávek apod., a to rovněž v oblasti mobility.

V rámci správního obvodu Obecního úřadu obce s rozšířenou působností Rychnov nad Kněžnou bylo v roce 2004 celkem 1 818 držitelů mimořádných výhod, z čehož cca 3,4% tvořily nezletilé děti starší jednoho roku. Procentní zastoupení jednotlivých stupňů odpovídá zhruba údajům republiky i kraje. Cca 9% tvoří držitelé průkazu TP (159 osob), cca 68% tvoří držitelé průkazu ZTP (1 247 osob) a cca 23% tvoří držitelé průkazu ZTP/P (412 osob).

Podle Sčítání lidu, domů a bytů (2001) měl Královéhradecký kraj celkem 550 724 obyvatel. Znamená to, že držitelé mimořádných výhod tvoří cca 4% z celkového počtu obyvatel kraje. Okres Rychnov nad Kněžnou měl celkem 78 914 obyvatel, což by znamenalo, že mimořádné výhody byly přiznány zhruba 2,3% z nich.

1.1. Příspěvek na individuální dopravu

§ 37 vyhlášky Ministerstva práce a sociálních věcí ČR č. 182/1991 Sb., kterou se provádí zákon o sociálním zabezpečení a zákon o působnosti orgánů ČR v sociálním zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů. Kompetentním orgánem je obecní úřad. Jde o obligatorní dávku sociální péče.

Oprávněnou osobou je:

- a) občan s těžkou vadou nosného nebo pohybového ústrojí (příloha č. 5 písm. a) až g) k výše uvedené vyhlášce)
- b) občan úplně nebo prakticky nevidomý
- c) rodič² nezaopatřeného dítěte, které je léčeno na klinice fakultní nemocnice pro onemocnění zhoubným nádorem nebo hemoblastosou, a to v době nezbytného léčení akutní fáze onemocnění v tomto zdravotnickém zařízení.

Oprávněná osoba je dále vymezena tím, že se pravidelně individuálně dopravuje (tedy nikoli prostředky veřejné hromadné dopravy jako je autobus, vlak, metro apod.). Dále nesmí jít o držitele motorového vozidla nebo občana, který je dopravován vozidlem, na jehož provoz je přiznán příspěvek na provoz motorového vozidla.

Podmínkou pro přiznání dávky je písemný závazek. Občan je povinen vrátit příspěvek nebo jeho poměrnou část v případě, že přestanou být plněny podmínky pro jeho přiznání (změní se jeho zdravotní stav, stane se držitelem motorového vozidla apod.).

Výše příspěvku činí 6 000 Kč na období kalendářního roku; popř. poměrnou část, pokud jsou plněny podmínky pouze po část kalendářního roku.

Pokud jde o tzv. zdravotní podmínku pro přiznání dávky, v případě těžkých vad nosného nebo pohybového ústrojí a úplné nebo praktické nevidomosti, je jednoznačně vymezena. Zdravotní stav posuzuje posudkový lékař okresní správy sociálního zabezpečení. V případě dětí s onemocněním zhoubným nádorem nebo hemoblastosou je zdravotní podmínka méně propracována, dokladem pro přiznání dávky je potvrzení fakultní nemocnice.

Dávka je částečným protipólem příspěvku na zakoupení motorového vozidla, zdravotní podmínka však není totožná, jde o mix příspěvku na zakoupení motorového vozidla a příspěvku na provoz motorového vozidla. Dávka je poskytována zcela nezávisle na příjmu občana a jeho majetkových poměrech (tj. i výrazně movitým rodinám). Z okruhu oprávněných osob nejsou vyloučeny ani osoby umístěné k celoročnímu pobytu v ústavním zařízení.

² Za rodiče se pro účely této dávky považuje i občan, kterému bylo dítě svěřeno do péče nahrazující péči rodičů na základě rozhodnutí příslušného orgánu.

V řadě případů je možno pochybovat o skutečném použití dávky na úhradu individuální dopravy (taxi, přátelé apod.), stejně těžce ověřitelná je podmínka pravidelnosti dopravy vč. vágnosti tohoto pojmu. S výjimkou několika málo případů, kdy je posudkovým lékařem konstatována nemožnost dopravy jinak než sanitním vozem, nelze prokázat, že občan není odkázán na individuální dopravu. Radu dávek lze vnímat jako přiznaných „neoprávněně“, resp. v situaci, kterou neměl zákonodárce na mysli. Stejně jako u ostatních dávek jde spíše o odškodnění postižení a nikoli o reakci na skutečné individuální důsledky postižení a z něho plynoucích potřeb. V případě dětí s onemocněním zhoubným nádorem nebo hemoblastosou může být dávka považována do jisté míry za nahrazování zdravotnických transportních služeb.

Vybrané statistické údaje

V roce 2004 bylo poskytnuto 6 323 příspěvků na individuální dopravu v celkové výši 35 985 000 Kč. Z toho bylo v Královéhradeckém kraji přiznáno 294 dávek v celkové výši 1 695 000 Kč. Obecní úřad obce s rozšířenou působností Rychnov nad Kněžnou poskytl 17 příspěvků na individuální dopravu v celkové výši 113 000 Kč.

Vývoj počtu příjemců příspěvku na individuální dopravu

rok	2000	2001	2002	2003	2005
počet dávek	7 220	7 092	6 472	6 918	6 323

Pramen: Statistická ročenka MPSV

Výše uvedená data dokládají klesající zájem o přiznání příspěvku na individuální dopravu oproti ostatním dávkám sociální péče, které reagují na potřebu mobility osob se zdravotním postižením a jejich rodin. V období od roku 1993 bylo nejvíce příspěvků na individuální dopravu poskytnuto v roce 1999 (9 311 dávek), od tohoto roku dochází ke každoročnímu snižování počtu příjemců. Občané mají větší zájem vlastnit vozidlo (a na jeho pořízení získat příspěvek na zakoupení motorového vozidla). Vlastnictví vozidla a příspěvek na zakoupení motorového vozidla jsou občany vnímány jako zdánlivě větší získaná hodnota, a to i v situaci, kdy občan (rodina) objektivně nedisponuje potřebným objemem finančních prostředků nejen na zakoupení motorového vozidla v dobrém technickém stavu, ale zejména na provoz vozidla („povinné ručení“, pojištění včetně pojištění pro případ odcizení, pohonné hmoty i běžná údržba a opravy). Nabízí se tedy hypotéza, že nejde o zájem řešit potřebu individuální dopravy, ale vlastnit vozidlo.

1.2. Příspěvek na zvláštní úpravu motorového vozidla

§ 35 odst. 6 vyhlášky Ministerstva práce a sociálních věcí ČR č. 182/1991 Sb., kterou se provádí zákon o sociálním zabezpečení a zákon o působnosti orgánů ČR v sociálním zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů. Kompetentním orgánem je obecní úřad obce s rozšířenou působností. Jde o obligatorní dávku sociální péče.

Oprávněnou osobou je občan s těžkou vadou nosného nebo pohybového ústrojí (příloha č. 5), který sám řídí motorové vozidlo a pro své trvalé zdravotní postižení zvláštní úpravu motorového vozidla nezbytně potřebuje. Zdravotní stav posuzuje posudkový lékař okresní správy sociálního zabezpečení.

Výše příspěvku odpovídá plné výši ceny konkrétní úpravy. Avšak součet příspěvků na zakoupení, celkovou opravu a zvláštní úpravu vyplacených v období 10 let po sobě jdoucích nesmí přesáhnout 200 000 Kč; z toho důvodu v řadě případů nelze hradit plnou výši úpravy.

S ohledem na stanovení podmínek není možné poskytnout dávku v řadě situací (např. občan se stal zdravotně postiženým před tím, než vlastní řidičský průkaz – tj. neřídí, zdravotně postiženým občanem je nezaopatřené dítě – student VŠ ve věku 22 let, který skutečně řídí vozidlo apod.). Tyto situace jsou zpravidla řešeny v rámci „institutu odstranění tvrdosti“.

Vybrané statistické údaje

V roce 2004 bylo poskytnuto 416 příspěvků na zvláštní úpravu motorového vozidla v celkové výši 16 771 000 Kč, což znamená že průměrná výše příspěvku činila cca 40 500 Kč.

Vývoj příspěvku na zvláštní úpravu motorového vozidla

rok	2000	2001	2002	2003	2004
počet dávek	519	426	409	440	416

Prameny: Statistická ročenka MPSV

V Královéhradeckém kraji bylo poskytnuto 25 příspěvků na zvláštní úpravu motorového vozidla v celkové výši 797 000 Kč, přičemž průměrná výše dávky činila cca 32 000 Kč. Obecní úřad obce s rozšířenou působností Rychnov nad Kněžnou poskytl 8 dávek v celkové výši 246 000 Kč a průměrná výše příspěvku (cca 31 000 Kč) tak zhruba odpovídá průměru kraje.

1.3. Jednorázový příspěvek na opatření zvláštních pomůcek

§ 33 vyhlášky Ministerstva práce a sociálních věcí ČR č. 182/1991 Sb., kterou se provádí zákon o sociálním zabezpečení a zákon o působnosti orgánů ČR v sociálním zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů. Kompetentním orgánem je obecní úřad obce s rozšířenou působností. Jde o fakultativní dávku sociální péče.

Oprávněnou osobou je občan těžce zdravotně postižený (tělesně, zrakově nebo sluchově), který potřebuje pomůcku k odstranění, zmírnění nebo překonání následků postižení. Příspěvek se neposkytuje, pokud potřebnou pomůcku propůjčuje nebo plně hradí příslušná zdravotní pojišťovna (hradí-li částečně, přihlíží se k této skutečnosti při stanovení výše příspěvku). Podmínkou pro poskytnutí příspěvku je písemný závazek.

Příspěvek lze poskytnout, jen zaváže-li se žadatel písemně předem, že vrátí příspěvek (poměrnou část) v případě, že

a) zvláštní pomůcka, na jejíž opatření byl příspěvek poskytnut, přestane být před uplynutím 5 let ode dne vyplacení příspěvku jeho vlastnictvím (Závazek sleduje vlastnictví pomůcky, nikoli její užívání. V případě, že občan pomůcku neužívá, není povinen příspěvek vrátit.)

b) do 6 měsíců ode dne vyplacení nepoužije příspěvek na opatření zvláštních pomůcek, popř. použije jen část příspěvku.

Pomůcky, na jejichž pořízení lze poskytnout příspěvek, jsou demonstrativně uvedeny v příloze č. 4 (neuvedené lze považovat za srovnatelné). Příloha č. 4 – Rehabilitační a kompenzační pomůcky pro tělesně postižené občany uvádí v bodě 12. Individuální úpravy automobilu s tím, že lze hradit až 100% ceny úpravy. Jde o částečné překrytí nároku s příspěvkem na zvláštní úpravu motorového vozidla a současně „pojistku“ proti tvrdým důsledkům limitu 200 000 Kč. U příspěvku na opatření zvláštních pomůcek – individuální úprava automobilu je nižší vstupní práh pro přiznání dávky (širší okruh zdravotního postižení, jeho nejednoznačné vymezení, osoba nemusí řídit, může jít o spolujezdce se zdravotním postižením apod.).

Statisticky není samostatně sledováno, na jaký druh pomůcky je příspěvek poskytnut. Uvedení počtu příjemců příspěvku na opatření zvláštních pomůcek by bylo zavádějící.

1.4. Příspěvek na provoz motorového vozidla

§ 36 vyhlášky Ministerstva práce a sociálních věcí č. 182/1991 Sb., kterou se provádí zákon o sociálním zabezpečení a zákon o působnosti orgánů ČR v sociálním zabezpečení, ve

znění pozdějších předpisů. Kompetentním orgánem je obecní úřad obce s rozšířenou působností. Jde o obligatorní dávku sociální péče.

Oprávněnou osobou je občan, který je držitelem motorového vozidla,

a) jehož zdravotní postižení odůvodňuje přiznání mimořádných výhod II. nebo III. stupně, s výjimkou postižených úplnou nebo praktickou hluchotou, a který bude používat toto motorové vozidlo pro svou pravidelnou dopravu,

b) který toto motorové vozidlo bude používat pro pravidelnou dopravu manžela (manželky), dítěte nebo jiné blízké osoby, jejichž zdravotní postižení odůvodňuje přiznání mimořádných výhod II. stupně, s výjimkou postižených úplnou nebo praktickou hluchotou, nebo III. stupně, nebo

c) který je rodičem³ nezaopatřeného dítěte, které je léčeno na klinice fakultní nemocnice pro onemocnění zhoubným nádorem nebo hemoblastosou, a to v době nezbytného léčení akutní fáze onemocnění v tomto zdravotnickém zařízení.

Podmínkou je, že se písemně předem zaváže, že vrátí poměrnou část vyplaceného příspěvku v případě, že přestane plnit podmínky pro přiznání příspěvku.

Příspěvek lze z důvodu dopravy těžce zdravotně postižené osoby poskytnout pouze jednomu držiteli vozidla (tomu, koho určí osoba, jež má být dopravována).

Příspěvek se poskytuje na období kalendářního roku. Výše příspěvku činí:

3 920 Kč: pro občany, jejichž zdravotní postižení odůvodňuje přiznání mimořádných výhod III. stupně, a pro rodiče dítěte se zhoubným nádorem nebo hemoblastosou (v případě jednostopého vozidla)

9 124 Kč: pro občany, jejichž zdravotní postižení odůvodňuje přiznání mimořádných výhod III. stupně, a pro rodiče dítěte se zhoubným nádorem nebo hemoblastosou (v případě dvoustopého vozidla)

2 170 Kč: pro občany, jejichž zdravotní postižení odůvodňuje přiznání mimořádných výhod II. stupně (u jednostopého vozidla)

5 624 Kč: pro občany, jejichž zdravotní postižení odůvodňuje přiznání mimořádných výhod II. stupně (u dvoustopého vozidla).

Pokud občan splňuje podmínky pro poskytování více příspěvků, snižuje se výše druhého a každého dalšího příspěvku (o 420 Kč, resp. 2 124 Kč). Jsou-li splněny podmínky pro přiznání příspěvku na provoz motorového vozidla až v průběhu kalendářního roku, výše příspěvku činí poměrnou část z uvedených částek. Občan, který ze závažných důvodů ujede více než 9 000 km za kalendářní rok, se výše příspěvku vyplaceného v tomto kalendářním roce zvýší o 400 Kč (občané, jejichž zdravotní postižení odůvodňuje přiznání mimořádných výhod III. stupně a rodiče „dítěte se zhoubným nádorem“) nebo o 200 Kč (občané, jejichž zdravotní postižení odůvodňuje přiznání mimořádných výhod II. Stupně), a to za každých dalších započatých 500 km. Za závažné důvody se považuje zejména doprava do zaměstnání, zdravotnického zařízení, dítěte do internátní školy nebo do ústavu sociální péče pro zdravotně postiženou mládež.

Dávka je poskytována nezávisle na příjmu a majetkových poměrech žadatele a jeho rodiny (tj. i výrazně movitým osobám). Umístění osoby se zdravotním postižením v ústavním zařízení není automatickou překážkou vzniku nároku na dávku.

Nejvíce žádostí je uplatňováno v měsíci lednu a únoru. Finanční prostředky v řadě případů neslouží k účelu dávky, ale ke zlepšení finanční situace v povánočním a ponovoročním období, do kterého se koncentruje řada výdajů. Zvyšující se počet oprávněných osob odráží

³ Za rodiče se považuje pro účely tohoto příspěvku též občan, kterému bylo dítě svěřeno do péče nahrazující péči rodičů na základě rozhodnutí příslušného orgánu

růst cen benzínu. K velkému rozšíření oprávněných osob došlo v důsledku právní úpravy přijaté v roce 1997 (tzv. balíčky opatření; třebaže původně bylo úmyslem ušetřit výdaje ze státního rozpočtu).

Těžko a benevolentně ověřovaná podmínka pravidelné dopravy zvyšuje počet oprávněných osob; není sledován účel dopravy (doprava do zaměstnání, dítěte do školy x vnuk několikrát do roka odveze babičku na hřbitov a k lékaři). V určitých případech dávka nahradila běžnou rodinnou solidaritu a nikoli skutečné vysoké náklady na zabezpečení pravidelného a nezbytného užívání vozidla osobou se zdravotním postižením.

Vybrané statistické údaje

V roce 2004 bylo přiznáno 203 226 příspěvků na provoz motorového vozidla v celkové výši 1 225 213 000 Kč. Tato dávka představuje největší transfer v dávkovém systému sociální péče osobám se zdravotním postižením a jejich rodinám. Cca 51% z celkového počtu příjemců jsou osoby, které jsou vlastníkem/provozovatelem vozidla a současně jsou osobou se zdravotním postižením. V cca 48% byla dávka vyplacena z důvodu pravidelné dopravy osoby se zdravotním postižením. Rozdělíme-li počet přiznaných dávek podle závažnosti postižení, je možno konstatovat, že cca 75% dávek bylo přiznáno z důvodu dopravy osob, jejichž zdravotní stav odůvodňuje přiznání mimořádných výhod II. stupně, a cca 25% dávek bylo přiznáno z důvodu dopravy osob, jejichž zdravotní stav odůvodňuje přiznání mimořádných výhod III. stupně.

V Královéhradeckém kraji bylo ve sledovaném období poskytnuto 15 722 příspěvků na provoz v celkové výši 92 569 000 Kč (v cca 63% byla osoba se zdravotním postižením příjemcem dávky a cca 37% příjemců obdrželo dávku z důvodu dopravy osoby se zdravotním postižením). Cca 78% dávek bylo přiznáno z důvodu dopravy osoby, jejíž zdravotní stav odůvodňuje přiznání mimořádných výhod II. stupně, a cca 22% v případě osob, jejichž zdravotní stav odůvodňuje přiznání mimořádných výhod III. stupně.

Obecní úřad obce s rozšířenou působností Rychnov nad Kněžnou poskytl ve sledovaném období 2 798 dávek v celkové výši 16 061 000 Kč. V případě Rychnova nad Kněžnou byla většina příspěvků (cca 53%) vyplacena osobě, která dopravovala osobu se zdravotním postižením. Cca 47% příjemců bylo současně vlastníkem/provozovatelem vozidla a osobou se zdravotním postižením. V cca 82% případech byl příspěvek na provoz motorového vozidla poskytnut z důvodu zdravotního stavu odůvodňujícího přiznání mimořádných výhod II. stupně, a v cca 17% z důvodu zdravotního stavu odůvodňujícího přiznání mimořádných výhod III. stupně.

Vývoj počtu příjemců příspěvku na provoz motorového vozidla

rok	2000	2001	2002	2003	2004
počet dávek	150 461	165 245	169 047	184 128	203 226

Pramen: Statistická ročenka MPSV

Neustále roste počet přiznaných dávek. Pro srovnání nárůstu lze uvést, že např. v roce 1996 bylo vyplaceno celkem 91 003 příspěvků. Nárůst počtu příjemců kopíruje vývoj cen benzínu. Další nárůst počtu příjemců lze očekávat po 1. lednu 2006, kdy má dojít ke zvýšení výše příspěvku.

1.5. Příspěvek na zakoupení motorového vozidla

§ 35 vyhlášky Ministerstva práce a sociálních věcí ČR č. 182/1991 Sb., kterou se provádí zákon o sociálním zabezpečení a zákon o působnosti orgánů ČR v sociálním zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů. Kompetentním orgánem je obecní úřad obce s rozšířenou působností. Jde o obligatorní dávku sociální péče.

Oprávněnou osobou je:

- a) občan s těžkou vadou nosného nebo pohybového ústrojí (písm. a) až g) přílohy č. 5), který motorové vozidlo bude používat pro svou dopravu a který není umístěn k celoročnímu pobytu v ústavu sociální péče, popř. ve zdravotnickém nebo obdobném zařízení, je odkázán na individuální dopravu.
- b) rodič⁴ nezaopatřeného dítěte staršího tří let s těžkou vadou nosného nebo pohybového ústrojí (písm. a) až g) přílohy č. 5), které je úplně nebo prakticky nevidomé nebo mentálně postižené, jehož mentální postižení odůvodňuje přiznání mimořádných výhod III. stupně; a rodič bude motorové vozidlo používat pro dopravu tohoto dítěte. Pokud je dítě umístěno k celoročnímu pobytu v ústavu sociální péče, popř. ve zdravotnickém nebo obdobném zařízení, je dále podmínkou, že rodič dítě pravidelně navštěvuje. Příspěvek může být poskytnut jen jedné oprávněné osobě.

Podmínkou pro poskytnutí příspěvku je písemný závazek. Příspěvek se poskytne, zaváže-li se žadatel písemně předem, že vrátí vyplacený příspěvek nebo jeho poměrnou část v případě, že

- a) motorové vozidlo, na jehož zakoupení příspěvek použije, přestane být před uplynutím pěti let ode dne vyplacení příspěvku jeho vlastnictvím,
- b) motorové vozidlo přestane být před uplynutím pěti let ode dne vyplacení příspěvku používáno pro jeho dopravu nebo pro dopravu nezaopatřeného dítěte,
- c) do dvou měsíců ode dne vyplacení příspěvku nepřestane být vlastníkem původního motorového vozidla, s výjimkou jednostopého motorového vozidla; za původní motorové vozidlo se nepovažuje motorové vozidlo, na jehož zakoupení je podána žádost o příspěvek, nebo
- d) do šesti měsíců ode dne vyplacení nepoužije příspěvek na zakoupení motorového vozidla.

Příspěvek lze poskytnout opětovně nejdříve po uplynutí pěti let ode dne vyplacení předchozího příspěvku. Vrátí-li žadatel příspěvek (jeho poměrnou část) nebo bylo od vymáhání příspěvku upuštěno (§ 35 odst.7), podmínka uplynutí pěti let neplatí. Jednou v období deseti let po sobě jdoucích lze výjimečně poskytnout příspěvek před uplynutím pěti let ode dne vyplacení příspěvku, dojde-li k poškození, zničení nebo odcizení vozidla, na které byl příspěvek poskytnut, a je-li prokázáno, že žadatel toto poškození, zničení nebo odcizení vozidla nezavinil. Podmínkou pro poskytnutí příspěvku na zakoupení motorového vozidla v případě odcizení je, že odcizené motorové vozidlo bylo pro případ odcizení pojištěno. Pro stanovení výše „mimořádného“ příspěvku neplatí limit 200 000 Kč.

Výše příspěvku na zakoupení motorového vozidla činí nejvýše 100 000 Kč a určí se zejména s ohledem na majetkové poměry žadatele a osob považovaných podle zákona o důchodovém pojištění za osoby jemu blízké, které s ním žijí v domácnosti. Díkce zejména umožňuje správním orgánům přihlídnout dále např. k četnosti dopravy, jejímu účelu, zda bude vozidlo využíváno rovněž členy rodiny (popř. zejména členy rodiny) apod. Součet příspěvků na zakoupení motorového vozidla, celkovou opravu motorového vozidla a zvláštní úpravu motorového vozidla nesmí v období deseti let po sobě jdoucích přesáhnout částku 200 000 Kč. Od vyplacených částek se při určování součtu podle věty první odečítají částky, které žadatel vrátil.

Poskytnutí dávky není omezeno věkem (horní limit), od určitého věku dávka reaguje spíše na přirozený důsledek stárnutí.

⁴ Za rodiče se považuje též osoba, které bylo dítě svěřeno do péče nahrazující péči rodičů na základě rozhodnutí příslušného orgánu.

Vybrané statistické údaje

V roce 2004 bylo přiznáno 5 369 příspěvků na zakoupení motorového vozidla v celkové výši 418 633 000 Kč, přičemž průměrná výše příspěvku činila cca 78 000 Kč. Ze statistických ukazatelů a praxe vyplývá, že pouze cca 15% osob, kterým byl přiznán příspěvek na zakoupení motorového vozidla, samo řídí. Ostatní osoby jsou dopravovány (jinými slovy využívají dopravní službu, i když poskytovanou členem rodiny). Vozidlo je velmi často (v řadě případů především) využíváno širší rodinou.

Vývoj počtu příjemců příspěvku na zakoupení motorového vozidla

rok	2000	2001	2002	2003	2004
počet dávek	4 833	5 531	5 972	5 811	5 369

Pramen: Statistická ročenka MPSV

V Královéhradeckém kraji bylo přiznáno 317 příspěvků na zakoupení motorového vozidla v celkové výši 27 443 000 Kč, čemuž odpovídá průměrná výše dávky cca 86 500 Kč. Obecní úřad obce s rozšířenou působností Rychnov nad Kněžnou přiznal 56 dávek v celkové výši 4 877 000 Kč, přičemž průměrná výše dávky činila cca 87 000 Kč.

1.6. Příspěvek na celkovou opravu motorového vozidla

§ 35 vyhlášky Ministerstva práce a sociálních věcí ČR č. 182/1991 Sb., kterou se provádí zákon o sociálním zabezpečení a zákon o působnosti orgánů ČR v sociálním zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů. Kompetentním orgánem je obecní úřad obce s rozšířenou působností. Jde o obligatorní dávku sociální péče.

Oprávněnou osobou je:

- občan s těžkou vadou nosného nebo pohybového ústrojí (písm. a) až g) přílohy č. 5), který motorové vozidlo bude používat pro svou dopravu a který není umístěn k celoročnímu pobytu v ústavu sociální péče, popř. ve zdravotnickém nebo obdobném zařízení a je odkázán na individuální dopravu.
- rodič⁵ nezaopatřeného dítěte staršího tří let s těžkou vadou nosného nebo pohybového ústrojí (písm. a) až g) přílohy č. 5), které je úplně nebo prakticky nevidomé nebo mentálně postižené, jehož mentální postižení odůvodňuje přiznání mimořádných výhod III. stupně; a rodič bude motorové vozidlo používat pro dopravu tohoto dítěte. Pokud je dítě umístěno k celoročnímu pobytu v ústavu sociální péče, popř. ve zdravotnickém nebo obdobném zařízení, je dále podmínkou, že rodič dítě pravidelně navštěvuje. Příspěvek může být poskytnut jen jedné oprávněné osobě, tj. jednomu z rodičů.

Podmínkou pro poskytnutí příspěvku je písemný závazek. Příspěvek se poskytne, zaváže-li se žadatel písemně předem, že vrátí vyplacený příspěvek nebo jeho poměrnou část v případě, že

a) motorové vozidlo, na jehož opravu příspěvek použije, přestane být před uplynutím pěti let ode dne vyplacení příspěvku jeho vlastnictvím,

b) motorové vozidlo přestane být před uplynutím pěti let ode dne vyplacení příspěvku používáno pro jeho dopravu nebo pro dopravu nezaopatřeného dítěte,

c) do dvou měsíců ode dne vyplacení příspěvku nepřestane být vlastníkem původního motorového vozidla, s výjimkou jednostopého motorového vozidla; za původní motorové vozidlo se nepovažuje motorové vozidlo, na jehož celkovou opravu je podána žádost o příspěvek, nebo

d) do šesti měsíců ode dne vyplacení nepoužije příspěvek na opravu motorového vozidla.

⁵ Za rodiče se považuje také osoba, které bylo dítě svěřeno do péče nahrazující péči rodičů na základě rozhodnutí příslušného orgánu.

Příspěvek na celkovou opravu motorového vozidla lze poskytnout opětovně nejdříve po uplynutí pěti let ode dne vyplacení předchozího příspěvku na zakoupení nebo celkovou opravu motorového vozidla. Pokud žadatel vrátil příspěvek nebo jeho poměrnou část nebo bylo od vymáhání příspěvku upuštěno (§ 35 odst. 7), podmínka uplynutí pěti let neplatí. Jednou v období deseti let po sobě jdoucích lze výjimečně poskytnout příspěvek na celkovou opravu motorového vozidla před uplynutím pěti let ode dne vyplacení příspěvku, dojde-li k poškození, zničení nebo odcizení vozidla, na které byl příspěvek poskytnut, a je-li prokázáno, že žadatel toto poškození, zničení nebo odcizení vozidla nezavinil. V případě žádosti o příspěvek na celkovou opravu motorového vozidla musí být též prokázáno, že je taková oprava nevyhnutelná. Zničením se rozumí takový stav, kdy motorové vozidlo nelze opravit za cenu nižší, než je obvyklá pořizovací cena motorového vozidla stejného typu a stáří v době podání žádosti o příspěvek. Pro stanovení výše „mimořádného příspěvku“ neplatí limit 200 000 Kč.

Výše příspěvku činí maximálně 60 000 Kč a určí se zejména s ohledem na majetkové poměry žadatele a osob považovaných podle zákona o důchodovém pojištění za osoby jemu blízké, které s ním žijí v domácnosti (limit 200 000 Kč pro součet příspěvků na zakoupení, celkovou opravu a zvláštní úpravu v období 10 let).

Vybrané statistické údaje

V roce 2004 bylo přiznáno 138 příspěvků na celkovou opravu motorového vozidla v celkové výši 6 222 000 Kč. Průměrná výše dávky činila cca 45 000 Kč.

V Královéhradeckém kraji bylo poskytnuto 11 příspěvků na celkovou opravu motorového vozidla v celkové výši 635 000 Kč (průměrná výše dávky činila cca 58 000 Kč). Obecní úřad obce s rozšířenou působností Rychnov nad Kněžnou poskytl 5 dávek v celkové výši 293 000 Kč (průměrná výše dávky činila cca 58 500 Kč).

Vývoj příjemců příspěvku na celkovou opravu motorového vozidla

rok	2000	2001	2002	2003	2004
počet dávek	131	113	149	154	138

Pramen: Statistická ročenka MPSV.

Oproti příspěvku na zakoupení motorového vozidla je počet ročně přiznaných dávek zanedbatelný.

2. Možnosti využití dopravní obslužnosti území organizované veřejnou správou pro zajištění mobility osob se zdravotním postižením

2.1. Analýza stavu dopravní obslužnosti

2.1.1. Úloha dopravní obslužnosti v rozvojových záměrech kraje

Centrálně plánované hospodářství zanechalo své hluboké stopy ve způsobu organizace země i dlouho po revoluci. Resortní způsob uvažování převzaly okresní úřady téměř bez výhrad. Naději na změnu bylo možné spatřit ve vzniku krajů, které jako samosprávné orgány postupně přebíraly odpovědnost za prosperitu, sociální i ekonomickou stabilitu a celkovou úroveň života obyvatel svého regionu.

Jedním z prvních počínů nově vzniklých krajů bylo zpracování rozvojových plánů nově vymezeného území. Ty popisují v analytické části stávající stav většinou jen ve formě statistických údajů. Dosavadní zvyklosti a nedostatek potřebných dat nedovolily provést dostatečnou analýzu vztahů mezi jednotlivými částmi popisovaného území, ani mezi jednotlivými sledovanými činnostmi.

V tom lze spatřit důvod přetrvávajícího pojetí organizace území spíše z hlediska resortních zájmů a priorit než ve vztazích mezi nimi. Přitom téměř každé zásadní rozhodnutí regionálního významu zasahuje více činností, generuje další jevy a mění vztahy a závislosti.

Význam veřejné dopravy je v krajských rozvojových plánech zmiňován jako podmiňující činnost pro zajištění sociálně-ekonomické funkce regionu, zejména z důvodu nutnosti zajištění dojížděky obyvatelstva za prací, za službami, do škol atd. Tím ovšem uznání spojitosti této služby s ostatními činnostmi končí. Dopravní obslužnost je kvantifikována zákonem velmi nedostatečně. Dodnes nejsou definovány standardy dopravní obslužnosti z hlediska jejího rozsahu ani kvality. Definice rozsahu základní dopravní obslužnosti, která do 31.12.2004 v podstatě říkala, že dopravní obslužností je ten rozsah, který lze uhradit z příslušné kapitoly schváleného státního rozpočtu, je zavádějící a jen komplikuje situaci. Tento způsob definice dopravní obslužnosti konzervoval zaběhnutý stav a neumožňoval reagovat na měnící se přepravní potřeby regionu.

2.1.2. Legislativní rámec organizace a financování jednotlivých druhů osobní dopravy

- V oblasti veřejné dopravy došlo v České republice k zásadní změně 1.1.2003, kdy kraje převzaly odpovědnost za zajištění dopravní obslužnosti spravovaného území.
- Se vstupem do EU přistoupila Česká republika k soustavě právních norem pro organizaci a financování veřejné dopravy v členských zemích.
- Dne 1.1.2005 vstoupila v platnost novela zákona č. 243/2000 Sb. o rozpočtovém určení daní, která znamenala přesun odpovědnosti za financování prokazatelné ztráty z provozování veřejné hromadné dopravy provozované v režimu závazku veřejné služby ze státu na kraje.

Tyto tři změny jsou pro organizaci a financování veřejné dopravy velmi významné a vyvolávají potřebu zásadních změn dosavadního způsobu zajištění dopravní obslužnosti území. S tím souvisí připravované změny dopravní legislativy, tzv. „velká novela“ stávajících dopravních zákonů, které pravděpodobně následně završí Zákon o veřejné dopravě.

Z uvedených zákonů pro činnost kraje v organizaci a financování dopravní obslužnosti v oblasti samostatné působnosti vyplývá:

- Kraj je povinen zajistit minimální standard dopravní obslužnosti, tzv. základní dopravní obslužnost
- Zastupitelstvu kraje je vyhrazena pravomoc stanovit rozsah základní dopravní obslužnosti na svém území
- Ze svého rozpočtu kraj hradí část prokazatelné ztráty vzniklé provozem veřejné dopravy v rozsahu základní dopravní obslužnosti
- Kraj odpovídá za organizaci dopravní obslužnosti v kraji jako celku (nejen smluvně zajištěného standardu). Dopravní obslužnost organizuje ve veřejném zájmu

V přenesené působnosti kraj zajišťuje zejména:

- Uděluje licenci k provozování linkové osobní dopravy dopravcům, kteří mají povolení k provozování silniční dopravy pro cizí potřeby. (Dopravce má na vydání licence právní nárok, pokud splní zákonem stanovené podmínky.)
- Po formální stránce (jsou-li splněny náležitosti stanovené prováděcím předpisem) schvaluje jízdní řády nebo jejich změny. (Úřad nemůže zasahovat do časové polohy jednotlivých spojů uvedených v jízdních řádech.)

Závěr:

Z uvedeného vyplývá, že ačkoliv je povinností kraje organizovat veřejnou dopravu, nemá k tomu v rámci přenesené působnosti dostatečné nástroje.

Některé kraje v souladu s §14 (3) Zákona o krajích založily k zajištění organizace dopravní obslužnosti speciální instituce, které mají právní formu obchodní společnosti. Jejich výsledky, kterými jsou především fungující integrované dopravní systémy a výrazné zvýšení ekonomické efektivity provozované dopravní obslužnosti, dokládají účelnost a ve vztahu k očekávanému vývoji legislativy i perspektivu tohoto řešení. (Příklady: KODIS Ostrava, KORDIS Brno, OREDO Hradec Králové)

2.1.3. Analýza přepravních potřeb cílových skupin obyvatel ve vybraném území (Rozsah působnosti obce III. stupně.)

2.1.3.1. Dopravní obslužnost Mikroregionu Rychnovsko

2.1.3.1.1. Vymezení území

Území Mikroregionu Rychnovsko je vymezeno obcemi:

Bílý Újezd, Byzhradec, Černíkovice, Jahodov, Javornice, Kvasiny, Libel, Liberk, Lično, Lukavice, Lupenice, Osečnice, Polom, Potštejn, Proruby, Rokytnice v Orlických horách, Rybná nad Zdobnicí, Rychnov nad Kněžnou, Skuhrov nad Bělou, Slatina nad Zdobnicí, Solnice, Synkov - Slemeno, Třebešov, Vamberk, Voděrady, Zdobnice, Říčky v Orlických horách a Pěčín.

Území má rozlohu 480 km² cca 34 tis. obyvatel.



2.1.3.1.2. Dopravní infrastruktura

Možnosti řešení dopravní obslužnosti v Mikroregionu Rychnovsko jsou dány hustotou a úrovní silničních a železničních komunikací.

Nejdůležitějším spojením jsou silnice I. třídy I/11 (Hradec Králové, Týniště n.O., Vamberk, Šumperk) a I/14 (Liberec – Vrchlábí – Trutnov – Náchod – Vamberk – Ústí nad Orlicí – Česká Třebová). Hlavní obslužnou síť tvoří v popisovaném území silnice II. třídy.

Územím neprochází žádný z hlavních železničních koridorů, pro dopravní obsluhu regionu mají význam regionální železniční tratě č. 021 v úseku Týniště n.O. – Letohrad, č. 022 Častolovice – Solnice a č. 023 Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách. Rozvojové záměry kraje dosud nepředpokládají investice do těchto tratí, pouze uvažují možnosti jejich využití v rámci zavedení místních integrovaných dopravních systémů.

Vstup ČR do EU znamená odstranění bariér v propojení sídel na obou stranách Orlických hor. Z tohoto pohledu nabývá na důležitosti existence dosavadních hraničních přechodů: Olešnice v Orlických horách – Lewin Kłodzki (Kocioł), Deštné v Orlických horách (Šerlich – Masarykova chata) – Zieleniec, Orlické záhoří, Trčkov – Lasówka, Orlické Záhoří – Mostowice, Bartošovice – Niemojów.

Žádný z těchto přechodů není dosud přizpůsoben pro využití prostředky veřejné hromadné dopravy osob.

2.1.3.2. Současný stav zajištění osobní dopravy cílových skupin obyvatel ve vybraném území

2.1.3.2.1. Veřejná linková autobusová doprava

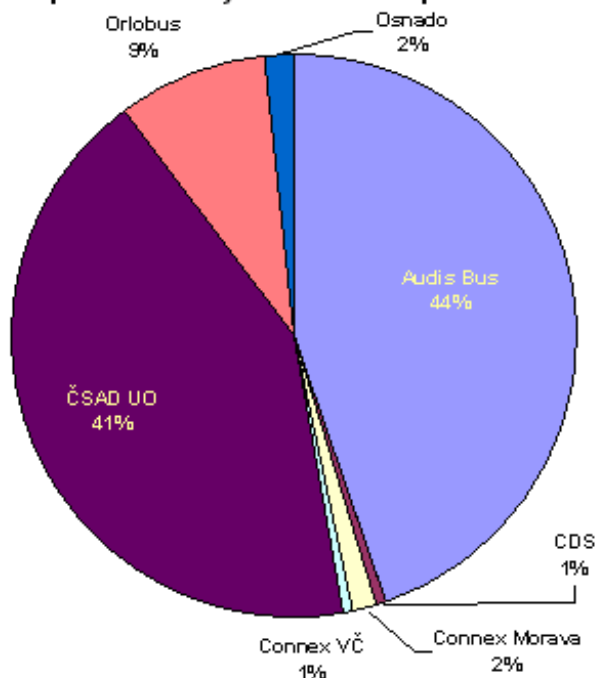
Veřejnou linkovou autobusovou dopravu zajišťuje v popisovaném území 7 dopravců.

Celkový roční výkon je 2.560 tis. km, z toho je realizováno v pracovní dny 2.273 tis. km. Denní dopravní výkon o víkendech a svátcích je na úrovni 28% průměrného denního výkonu v pracovní dny. Dopravní obslužnost v příhraniční oblasti Orlických hor je mimo pracovní dny pod hranicí 6% ve srovnání se zajištěním DO v pracovní dny.

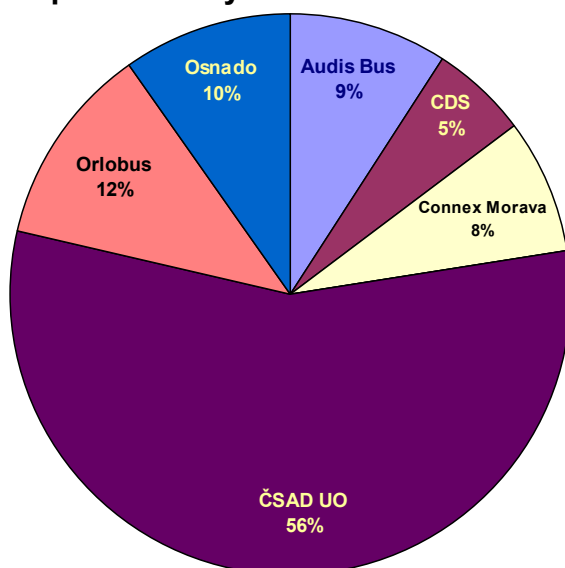
Dopravní obslužnost ve veřejném zájmu zajišťují v území tři dopravci, AUDIS BUS s.r.o., ČSAD Ústí nad Orlicí a.s. a Orlobus a.s.

Dopravce	pracovní den		víkend		víkend v %
	počet spojů	výkon v km/den	počet spojů	výkon v km/den	
Audis Bus	273	4 013	15	236	6%
CDS	2	56	4	140	250%
Connex Morava	4	136	4	204	150%
Connex VČ	2	48	0	0	0%
ČSAD UO	233	3 813	47	1 433	38%
Orlobus	34	776	6	298	38%
Osnado	4	144	5	252	175%

Doprovci na Rychnovsku v pracovní den



Dopravci na Rychnovsku o víkendu



Prokazatelná ztráta dopravců zajišťujících veřejnou linkovou a městskou hromadnou autobusovou dopravu na sledovaném území je pro rok 2005 odhadována na 18 mil. Kč.

Z této částky se na úhradě podílí Královéhradecký kraj (15 mil.Kč) a Města Rychnov n. Kn. a Vamberk (3 mil.Kč)

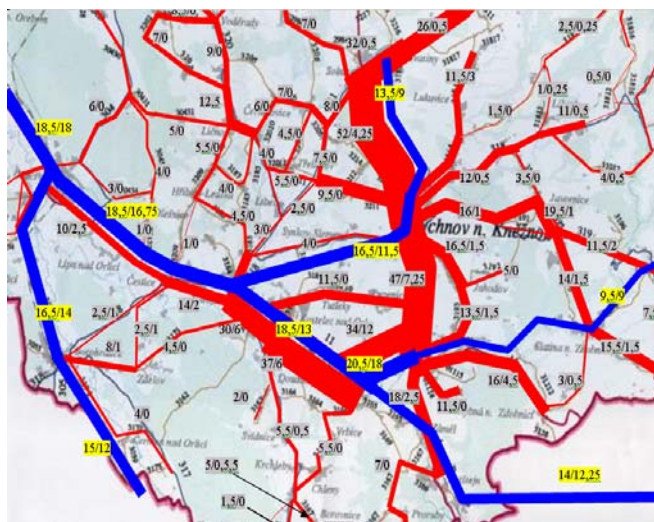
2.1.3.2.2. Drážní osobní doprava

Drážní osobní dopravu zajišťují ČD a.s. V území jsou provozovány tři tratě. Dopravní výkon v území je cca 580 tis. vlkm za rok.

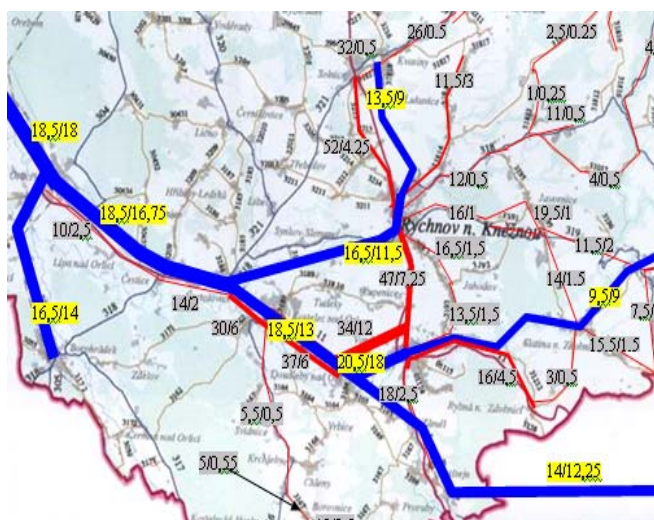
Trať	rok 2004	
	počet spojů	km
021 Týniště nad Orlicí - Hanušovice	7 710	124 598
021 Hanušovice - Týniště nad Orlicí	8 921	138 971
022 Častolovice - Solnice	5 698	87 897
022 Solnice - Častolovice	5 024	78 328
023 Doudleby nad Orlicí - Rokytnice v Orlických horách	7 037	76 232
023 - Rokytnice v Orlických horách - Doudleby nad Orlicí	7 790	77 606
	42 180	583 632

Drážní doprava je, na rozdíl od autobusové dopravy, zajišťována po celý týden, tj. i o víkendech a svátcích.

Současnou úroveň dopravní obslužnosti v pracovní dny znázorňuje obrázek vpravo. Červené čáry představují četnost spojů veřejné linkové autobusové dopravy, modré čáry četnost spojů drážní osobní dopravy.



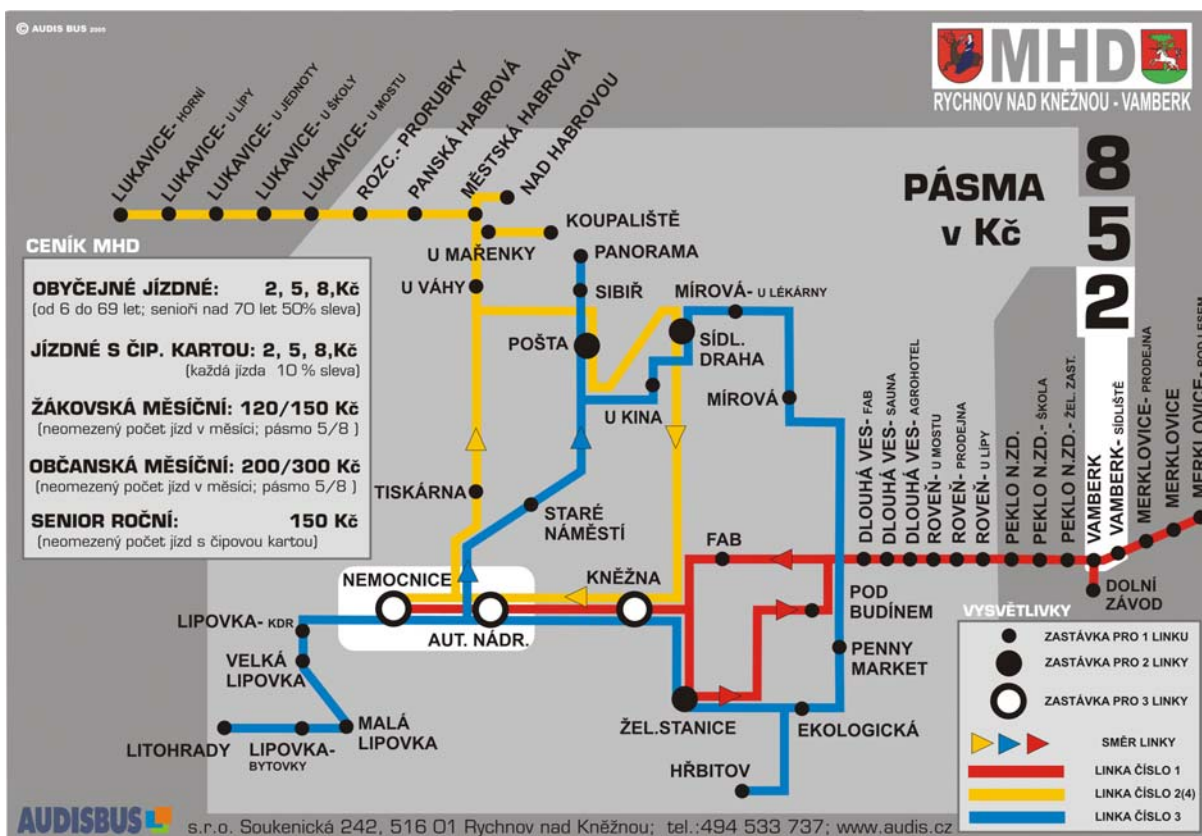
Odišně vypadá zajištění veřejné dopravy o víkendech a svátcích.



2.1.3.2.3. Městská hromadná doprava

Městskou hromadnou dopravu zajišťuje firma AUDIS BUS s.r.o. v Rychnově n. Kn. Linky MHD zajíždí až do sousedního Vamberka. Rozsah dopravní obslužnosti MHD v roce 2004:

Skutečnost 2004	MHD RK	Radiobus	CELKEM
Skutečně ujeté km ročně	159 476	21 440	180 916
Počet autobusů	4	1	5
Počet řidičů	4	2	6
Počet linek	4	3	4
Roční tržby bez DPH	1 332 933	22 356	1 355 289



Od poloviny prosince 2003 je v systému MHD v Rychnově n.Kn. zkoušen systém tzv. „autobusu na zavolání“, jehož cílem je nalézt kompromisní řešení mezi požadavkem na dostatečnou přepravní nabídku v území na jedné straně a ekonomickou únosností na straně druhé.

Princip spočívá v doplnění klasických spojů MHD malými autobusy (mikrobusy), které umožní vytvořit systém taktové dopravy v hodinovém intervalu i v době mimo dopravní špičky. Ty vyjíždějí na linku pouze za předpokladu, že jsou cestujícím minimálně 40 minut předem objednány (obvykle telefonicky).⁶⁾ Vozidla nenahrazují taxi. Pohybují se výhradně po linkách MHD a staví na zastávkách MHD. Cena jízdného odpovídá ceně pravidelné MHD s příplatkem (2,-Kč). Mikrobus vyjíždí i v případě, že je objednan jediným cestujícím.

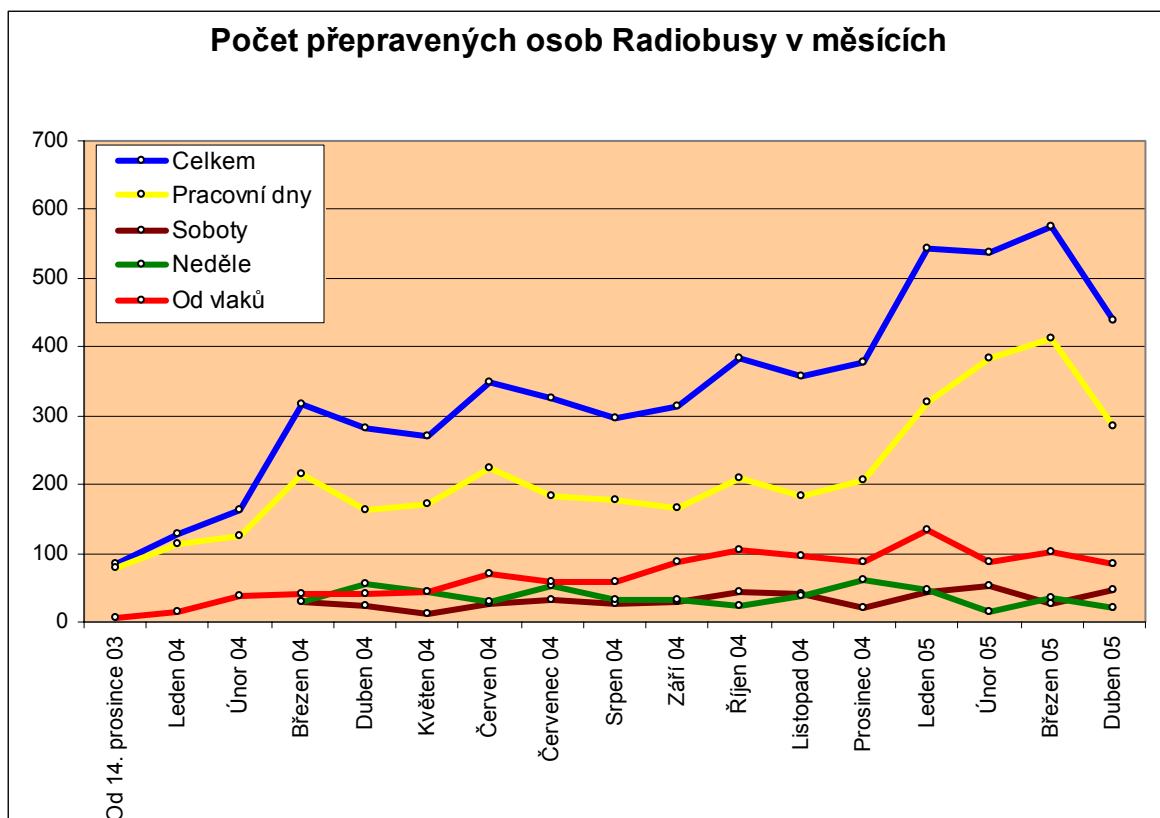
Praxe potvrzuje, že toto řešení má řadu výhod:

- Dopravní spojení je pro občany zajištěno v hodinovém intervalu po celý den.
- Cestující se může plně spolehnout, že bude na linkách MHD přepraven po celý den oběma směry.

⁶⁾) Autobus na zavolání byl pojmenován obchodním názvem RADIOBUS.

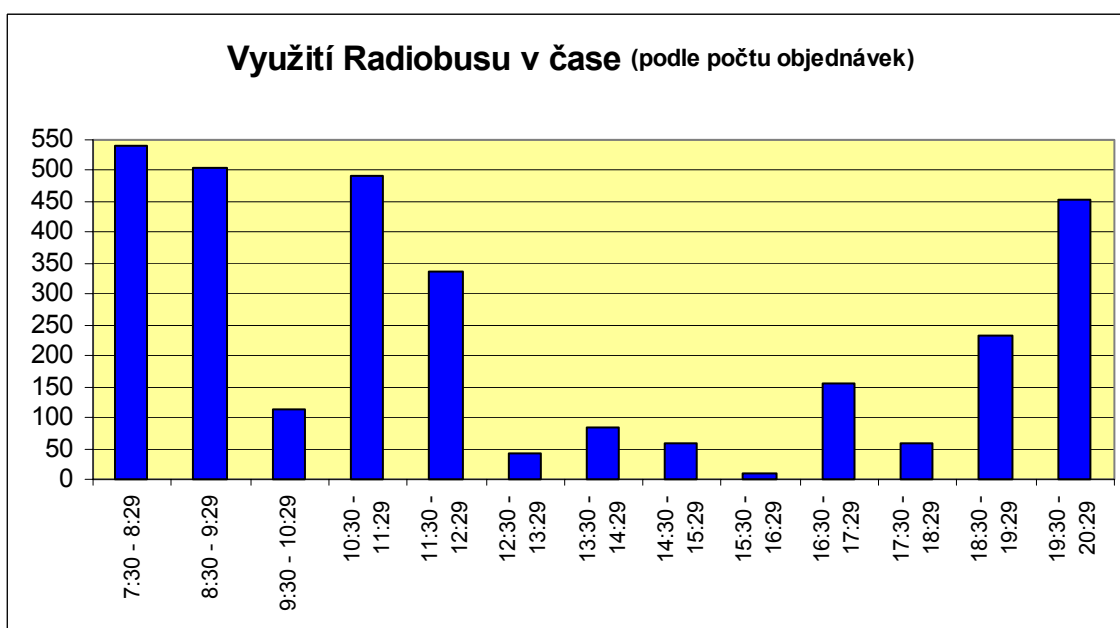
- V případě, že nevznikne na příslušném spoji přepravní potřeba, vozidlo nevyjíždí na zbytečnou jízdu.
- V případě většího počtu cestujících zařadí firemní dispečink na spoj vozidlo odpovídající velikosti.
- Cestující mohou využít spoje lépe odpovídající jejich časovým požadavkům. To se projevuje jednak snížením počtu cestujících v dopravních špičkách a jednak zvýšením počtu občanů využívajících služeb veřejné dopravy.





Počty přepravených osob autobusem na zavlání (radiobusem) svědčí o rostoucí oblíbenosti této služby.

Záměrem projektu je využít radiobusy především v časech sedel, kdy je poptávka po dopravě malá a v mnoha případech by pravidelný spoj mohl znamenat marnou jízdu. Nabídka autobusu na zavlání v pravidelném intervalu znamená pro cestujícího jistotu zajištění dopravy.



Další formou využití mikrobuseů je služba, která se pracovně nazývá „skupinové taxi“. Tato vozidla slouží také k zajištění dopravy po linkách MHD. Jsou určena pro rozvoz cestujících od večerních vlaků. Na rozdíl od radiobusu ho nemusí cestující objednávat, vozidla jsou přistavena vždy. Jejich odjezd je závislý na příjezdu vlaku. I když se pohybuje po linkách MHD, nemá určenou trasu ani směr. Tu zvolí řidič podle cíle cesty pasažérů.

Výhody:

- Skupinové taxi nenavazuje na systém veřejné dopravy, může tedy vždy čekat na příjezd vlaku, i když má velké zpoždění
- Cestující, kteří přijedou na nádraží vlakem mají jistotu, že vždy bude navazující doprava čekat a že budou na svoji konečnou zastávku dopraveni.
- Příklad na vlakovém nádraží zvyšuje atraktivnost vlakového spojení.

Od prosince 2003 zavedla firma AUDIS BUS rozvoz cestujících od večerních vlaků z vlakového nádraží v Rychnově n. Kn.



2.1.3.2.4. Radiobus ASISTENT:

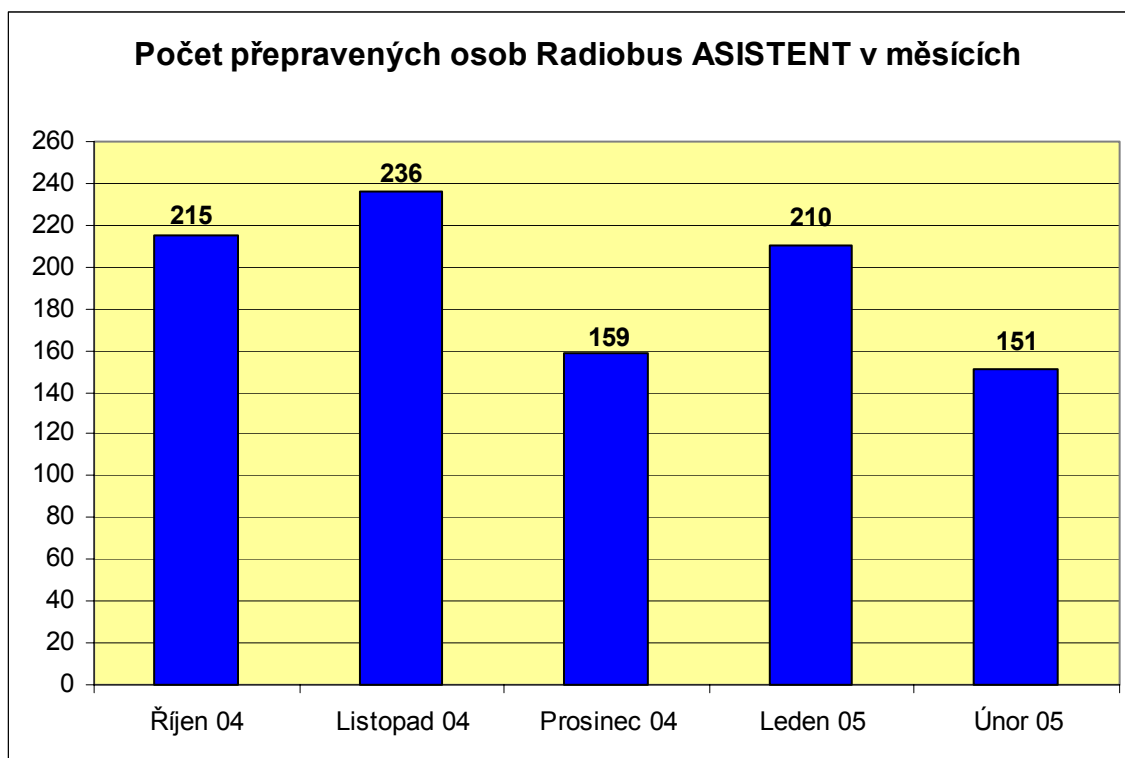
Od října 2004 je pro dopravu dětí se zdravotním postižením zajišťována doprava do Charitního domova, Mateřské školy Láň a Speciální školy v Rychnově nad Kněžnou. Služba se jmenuje RADIOBUS ASISTENT. Zajišťuje ji vyškolený personál třináctimístným vozidlem, vybaveným bezpečnostními pásy pro případné upevnění autosedaček. Služba má vlastní jízdní řád.



JÍZDNÍ ŘÁD	
50	50
7:45	12:55
7:55	12:45
8:00	12:40
8:05	12:20
8:10	★
8:15	12:15

Vysvětlivky:

- 50** Jede jen ve dnech školního vyučování.
- ★ Zastaví po předchozí dohodě.



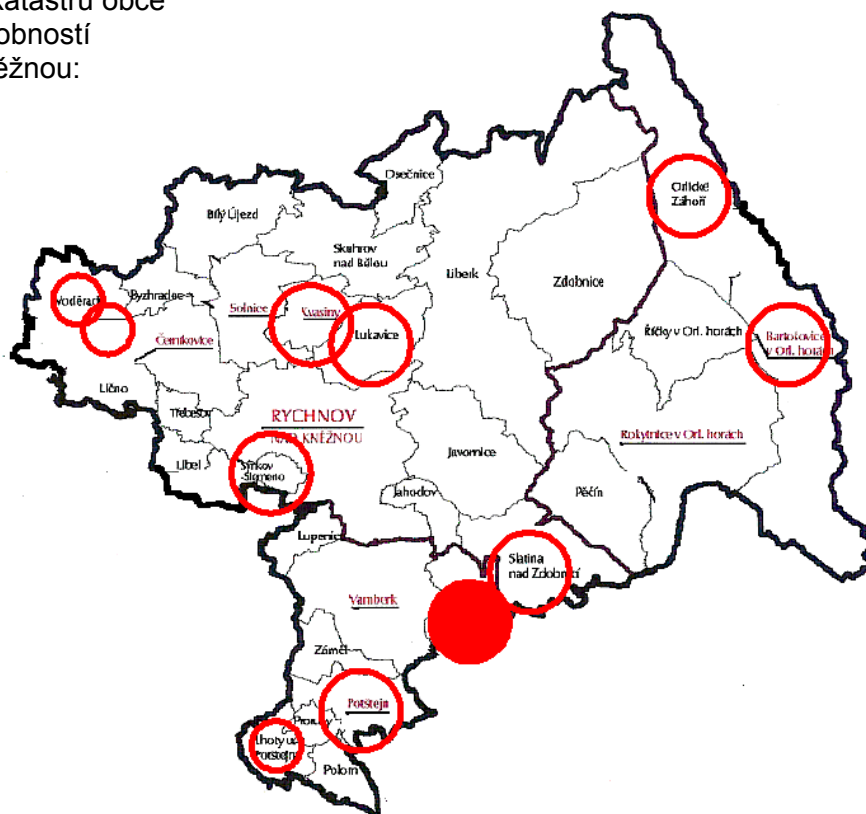
2.1.3.2.5. Zajištění dopravní obslužnosti vybraných skupin obyvatel

Spoje veřejné dopravy jsou organizovány v souladu se silničním zákonem (111/94 Sb. v platném znění) a zákonem o drahách (266/94 Sb. v platném znění) tak, aby občanům zajistily především dostupnost škol, úřadů a zdravotních zařízení. Úroveň dopravy se velmi liší v závislosti na hustotě obyvatel. Zatímco velká sídla jsou zajištěna prostředky MHD (městské hromadné dopravy), která nabízí krátké časové intervaly mezi spoji, je v řídkce osídlených oblastech dopravní nabídka velmi omezena. Řada malých sídel je obsluhována veřejnou dopravou jen dvakrát denně. Časově je tato doprava umístěna do poloh, ve kterých lze očekávat největší počet cestujících. Ostatní cestující se musí této době buď přizpůsobit nebo použít jiného způsobu dopravy.

Současný způsob zajištění veřejné hromadné dopravy velkokapacitními autobusy nevyhovuje celé řadě obyvatel, v některých případech i celým skupinám osob z důvodu nedostatečné frekvence dopravy nebo nevhodnosti časových poloh.

2.1.3.2.6. Doprava žáků do škol

Doprava žáků v katastru obce
s rozšířenou působností
Rychnov nad Kněžnou:



Rozloha: 479,36 km²
Počet obyvatel: 34 208
Počet obcí: 32

Červeně označené obce vykazují podlimitní stav žáků základních škol. Vyplněný kruh znamená již zrušenou školu.

Zde se střetávají dva zájmy. Jedním je snaha po ekonomické organizaci sítě škol, který vyvolává nezbytnost zrušení některých z nich, druhým je snaha místní samosprávy o zachování školy v obci. Dalším argumentem proti dojíždění je nezbytnost zajištění dozoru u žáků nejnižších ročníků po dobu mezi koncem vyučování a příjezdem příslušného spoje veřejné dopravy. To je z hlediska rodičů vnímáno jako podstatné zhoršení podmínek rodinné výchovy.

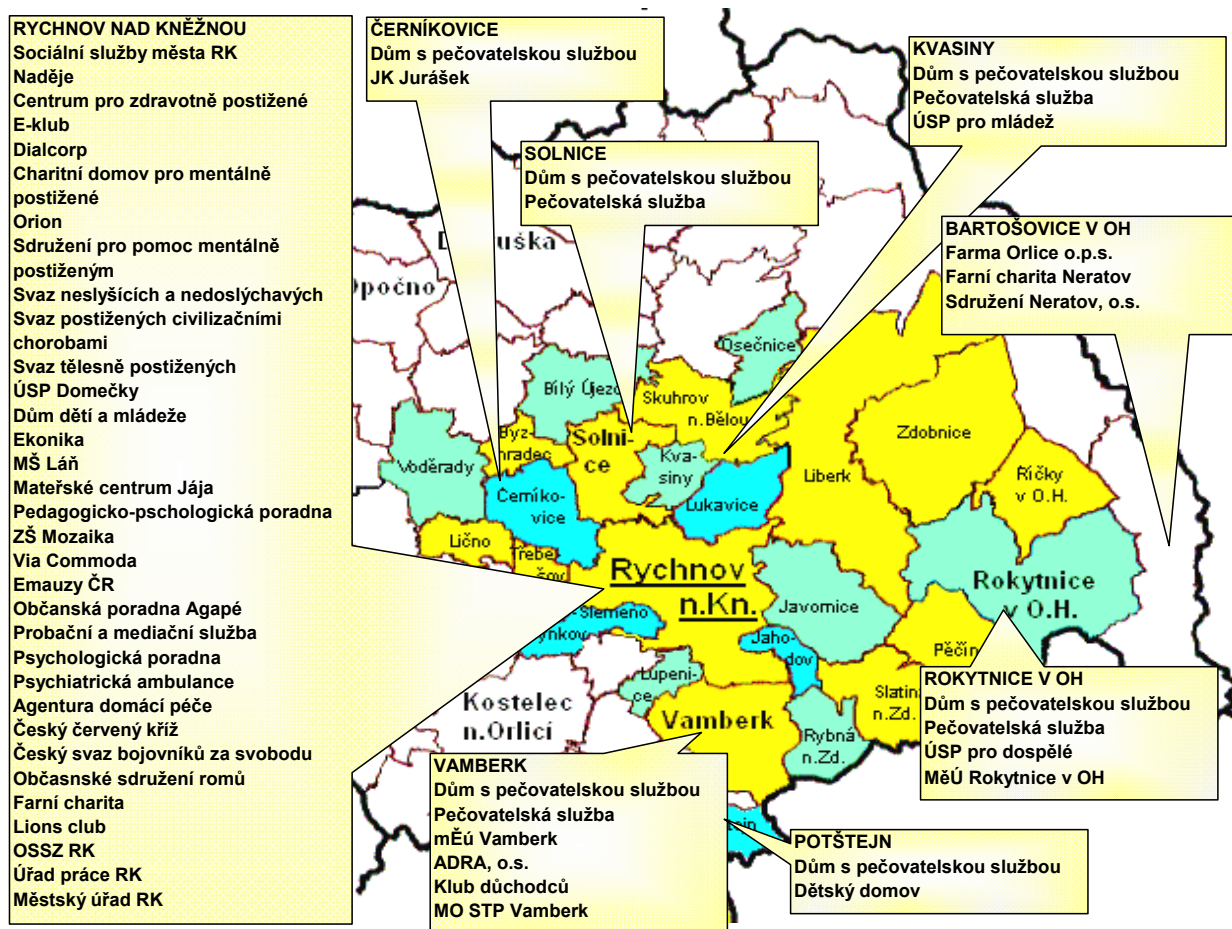
Pro dopravu žáků ze zrušené školy v Rybné n. Zd. byl zřízen tzv. školní autobus. Jedná se o zvláštní spoj určený pouze pro přepravu žáků do a ze školy. Výhodou je možnost nasazení malého autobusu odpovídajícího právě počtu přepravovaných žáků a přizpůsobení časů jeho příjezdů a odjezdů přesně školnímu vyučování.

2.1.3.2.7. Doprava občanů do zdravotních zařízení:

Doprava pacientů je organizována buď jako záchranná služba (tel.155) nebo jako zdravotní doprava. Pro dopravu občanů do zdravotních zařízení nejsou v praxi používána žádná pevná pravidla. Pacientům s tímž zdravotním problémem může být poskytnuta k dopravě sanitka nebo musí použít prostředků hromadné dopravy, případně vlastní individuální dopravu. To záleží na rozhodnutí lékaře či místních zvyklostech. Sanitky nahrazují také velmi často chybějící veřejnou dopravu, aby, zejména starší občané, nemuseli mnoho hodin čekat na příští spoj.

V roce 2004 byla přeprava vozidlem zdravotní služby na účet nemocnice v Rychnově nad Kněžnou nebo na účet zdravotních pojišťoven realizováno celkem 5 648 jízd. Z tohoto počtu bylo lékařem určeno 1 028 jízd z důvodu pohybového omezení.

2.1.3.2.8. Sociální služby na území Mikroregionu Rychnovsko

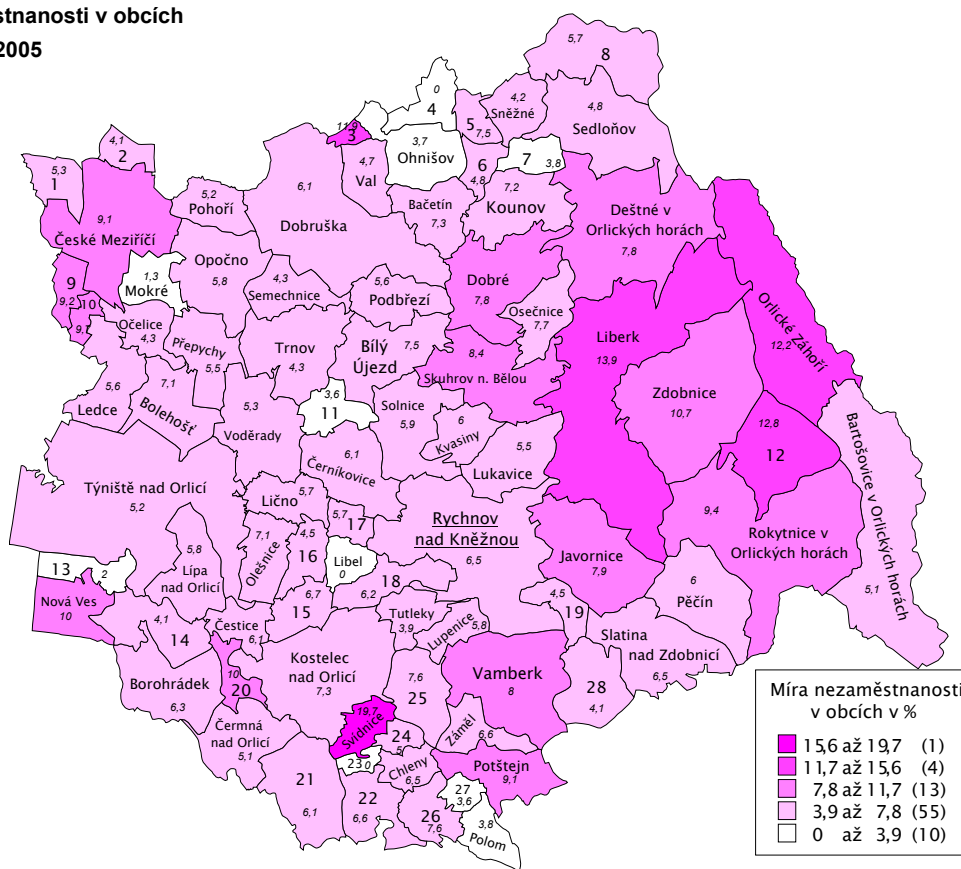


2.1.3.2.9. Zaměstnanost v regionu

Nově navrhovaná dopravní obslužnost musí brát zřetel nejen na řešení obvyklého problému návazností spojů, ale také na její rychlost, čili dobu dopravy pracovníků do zaměstnání. Z obrázku je patrné, že již dnes ovlivňuje vzdálenost sídel od centra zaměstnanost. Dopravní obslužnost sehrává velmi důležitou úlohu při řešení zaměstnanosti v regionu. Pro občany s pohybovým omezením, kteří se ucházejí o zaměstnání znamená nedostatečná dopravní obslužnost nebo obslužnost zajišťovaná nevhodnými vozidly značnou komplikaci. Důsledkem jsou zvýšené požadavky na příspěvky k zajištění individuální dopravy.

**Míra nezaměstnanosti v obcích
k 30. červnu 2005**

- 1 Králova Lhota
- 2 Rohenice
- 3 Chlístov
- 4 Bohdašín
- 5 Janov
- 6 Bystré
- 7 Dobříany
- 8 Olešnice v Orlických horách
- 9 Jilovice
- 10 Vysoký Újezd
- 11 Byzhradec
- 12 Říčky v Orlických horách
- 13 Albrechtice nad Orlicí
- 14 Žďár nad Orlicí
- 15 Častolovice
- 16 Hřibiny-Ledská
- 17 Třebešov
- 18 Synkov-Slemeno
- 19 Jahodov
- 20 Zdelov
- 21 Kostecké Horky
- 22 Borovnice
- 23 Krchleby
- 24 Vrbice
- 25 Doudleby nad Orlicí
- 26 Lhoty u Potštejna
- 27 Proruby
- 28 Rybná nad Zdobnicí



2.1.3.3. Využití individuální osobní dopravy cílovými skupinami obyvatel.

Údaje o dopravních výkonech byly získány z dopravních firem, které ve sledovaném území zajišťují veřejnou dopravu a z firmy OREDO s.r.o., která organizuje veřejnou dopravu v Královéhradeckém kraji. Ve veřejné linkové autobusové dopravě a v městské hromadné dopravě jsou k odbavení cestujících používány elektronická odbavovací zařízení, která evidují cestující podle druhu jízdného a takto získaná data jsou podkladem pro vyúčtování nároků dopravců na úhradu dotace ztráty z provozu dopravní obslužnosti vyplývající z tzv. tarifního závazku přepravy podle zákona. V železniční dopravě byly počty přepravených osob vypočítány podle počtu prodaných jízdenek v jednotlivých železničních stanicích na tratích 022 Častolovice – Solnice a 023 Vamberk – Rokytnice v Orlických horách.

Počty přepravených osob veřejnou dopravou v roce 2004 ⁷	Celkem	ZTP	Využití veřejné dopravy v %
Veřejná linková autobusová doprava	1 838 000	37 560	2,0%
MHD Rychnov nad Kněžnou	251 390	7390	2,9%
Drážní osobní doprava	376 933	4 367	1,2%
Celkem	2 458 933	49 007	2,0%

Z hodnot v předcházející tabulce je patrné, že je nejvíce využívána městská hromadná doprava, nejméně železniční doprava. Využití jednotlivých druhů dopravy může ovlivňovat řada vlivů, přesto lze usuzovat na úroveň stupně bezbariérovosti používaných vozidel. Zatímco nastupování občanů s pohybovým omezením do vlaku, zejména na malých nádražích, kde nejsou vyvýšená nástupiště, je velmi obtížné, městská doprava používá vozidla se sníženým nastupováním nebo nízkopodlažní vozidla.

Někteří občané využívají k zajištění dopravy do zdravotních zařízení a zpět vozidel zdravotní služby. Následující tabulka vyjadřuje počet realizovaných jízd vozidly nemocnice v Rychnově n. Kn. a všech jejich smluvních dopravců v roce 2004. Hodnoty byly získány sumarizací záznamů v knize jízd vozidel dispečinku, počet přepravených osob s pohybovým omezením byl získán vyhodnocením kódů označujících diagnózu. Z počtu přepravených osob nebylo možné zjistit, které osoby jsou držitelé mimořádných výhod a kteří mají omezený pohyb dočasně z důvodu zranění, přechodné nemoci apod.

Počty přepravených osob vozidly zdravotní služby v roce 2004	Celkem	Pohybové omezení
Počet sanitkou	5 648	
z toho bez asistence	5 056	
z toho s pohybovým omezením *)		1 029
Průměrná vzdálenost přepravy	15,6 km obě cesty	

*) Hodnota zahrnuje všechny imobilní osoby (i dočasně)

⁷ Tabulka obsahuje pouze ty cestující, kteří zahájili přepravu na území Mikroregionu Rychnovsko.

Dopravu osob s pohybovým omezením zajišťují také zařízení sociálních služeb v regionu. Následující tabulka ukazuje přehled jednotlivých zařízení, druh vozidel, které používají k zajištění dopravy pro své potřeby a jejich využití.

Dopravní výkony vozidel sociálních služeb za rok 2004			
Ústav	Počet osob	vozidlo	počet km/rok
Charitní domov RK	27	Ford 9 místný	40 705
		Citroen 8 místný	8 551
ÚSP Domečky	105	Škoda Forman	1 540
		Škoda Fabia	6 486
		Ford Tranzit	2 404
ÚSP Kvasiny	86	Peugeot Boxer 9 místný	14 292
		Škoda Octavia	11 462
DPS Vamberk	39	Škoda Felicia	10 111
DPS Rokytnice v O.h.	12	Škoda Forman	4 537
ÚSP Rokytnice v O.h.	50	Škoda Felicia Combi	9 057
		Škoda Favorit	1 418
		Ford Tranzit	5 434
		Peugeot 205	16 863
Farní charita Neratov	32	WV Transporter 8+1	26 315
		Peugeot Boxer 9 místný	13 290
		Renault Kangoo	1 416
Dětský domov Potštejn	20	Škoda Fabia	17 000
DPS Kvasiny	36	půjčené od obec.úřadu	3 800
Sociální služby RK v DPS žije	131	Škoda Fabia	16 376
		Škoda Felicia Pick-up	2 650
		Škoda Forman	4 471
		Peugeot Partner	21 245
Celkem	538	Počet km na osobu za rok : 445	239 423

Sledovaná skupina obyvatel využívá k zajištění své mobility tak prostředky individuální dopravy. Na její zajištění byly v roce 2004 poskytnuty příspěvky:

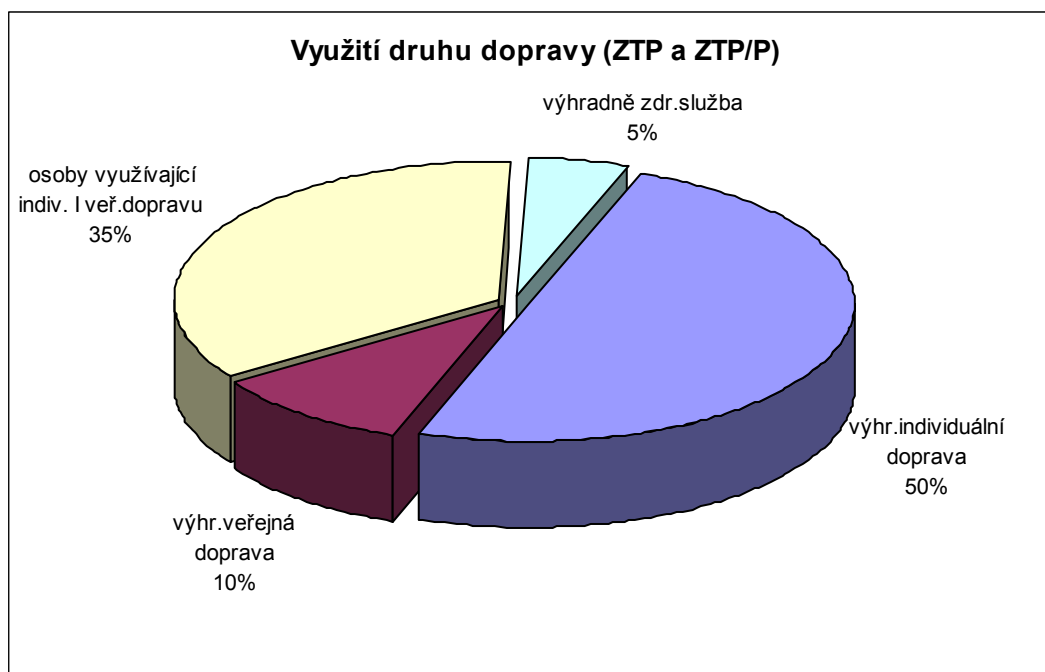
Rychnovsko 2004	příjemců	Kč v tis.	Kč v tis./osobu
zakoupení vozidla	56	4 877	87,1
celková oprava mot. vozidla	5	293	58,6
zvláštní úprava mot. vozidla	8	246	30,8
provoz mot. vozidla	2 798	16 061	5,7
individuální doprava	17	113	6,6
CELKEM	2 884	21 590	7,5

Hodnoty získané z oficiálních pramenů byly doplněny dotazníkem zaslaným vzorku držitelů mimořádných výhod. Osoby byly vybrány přiměřeně tak, aby ve vzorku byla v příslušném poměru zachována věková skladba, pohlaví, druh postižení a místo bydliště. Došlé informace byly vyhodnoceny a poměrem přepočítány na plný evidovaný stav občanů se ZTP a ZTP/P.

V případě využití vozidel zdravotní služby a sociální služby toto rozdělení nebylo možné z existující evidence zjistit a nebylo možné ani zjistit, zda realizované dopravní výkony byly využity občany se ZTP a ZTP/P v plné míře.

Využití dopravy v regionu v km	ZTP	ZTP/P	Celkem	podíl v %
Individuální doprava	1 743 722	279 336	2 023 058	59,5%
Veřejná doprava	431 046	692 160	1 123 206	33,0%
Využití vozidel zdravotní služby			16 037	0,5%
Využití vozidel sociální služby			239 423	7,0%
Celkem			3 401 724	100,0%

Využití jednotlivých druhů dopravy podle počtu osob znázorňuje následující graf. Do porovnání nebyli zařazeni občané, kterým dopravu zajišťují sociální služby.



Z uvedených hodnot je zřejmé, že v zajištění přepravních potřeb vybrané skupiny obyvatel převažuje individuální doprava. Proto jsme se dále zabývali zhodnocením ekonomické efektivity takto zajišťované dopravy. Podílem celkově vyplacených příspěvků v roce 2004 a celkového přiznaného dopravního výkonu přepočteného na všechny osoby vybrané skupiny jsme určili výši příspěvku na individuální dopravu vyjádřenou v Kč/km, který činí 10,67 Kč/km.

Podílem celkového dopravního výkonu IAD a počtu držitelů mimořádných výhod jsme zjistili průměrné využití vozidel v roce. Stejně jsme zjistili využití vozidel ve skupině osob, které využívají IAD jako výhradní způsob své dopravy. U této skupiny se nám nepodařilo zjistit skladbu poskytnutých podpor.

Dopravní výkony v km přepočtené na osobu za rok

Dopr.výk. v km na osobu/rok	ZTP	ZTP/P	Celkem
Příspěvky na km IAD (Kč/km)			10,67
Průměr km IAD na osobu	1 398	678	1 113
Průměr km IAD (osoby výhr.IAD)	1 523	996	1 470

Z hodnot získaných průzkumem (dotazník a osobní pohovory) jsme zjistili, že ačkoliv je pro řadu občanů použití individuální dopravy vzhledem k jejich postižení jediným možným způsobem dopravy, je velmi neefektivní a bude účelné hledat alternativní způsoby. Průměrný výkon na vozidlo za rok 1470 km je velmi nízký. V případě, že vozidlo nepoužívá jiný rodinný příslušník, pak je efektivita využití zhodnocena v následující tabulce. Kalkulace uvažuje pro porovnání tři možnosti individuální dopravy:

- A) Kalkulace, která předpokládá poskytnutí příspěvku na pořízení vozidla. O tento příspěvek je snížena pořizovací cena vozidla. Ve všech případech je zahrnuto havarijní pojištění, které je podmínkou pro úhradu mimořádného příspěvku v případě odcizení vozidla.
- B) Kalkulace zohledňuje poskytnutý příspěvek na provoz vozidla v průměrné výši 6,000,--Kč na rok.
- C) Kalkulace předpokládá náhradu IAD (individuální automobilové dopravy) za dopravní službu „na zavolání“. Kalkulace obsahuje náklady včetně mzdy proškoleného personálu (řidiče), nezahrnuje žádnou dotaci nebo příspěvek.

2.2. Náklady na zajištění osobní dopravy

2.2.1. Náklady na přepravu osob podle zvoleného druhu dopravy

Porovnání nákladů	A) příspěvek na pořízení vozidla	B) příspěvek na provoz	Dopr.služba na zavolání
Vozidlo:	Fabia	Fabia	mirobus
Cena pořízení	150 000	250 000	500 000
Spotřeba l/100km	6	6	8
Doba užívání	8	8	6
Běžná údržba/rok	1 200	1 200	1 500
Zákonné pojištění	3 500	3 500	7 000
Havarijní pojištění	8 000	8 000	20 000
Opravy a materiál/km	0,35	0,35	0,35
Pohonné hm/km	1,80	1,80	2,40
Příspěvek		-6000	
Mzda řidiče			240 000
Ujeto km	1 470	1 470	43 000
Náklady celkem	34 610	47 110	470 083
Nákl. na km	23,54	32,05	10,93
Nákl.bez hav.poj.	23 450	35 950	
Konstantní náklady celkem.	31 450	37 950	351 833

Porovnáním nákladů přepočtených na realizovaný km je zřejmé, že poskytnutá dotace odpovídá částce 10,67 Kč/km a přitom stále zůstává vysoká částka k úhradě z vlastních

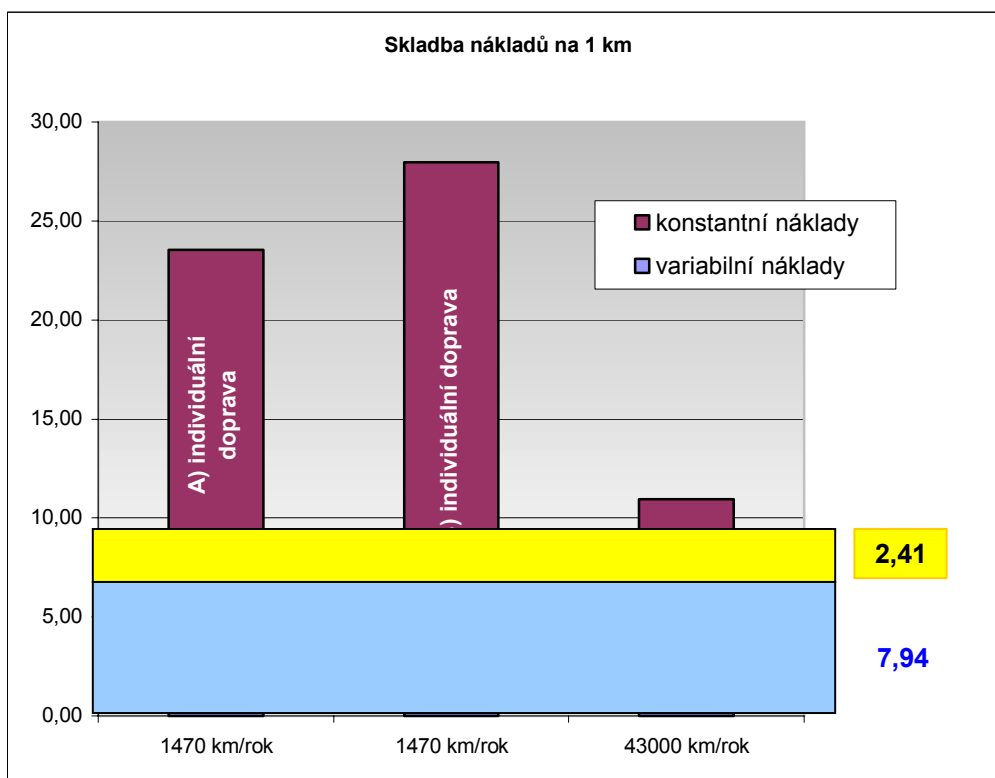
prostředků pohybově postiženého občana. Přitom náklady dopravní služby na zavolání jsou srovnatelné (10,93Kč/km) s poskytnutou dotací. Kalkulace ovšem nezahrnuje nájezdové km, ale také nekalkuluje možnost sdružení více přepravních potřeb občanů do jedné jízdy.

2.2.2. Ekonomická efektivita využití jednotlivých druhů dopravy

Příčinou uvedeného efektu jsou vysoké tzv. konstantní náklady, které jsou vynakládány na dopravu v klidu (vozidlo není využíváno), kdy náklady jsou nezávislé na počtu ujetých km. V takovém případě jsou náklady na vozidlo dopravní služby na zavolání výrazně nižší i přesto, že obsahují mzdu řidiče, který v systému představuje další službu (pomoc invalidním občanům při nástupu a výstupu z vozidla).

Ekon.efektivita podle využití vozidla	A) IAD	B) IAD	call bus
dopravní výkon za rok	1470 km/rok	1470 km/rok	43000 km/rok
variabilní náklady na 1 km	2,15	2,15	2,75
konstantní náklady na 1 km	21,39	25,82	8,18
Celkem náklady na 1 km	23,54	27,97	10,93

V grafu světle modré pole představuje příspěvek na provoz mot. vozidla v přepočtu na 1 km dopravního výkonu, tj. 7,94 Kč/km, žluté pole podíl příspěvku na pořízení vozidla při jeho předpokládané době používání 8 let. Z grafu je zřejmé, že v případech A) a B) zbývá po poskytnutí příspěvku ještě velká část nákladů na příjemci příspěvku. V případě C) označeném call bus pokrývá dotační částka většinu nákladů.



V uvedeném srovnání jsou zanedbány dvě podstatné skutečnosti. Na jedné straně vznikají v případě „dopravy na zavolání“ tzv. prázdné kilometry, kdy vozidlo přejíždí bez cestujícího, na druhé straně může toto vozidlo přepravovat více cestujících najednou. Porovnání bude odpovídat skutečnosti v případě, že průměrné obsazení vozidla bude alespoň 1 cestující. Na základě zahraničních zkušeností s provozováním tohoto systému předpokládáme průměrně

obsazení až 1,6 cestujících. V takovém případě by bylo možné za finanční prostředky poskytované v současném systému za předpokladu realizace shodného dopravního výkonu přepravovat všechny cestující z popisované skupiny obyvatel zdarma.

Příspěvky poskytnuté v r. 2005 přepočtené na 1 km realizované přepravy IAD:

Příspěvek na pořízení vozidla v přepočtu na 1km dopravních výkonů	2,41
Příspěvek na provoz mot. vozidla v přepočtu na 1km dopr. výkonů	7,94
Příspěvek na opravu vozidla	0,14
Příspěvek na zvláštní úpravu motorového vozidla	0,12
Příspěvek na individuální dopravu	0,06
Celkem příspěvek na realizovaný km dopravního výkonu	10,67

Shrnutí:

Při nízkém využití vozidla individuální dopravy je pro příjemce výhodnější příspěvek na jeho pořízení.

Pokud započítáme skutečně všechny náklady, které vlastník vozidla uhradí, pak je zřejmé, že tato forma dopravy je pro občana s pohybovým omezením velmi nákladná. Přitom náklady na dopravu občanů s pohybovým omezením nejsou pouze prostým součtem shora uvedených příspěvků, poskytovaných v rámci sociálních služeb, protože další náklady jdou z účtu zdravotních pojišťoven a další prostředky jsou poskytovány prostřednictvím dotace tarifní ztráty dopravcům zajišťujícím dopravní obslužnost území.

2.2.3. Další doplňkové informace o využití a účelnosti poskytovaných podpor:

Zjišťování dat jsme doplnili pohovory s příslušníky vybrané skupiny obyvatel. Někteří občané sami poukazují na nevhodné využití poskytovaných podpor. Zmiňují případy, kdy vozidlo na které byl poskytnut příspěvek, užívá jiný rodinný příslušník příjemce v jiném městě a příjemce je nadále odkázán na vozidlo zdravotní služby nebo občasnou pomoc sousedů. Podobně je zmiňováno i zřejmě časté zneužívání příspěvků na provoz vozidel. Tyto signály jsou znepokojující, ale velmi nesnadno s dostatečnou efektivitou kontrolovatelné a postižitelné. Kromě toho, že část vynakládaných finančních prostředků není využita k zamýšlenému účelu, nezajišťuje tento nákladný způsob mnoha lidem, zejména s těžším pohybovým postižením, potřebnou mobilitu. Finanční prostředky situaci neřeší v případech, kdy je postižená osoba odkázána na službu rodinného příslušníka, který je celý den v zaměstnání a není schopen zajistit potřebný doprovod v průběhu dne. V takových případech občané s pohybovým postižením, kteří sami nemohou řídit vozidlo, často rezignují na své potřeby spojené s cestováním, protože časové možnosti rodinných příslušníků mají své hranice. Řešením může být již zmíněná služba „dopravy na zavolání“, která by mohla mnoha lidem vrátit alespoň částečně možnosti pohybu a zvýšit tak výrazně kvalitu jejich života.

2.3. Financování dopravní obslužnosti území

Organizaci a financování dopravní obslužnosti upravují zákon o silniční dopravě a zákon o drahách, které doplňují některá opatření vlády ČR.

Z uvedených právních norem vyplývá rozsah i zaměření dotačního systému ke krytí financování prokazatelné ztráty ze závazku veřejné služby autobusové a vlakové dopravy, jakož

i některých podpůrných finančních opatření (obnova a modernizace vozového parku) na jednotlivých stupních veřejného rozpočtu, tj. státního rozpočtu a rozpočtů měst a obcí.

Současná právní úprava zajišťuje, že dopravci, se kterým byla uzavřena smlouva o závazku veřejné služby, náleží úhrada ve výši tzv. prokazatelné ztráty. Prokazatelnou ztrátu ve veřejné linkové dopravě tvoří rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů vynaložených dopravcem na plnění závazků veřejné služby a přiměřeného zisku vztahujícího se k těmto nákladům a mezi tržbami a výnosy dosaženými dopravcem při plnění závazků veřejné služby.

Jedná-li se o prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci plněním závazků veřejné služby mimo území města, pak ji hradí ze svého rozpočtu kraj, pokud vznikla při plnění závazku veřejné služby v ostatní dopravní obslužnosti, pak ji hradí příslušná obec.

Prokazatelná ztráta obsahuje i příspěvek na zlevněné jízdné pro vybrané skupiny obyvatel včetně zdravotně postižených osob.

2.3.1. Finanční zdroje

Cena dopravního výkonu v dotované dopravě se skládá z prokazatelných uznatelných nákladů a přiměřeného zisku. Přiměřený zisk slouží po zdanění k obnově vozového parku a jeho použití k tomuto účelu dopravce prokazuje.

Na financování DO se podílí veřejné rozpočty. Dopravní obslužnost je přitom zajišťována také z jiných zdrojů (firmy pro svoz zaměstnanců, úřady práce přispívají na DO z fondu aktivní politiky zaměstnanosti, MPSV ČR přispívá velmi významnou částkou na dopravu invalidních občanů s pohybovým omezením). Tyto zdroje nejsou koncentrované a nejsou vynakládány koordinovaně. Potíže činí aplikace jednotlivých podpůrných možností v praxi. Např. úřady práce mohou přispívat na zajištění dopravy zaměstnanců firmám. Podmínka směrování příspěvku firmám je z hlediska plánování dopravní obslužnosti nelogická a podpora je vynakládána neefektivně. Konkrétní příklad ze sledovaného území: Úřad práce v Rychnově n.Kn. přispívá na svoz zaměstnanců firmy FAB ze Sedloňova v Orlických horách. Podpora umožňuje zaměstnat tři desítky občanů, kteří by bez tohoto příspěvku byli pravděpodobně nezaměstnaní. Takto hrazený autobus ovšem již nemůže vozit zaměstnance do jiných firem, protože pravidla pro využití fondu aktivní politiky zaměstnanosti neumožňují směřovat příspěvek do sdruženého dopravního fondu, ale pouze zaměstnavateli.

2.4. Shrnutí:

Dopravní obslužnost území není dosud vnímána jako jediný organizačně a ekonomicky provázaný systém. Jednotlivé segmenty dopravní obslužnosti, zejména pravidelná a nepravidelná veřejná doprava, jsou organizovány a financovány odděleně.

Současný ekonomický a legislativní rámec systému zajištění dopravní obslužnosti území neumožňuje kompetentním orgánům plně využít dopravní obslužnosti jako účinného nástroje udržitelného rozvoje území.

V oblasti podpory mobility pohybově postižených občanů jsou zřejmé organizační, ekonomické a legislativní nedostatky:

- Dávky nesmí kompenzovat (odškodňovat) existenci zdravotního postižení, nemohou fungovat ve vztahu diagnóza = dávka, ale kompenzovat skutečné důsledky a vyrovnávat příležitosti.
- Dávky nesmí „uplácet“, tj. nahrazovat nedostatky aktivních opatření, např. bariéry v dopravě.
- Na základě statistických údajů lze konstatovat, že v roce 2004 bylo v rámci Královéhradeckého kraje vynaloženo z dávkového systému sociální péče celkem 123.139.000 Kč na oblast mobility osob se zdravotním postižením a jejich rodin. Obecní úřad obce s rozšířenou působností Rychnov nad Kněžnou vynaložil v této oblasti 21.590.000 Kč. Tyto prostředky by mohly být vynaloženy na efektivní dopravní obslužnost těchto oblastí způsobem, který by velmi výrazně zvýšil přepravní možnosti cílové skupiny občanů a zajistil by významné zvýšení možností zkvalitnění jejich života.
- Mobilita osob se zdravotním postižením nemůže být spojována s vlastnictvím vozidla, ale s možností využívat široké spektrum dopravních služeb. Na rozdíl od dávkového řešení dopravní služby vytvářejí pracovní příležitosti a snižují riziko zneužití, resp. nevyužívání způsobem, který měl zákonodárce na mysli při tvorbě opatření.

3. Návrhová část:

Průzkum využití poskytovaných příspěvků na zajištění dopravy osob s pohybovým omezením ukazuje na nízkou efektivitu jejich využití. Určitým řešením by mohla být změna nazírání na zajištění dopravní obslužnosti území, které se dosud soustředilo pouze na zajištění základních dopravních potřeb za účelem zajištění dopravy do zaměstnání, na úřady, do škol atd. s tím, že zohledňovala pouze hromadnou dopravní potřebu a zcela pomíjela individuální potřeby občanů.

Nová dopravní politika ČR na léta 2005 – 2013 již popisuje dopravní obslužnost jako souhrn přepravní nabídky v dané oblasti, z čehož lze usoudit, že do dopravní obslužnosti zahrnuje i dopravu nepravidelnou veřejnou, pravidelnou neveřejnou a nepravidelnou neveřejnou. Nově budované integrované dopravní systémy se soustřeďují na co nejvyšší pokrytí dopravních potřeb území, vozidla jsou postupně vybavována nástupními plošinami pro invalidy a jsou zaváděna nízkopodlažní vozidla.

V území, ve kterém byl proveden průzkum, již byly provedeny některé praktické pokusy s novým pojetím dopravní obslužnosti území (autobus na zavolání, rozvoz od večerních vlaků, pravidelná doprava pro zdravotně postižené děti do integrované školy). V krajském městě Hradci Králové provozuje dopravní služby pro těžce tělesně postižené občany společnost DOSIO o.p.s. O zkušenosti z Rychnovska a Královéhradecka projevil zájem Královéhradecký kraj.

Ačkoliv česká legislativa nepočítá s experimentem jako praktickým ověřením navrhovaných legislativních změn v praxi, navrhujeme, aby byl pilotně realizován záměr vytvoření společného dispečinku veřejné pravidelné a veřejné nepravidelné dopravy v rámci nově zřízené společnosti RIDS s.r.o., kterou založil Mikroregion Rychnovsko jako svou servisní organizaci zajišťující organizaci dopravní obslužnosti v mikroregionu. Navrhujeme, aby v průběhu roku 2006 tento dispečink zajišťoval dopravní službu na zavolání pro občany s pohybovým postižením.

Pilotní projekt navrhujeme realizovat ve spolupráci MPSV ČR, Královéhradeckého kraje a Mikroregionu Rychnovsko. Protože není možné do změny zákona použít pro zajištění provozu tohoto dispečinku finanční zdroje z příspěvků na dopravu, navrhujeme, aby tyto prostředky byly uvolněny formou dotace z fondů nositelů projektu.

Náklady na pořízení vozidel budou minimální, protože, jak je ze shora uvedených hodnot zřejmé, bude možné využít především málo využívaná vozidla sociálních služeb. Vyhodnocení pilotního projektu přinese konkrétní představu o možnostech změn k zefektivnění financování přepravních potřeb občanů s pohybovým postižením. Ve spolupráci s těmito občany bude možné popsat zlepšení kvality jejich života a získat v nich tak významnou podporu pro navržené změny.

V průběhu pilotního projektu doporučujeme sledovat následující ukazatele:

- Celkové náklady poskytované služby, z toho na dispečink
- Další vyvolané náklady a výnosy mimo rozpočet projektu
- Procento přejezdů
- Průměrné využití vozidel (obsazenost)
- Vliv informovanosti občanů na využití poskytované služby (způsoby poskytování informací, využití reklamy, medií, internetu atd.)

- Vliv zavedení dopravní služby na využívání individuální dopravy ve vzorku vybrané skupiny obyvatel. (Hodnota bude zkreslena tím, že v době pilotního projektu budou občané souběžně pobírat dosavadní dávky.)

3.1. Návrh způsobu organizace dopravní obslužnosti s ohledem na zabezpečení sociálních potřeb občanů

Navrhujeme, aby dopravní obslužnost organizovaná samosprávou příslušného území zahrnovala zajištění dopravy všech obyvatel, včetně skupin vyžadujících zvláštní zřetel (žáci, senioři, občané s pohybovým omezením). Veškerou dopravu navrhujeme řešit v systému integrované dopravní obslužnosti, kterou v příslušném území organizuje k tomu zřízená instituce (organizátor DO). Tato organizace provozuje dispečink, který zajišťuje řízení veřejné dopravy a s ní spojený informační systém. Dispečink zároveň zajišťuje individuální přepravní potřeby osob, které z nějakého důvodu nemohou využít služeb veřejné dopravy. K tomu využívá systému „dopravy na zavolání“, zajištěný proškolenými pracovníky. K zajištění nepravidelné dopravy využívá vozidel smluvních účastníků integrovaného dopravního systému.

3.2. Návrh způsobu financování komplexní integrované dopravy v regionu ve vztahu k zajištění sociálních potřeb občanů

Návrh financování vychází z předchozí analýzy, ze které vyplývá, že dosavadní způsob poskytování příspěvků na individuální dopravu je neefektivní a pouze nahrazuje neexistující kvalitní dopravní službu pro pohybově postižené občany. Tato rezignace státu na zajištění odpovídající dopravní služby je již ale velmi nákladná, a proto navrhujeme způsob, který by měl přinést finanční úspory při současném zvýšení kvality péče o uvedenou skupinu obyvatel:

Základem návrhu je nové rozdělení finančních prostředků a jejich směřování příjemcům. Příspěvky navrhujeme poskytovat ve dvou základních variantách:

1. Příspěvek na zvláštní úpravu motorového vozidla je podle názoru autorů jedinou dávkou reagující na potřebu individuální dopravy, kterou by bylo možno zachovat i v budoucím dávkovém řešení. Podle autorů jde o dávku na principu vyrovnání příležitostí. Občan se zdravotním postižením si zakoupí vozidlo z vlastních prostředků, avšak společnost uzná, že jeho náklady jsou vyšší (potřebuje úpravu) a na realizaci takové úpravy mu finančně přispěje. Dávku by však bylo nezbytné zatížit novými podmínkami (např. pracovní aktivita, příjem dosahující určité úrovně, protože jen tak je plněn účel dávky a vozidlo je užíváno, pojištění pro případ odcizení apod.). V tomto případě by (po odečtu vynaložených prostředků na příspěvek na zvláštní úpravu motorového vozidla) kraj disponoval 122 342 000 Kč a obecní úřad obce s rozšířenou působností 21 344 000 Kč. Pro porovnání: Tato částka je srovnatelná s náklady na zajištění veřejné linkové autobusové dopravy. (V Královéhradeckém kraji cca 140 mil./rok).

Na zvážení ponecháváme případ, kdy občan má trvalé zaměstnání nebo je osobou samostatně výdělečně činnou. Pokud z důvodu každodenní dopravy do zaměstnání nebo z důvodu podnikání používá ke své osobní dopravě osobní automobil, pak je osobou oprávněnou k získání příspěvku na IAD (Provoz vozidla).

2. Převážná potřeba občana není pravidelná. V takovém případě je oprávněn využívat buď prostředků veřejné hromadné dopravy za zlevněné jízdné nebo speciální dopravní služby „na zavolání“ opět za cenu srovnatelnou s veřejnou hromadnou dopravou. V takovém případě jsou dotační finanční prostředky směřovány do sdruženého dopravního fondu příslušného území.

3.3. Návrh případných legislativních úprav nezbytných pro praktickou realizaci návrhu

Legislativní úpravy bude nutné řešit ve dvou rovinách:

1. V oblasti toků finančních zdrojů: Návrh předpokládá možnost sdružení prostředků k financování provozu a organizace integrovaného dopravního systému v regionech.
2. V oblasti pravidel pro poskytování příspěvků na individuální dopravu podle variant obsažených v předchozím textu.

Navržené řešení bude náročné na koordinaci postupů mezi resorty Ministerstva práce a sociálních věcí ČR s Ministerstvem dopravy ČR.

4. Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska makrosociálních a makroekonomických efektů.

V rámci ČR jsou poskytovány dotace na zajištění dopravní obslužnosti území ve výši 7 mld. Kč do drážní dopravy, 3 mld. Kč do veřejné linkové dopravy a 11 mld. Kč do městské hromadné dopravy. Tyto dotace obsahují částky, které jsou hrazeny jako vyrovnávací platby tarifního závazku umožňující cestování vybraným skupinám obyvatel za snížené jízdné. Obsahují i dotace poskytované dopravcům na zajištění úprav vozidel pro usnadnění nástupu a výstupu invalidním občanům. I přes tyto aktivity státu je pro řadu občanů, vzhledem k jejich pohybovému postižení, využívání veřejné dopravy nepřístupné. Příspěvky poskytované těmto občanům na zajištění jejich přepravních potřeb formou individuální dopravy se ukazuje v mnoha případech jako neefektivní, a to jednak z toho důvodu, že řada poskytnutých prostředků je využívána jinak než na původní účel a jednak proto, že ani poskytnuté prostředky dopravu zajistit nepomohou. Důvody mohou být různé, nejčastější je pravděpodobně závislost na druhých osobách.

Autoři tohoto návrhu jsou přesvědčení, že zajištění kvalitní dopravní služby pro potřeby osob, které nejsou schopny se přepravovat samy, přinese do jejich života novou velmi významnou kvalitu. Pro řadu z nich to může znamenat opětné zařazení do pracovního poměru a užitečné uplatnění. Většině z nich navrhované řešení zvýší dostupnost úřadů, obchodů, kultury, atd. Důsledky takového rozhodnutí ve všech rozměrech lze v této chvíli pouze tušit, proto navrhuje praktické ověření chování systému jak v rovině sociálních vlivů, tak v rovině ekonomických efektů. (3. kap.)

Z hlediska makroekonomických efektů lze očekávat výrazné zvýšení poskytované péče o vybrané skupiny obyvatel při zachování dosavadního rozpočtu. Neopomenutelnou součástí bude vznik plnohodnotných nových pracovních příležitostí.

Doprava navrženým způsobem bude pro vybrané skupiny obyvatel výrazně levnější. Ve srovnání se současným stavem při stejném objemu přepravy by se průměrné náklady na dopravu pro tyto občany snížily asi až o 2/3 !

Dobře řešená a organizovaná dopravní obslužnost území indukuje řadu pozitivních jevů mimo oblast dopravy. Z tohoto důvodu si zaslouží maximální pozornost vytvoření jediného integrovaného dopravního systému v území, obsahující všechny složky dopravy, včetně dopravy občanů s pohybovým omezením. Lze očekávat, že společné financování tohoto systému formou sdružení finančních prostředků přinese úspory v řadě kapitol veřejných rozpočtů (školství, zdravotnictví, sociální služby).

Vzhledem k tomu, že navržené řešení vyžaduje zásadní změnu organizace a financování zabezpečení dopravních potřeb vybraných skupin obyvatel a překračuje hranice legislativní působnosti týkající se této činnosti a vzhledem k tomu, že poskytované finanční prostředky jsou značné, navrhuje, aby tento návrh byl nejprve prakticky odzkoušen formou pilotního projektu dle předchozí kapitoly, který by odpověděl na dosud neznámé otázky a kvantifikoval dosavadní vyslovené předpoklady.