

Souhrnná informace o naplňování Národního rozvojového programu mobility pro všechny v letech 2005 - 2013

Vládní výbor pro zdravotně postižené občany a Národní rada osob se zdravotním postižením ČR (dále jen „vyhlašovatelé“) vyhlásily dne 16. dubna 2002 Program zvyšování bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Po vyhodnocení naplňování Programu a výsledků dosažených v roce 2002 se vyhlašovatelé rozhodli schválit a vyhlásit jeho aktualizované znění, změněn byl rovněž název programu na Národní rozvojový program mobility pro všechny (dále jen „Program mobility“).

Finanční krytí Programu mobility bylo podle usnesení vlády České republiky ze dne 14. července 2004 č. 706 zajištěno v rámci Vládního plánu financování Národního rozvojového programu mobility pro všechny (dále jen „Vládní plán“), který vstoupil v platnost v roce 2005 s časovým obdobím realizace do roku 2015.

V roce 2008 byl usnesením vlády České republiky ze dne 26. března 2008 č. 292 o změně usnesení vlády ze dne 14. července 2004 č. 706 Vládní plán novelizován. Cílem novelizace bylo rozšířit okruh stavebních úprav, na které bylo možno přispívat z dotačních programů jednotlivých rezortů. Novelizací Vládního plánu došlo také ke změně v oblasti financování tak, že bylo rezortům uloženo vytvořit, v rámci platných dotačních programů, podprogramy určené k zajištění financování projektů Programu mobility. Novelizován byl při této příležitosti rovněž Program mobility.

Řídícím orgánem Programu mobility, který nese odpovědnost za jeho realizaci a za komunikaci mezi jednotlivými rezorty a institucemi dle Vládního plánu, je Řídící výbor Programu mobility (dále jen „Řídící výbor“). Předsedou Řídícího výboru je výkonný místopředseda Vládního výboru pro zdravotně postižené občany (dále jen „VVZPO“), který jmenuje zbývající členy Řídícího výboru na základě návrhů VVZPO, Národní rady osob se zdravotním postižením ČR a dalších institucí dle Vládního plánu. K odpovědnostem Řídícího výboru patří mimo jiné vyhlašování termínů pro předkládání záměrů bezbariérových tras.

Hodnocení předložených záměrů na základě kritérií Programu mobility a písemné vyhotovení posudků předložených záměrů a jejich předložení ke schválení Řídícímu výboru je úkolem Hodnotitelské komise Programu mobility. Členy Hodnotitelské komise, včetně jejího předsedy, schvaluje Řídící výbor. Celkem 4 členy Hodnotitelské komise navrhuje vyhlašovatelé a po 1 členu navrhne každá dotčená instituce.

Důvodem nedoporučení záměru k financování bývají nejčastěji závažné chyby v předložené projektové dokumentaci z hlediska bezbariérového užívání staveb. Je zřejmé, že řada projektantů není při projektování schopna vyhovět požadavkům vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb i přesto, že je zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, bezbariérové užívání staveb stanoveno jako veřejný zájem. Neuspokojivá situace je zapříčiněna také neexistencí dotčeného orgánu, který by k bezbariérovému užívání staveb vydával v rámci stavebního řízení závazná stanoviska. Stavební úřady, které mají dohlížet na to, aby stavby odpovídaly podmínkám bezbariérového užívání, tuto funkci dostatečně neplní.

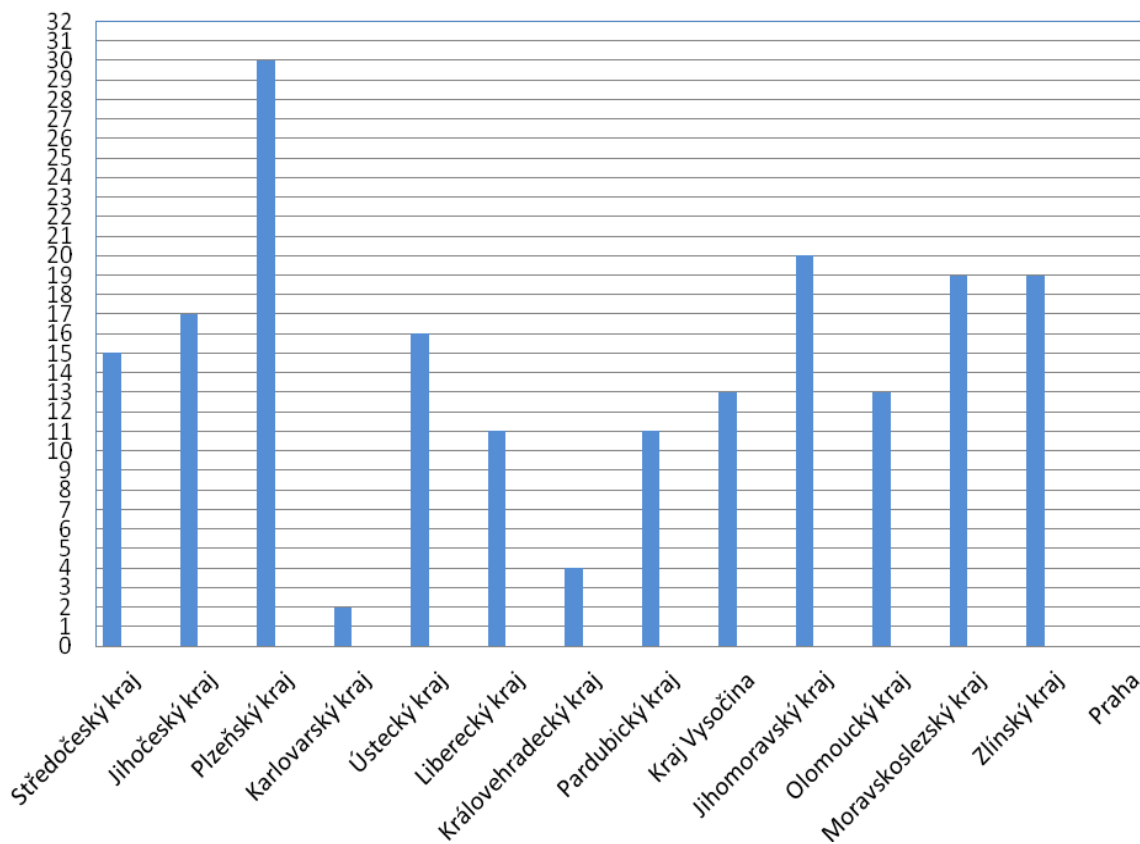
Dalším nejčastějším důvodem neúspěchu podaného záměru je nedodržení podmínek Programu mobility. Žadatelé často předkládají záměry, které neřeší komplexní odstraňování bariér ve městech, ale pouze dílčí projekty (ať už objekt nenavazující na pěší trasu, či trasu, na které se nenachází žádná přístupná či zpřístupňovaná budova). Důvodem může být nepochopení zaměření programu či snaha o řešení jiných problémů při neexistenci jiných vhodných dotačních titulů.

Od roku 2005 již bylo vyhlášeno 19 výzev (v každém roce jsou zpravidla vyhlášena dvě kola, na jaře a na podzim, výjimkou byl rok 2005 a 2009, kdy byla vyhlášena výzva pouze jedna). Celkem bylo od roku 2005 v rámci Programu mobility podáno 305 záměrů bezbariérových tras. Doporučeno k financování jich bylo 190, a to ve 144 městech či obcích České republiky. Vyšší počet záměrů je daný tím, že některá města své záměry opakovaně rozšiřují – viz dále.

	Počet podaných záměrů	Počet záměrů doporučených k financování
2005	11	9
2006	40	26
2007	43	34
2008	36	25
2009	25	10
2010	29	16
2011	24	16
2012	32	15
2013	48	24
2014	28	15
Celkem	305	190

Nejaktivněji se do Programu mobility zapojují města a obce z Plzeňského kraje s celkovým počtem 30 schválených záměrů, dále je to Jihomoravský kraj s počtem 20 schválených záměrů a kraj Zlínský a Moravskoslezský každý s 19 schválenými záměry. Nejméně aktivní jsou kraj Karlovarský se dvěma a kraj Královehradecký se čtyřmi schválenými záměry (z toho byly 3 záměry podány městem Hradec Králové). Hlavní město Praha předložilo prostřednictvím Technické správy komunikací jeden záměr bezbariérové trasy, ale neúspěšně. Vůbec nejúspěšnějším městem, co se týče počtu záměrů doporučených k financování, je město Chomutov se sedmi doporučenými záměry, dále pak následují Plzeň a Olomouc se šesti doporučenými záměry. Tato města se odstraňování bariér věnují dlouhodobě a systematicky a postupně zpřístupňují veškeré části města.

Počet záměrů doporučených k financování dle krajů



Seznam všech záměrů bezbariérových tras doporučených k financování od roku 2005 dle krajů

Středočeský kraj	Říčany, Nymburk, Týnec n. Sázavou, Kladno, Rakovník, Benešov, Kamýk n. Vltavou, Mladá Boleslav (2x), Poděbrady, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Bělá pod Bezdězem, Čelákovice, Neratovice, Dobříš
Jihočeský kraj	České Budějovice, Český Krumlov, Prachatice (2x), Týn nad Vltavou (3x), Hluboká nad Vltavou, Třeboň (2x), Protivín, Milevsko (3x), Blatná, Veselí nad Lužnicí, Lišov
Plzeňský kraj	Plzeň (6x), Rokycany, Domažlice (2x), Sušice (2x), Tachov, Stříbro, Bělá nad Radbuzou (2x), Dobřany, Holoubkov, Kařez, Volduchy, Heřmanova Huť, Starý Plzenec, Radnice, Mirošov, Česká Kubice, Hlohová, Nepomuk, Kyšice, Štěnovice, Dnešice, Mýto
Karlovarský kraj	Merklín, Sokolov
Ústecký kraj	Kadaň, Chomutov (7x), Most, Litoměřice, Klášterec nad Ohří, Roudnice nad Labem, Jiříkov, Bílina, Děčín, Postoloprty
Liberecký kraj	Nový Bor (2x), Turnov (2x), Desná, Mimoň, Semily, Lomnice nad Popelkou, Hrádek nad Nisou, Dubá, Liberec
Královéhradecký kraj	Hradec Králové (3x), Nové město nad Metují
Pardubický kraj	Pardubice, Svitavy (2x), Litomyšl, Chrudim, Žamberk, Ústí nad Orlicí, Chvaletice, Holice, Česká Třebová, Pardubický kraj
Kraj Vysočina	Jihlava (2x), Humpolec, Moravské Budějovice, Počátky, Nové Město na Moravě, Nové Veselí, Jemnice, Luka nad Jihlavou, Třebíč, Světlá nad Sázavou, Rouchovany, Jaroměřice nad Rokytnou
Jihomoravský kraj	Brno (3x), Hodonín (2x), Břeclav (4x), Kobyly, Vracov, Letovice, Blansko, Kuřim, Židlochovice, Čejkovice, Veselí nad

	Moravou, Starý Poddvorov, Lanžhot, Velké Pavlovice
Olomoucký kraj	Olomouc (6x), Šternberk, Přerov, Prostějov, Jeseník (3x), Šumperk
Moravskoslezský kraj	Orlová (3x), Bruntál, Bílovec (5x), Český Těšín, Krnov, Kopřivnice, Třinec, Hlučín, Odry (2x), Bolatice, Frýdek – Místek, Sedliště
Zlínský kraj	Kroměříž, Uherské Hradiště (2x), Otrokovice (3x), Dolní Bečva, Bojkovice, Slavičín (3x), Hulín, Napajedla, Valašské Klobouky, Vsetín, Hradčovice, Mysločovice, Kateřinice, Zlín
Praha	-

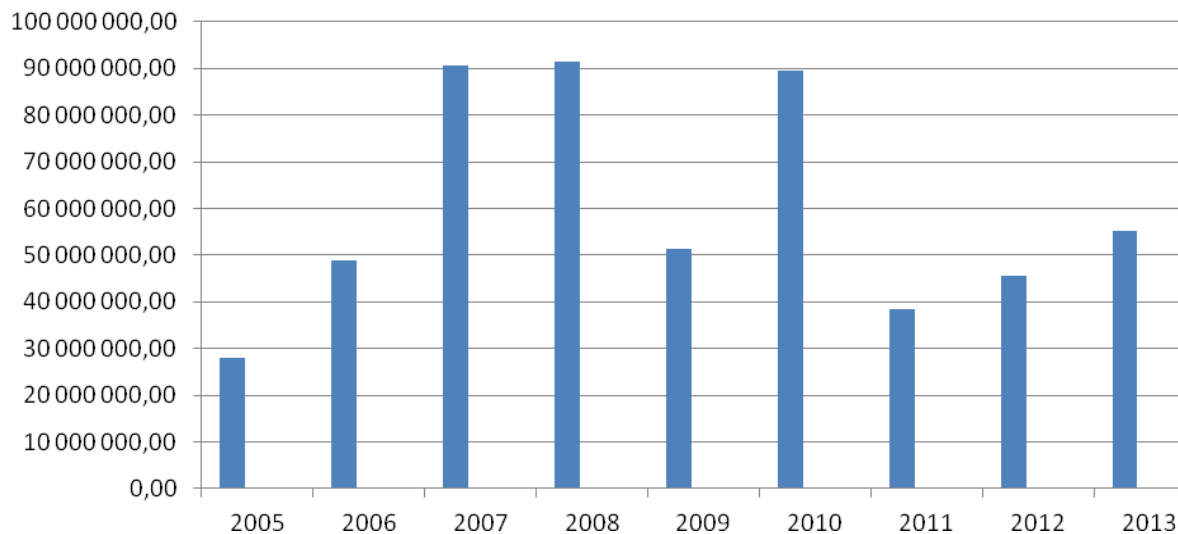
Nejpodstatnějšími důvody velkých rozdílů mezi aktivitou jednotlivých krajů jsou zřejmě priority samosprávy v daném území a různá míra povědomí o existenci a fungování programu. Vliv na zapojení města či obce do Programu mobility má zcela jistě také činnost a požadavky místních organizací hájících zájmy osob se zdravotním postižením. Do jisté míry se zde rovněž může projevovat činnost projektových manažerů zaměřených na Program mobility. Ke zvýšení informovanosti o tomto programu přispívá významně jeho veřejná propagace. To se potvrdilo v roce 2012, kdy se uskutečnilo několik seminářů na toto téma, a Řídící výbor Programu mobility obdržel celkově 48 záměrů bezbariérových tras, což bylo nejvíce v historii. Z tohoto důvodu se i v budoucím období počítá v pokračování pořádání každoročních seminářů zaměřených na Program mobility na Úřadě vlády a rovněž v jednotlivých krajích.

Na financování Programu mobility bylo v letech 2005-2013 ze státního rozpočtu vydáno celkem 538 151 142 Kč. Z níže uvedeného grafu lze vyčíst, že nejvyšší podpory bylo dosahováno v letech 2007, 2008 a 2010. V letech 2009 a 2011 pak došlo k výraznému propadu podpory poskytované na realizaci záměrů bezbariérových tras. Výkyv v roce 2009 souvisí s novelizací programu, kdy v roce 2008 bylo vyhlášeno pouze 1 kolo výzvy pro předkládání záměrů bezbariérových tras. Pokles v roce 2011 pak zřejmě souvisí se ekonomickou krizí, která se v plné míře promítla do rozpočtů obcí a měst (zejména do jejich investičních výdajů) až v průběhu roku 2011.

Postupné zvyšování objemu finanční podpory vyplacené na podporu tvorby bezbariérového prostředí od roku 2011 je pak důkazem toho, že zájem měst a obcí

o tvorbu bezbariérového prostředí neupadá a s rostoucí ekonomikou se zřejmě bude zvyšovat.

Finanční částka vydaná ze státního rozpočtu na realizaci Programu mobility v jednotlivých letech



Nejvíce se na financování Programu mobility podílel Státní fond dopravní infrastruktury, který v uvedeném období přispěl na 133 dílčích projektů částkou 323 320 589 Kč. Projekty financované Státním fondem dopravní infrastruktury zahrnují zpřístupňování pěších tras, tzn. budování bezbariérových chodníků, přechodů pro chodce apod. Dalším rezortem významně se podílejícím na financování Programu mobility je Ministerstvo pro místní rozvoj. Počet dílčích projektů, na které MMR poskytuje dotace, se každoročně pohybuje okolo deseti (v roce 2009 to bylo 9 projektů, v roce 2010 7 projektů, v roce 2011 9 projektů, v roce 2012 9 projektů a v roce 2013 10 projektů), od roku 2005 vydalo MMR na financování Programu mobility celkem 44 063 415 Kč, což je výrazný nadprůměr v rámci rezortů uvedených ve Vládním plánu. Tento trend je možné přisoudit faktu, že předkladatelem záměru je město či obec, jejichž primárním cílem bývá zpřístupnit městský či obecní úřad a nejbližší okolí. MMR rovněž přispívá na bezbariérové úpravy domů s pečovatelskou službou. Je logické, že pokud se dům s pečovatelskou službou nachází v objektu s bariérami, je jejich odstranění nanejvýše potřebné.

Z částky 539 140 587 Kč bylo do roku 2013 mimo jiné pořízeno 16 nízkopodlažních autobusů, zpřístupněno 41 městských či obecních úřadů a 45 kulturních zařízení (knihoven, kulturních domů, divadel, kin, atp.). Velký zájem o zpřístupňování knihoven a kulturních domů je dán především tím, že zde probíhá jednak spolková činnost a jednak

bohatý program knihoven pro děti, seniory apod. Rovněž bylo zpřístupněno 32 škol a školských zařízení. Častým motivem obce či města pro předložení záměru bezbariérové trasy je snaha zpřístupnit školu z důvodu nástupu žáka se zdravotním postižením do místní školy. Vzhledem k důležitosti zpřístupňování škol a školských zařízení, a tím pádem zajištění práva na inkluzivní vzdělávání dětí se zdravotním postižením, se nově navrhuje, aby bezbariérové úpravy v budovách škol a školských zařízení mohly být financovány i bez návaznosti na bezbariérové trasy. Zástupce Ministerstva školství mládeže a tělovýchovy v Řídícím výboru opakovaně upozorňoval na skutečnost, že se na rezort často obrací některá školská zařízení (případně prostřednictvím svých zřizovatelů) a dotazují se na možnost profinancování bezbariérových úprav svých objektů. MŠMT však nemůže ze zákona č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon), ve znění pozdějších předpisů, poskytnout finanční prostředky státního rozpočtu přímo konkrétnímu školskému zařízení.

Na základě výše uvedených informací je zřejmé, že Program mobility má výrazný pozitivní dopad na tvorbu bezbariérového prostředí ve městech a obcích v České republice a zejména pro menší obce je často jediným možným způsobem jak dosáhnout na finanční příspěvek ze státního rozpočtu (např. SFDI poskytuje příspěvky na opravy chodníků podél místních komunikací pouze v případě, že je projekt součástí záměrů bezbariérových tras doporučených k financování v rámci Programu mobility).

Původním záměrem při schvalování současného Vládního plánu financování Programu mobility bylo ukončit finanční podporu ze státního rozpočtu v roce 2015. Vzhledem k počtu budov veřejných institucí a veřejných prostranství, které stále zůstávají pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace nepřístupné, je však potřeba v této podpoře pokračovat nejméně dalších 10 let. Obdobně je třeba i nadále usilovat o zpřístupňování jednotlivých druhů veřejné dopravy, která je v řadě případů pro osoby s těžkým zdravotním postižením stále nedostupná.