

MODELÝ STANDARDŮ PRO PODPORU ROZHODOVÁNÍ V MANAGEMENTU VEŘEJNÉ SPRÁVY

Anna Černá

Vysoká škola ekonomická, Fakulta managementu, Jindřichův Hradec

The paper deals with the problem of „objective standards“ of public services. E.g. in the regional public transport there exist attempts to define minimum necessary number of bus connection/day for a village using a „macro“ model. The paper proposes an other approach of a „micro“ type.

1. Úvod

Veřejnou správou rozumíme správu veřejných záležitostí ve veřejném zájmu. **Management veřejné správy** chápeme jako organizaci a řízení systémů a procesů ve veřejné správě.

1.1. Úloha standardů v managementu veřejné správy

Jedním z důležitých rozhodovacích problémů ve veřejné správě je alokace dotačních prostředků na různě veřejně prospěšné aktivity. Poměr, ve kterém by se měly rozdělit, je prakticky nemožné určit tak, aby byli všichni spokojeni. Subjektivní vlivy se vždy ve větší, anebo menší míře prosadí.

Zvýšit objektivitu tohoto rozhodování není snadné. Jedním z prostředků je zavedení určitého typu mandatorních výdajů, generovaných uplatněním určitých norem ve formě prahových hodnot, neboli **standardů**, které se musí přinejmenším dodržet. Různé státy si je volí různě co do záběru i velikosti. Někde se určuje počet míst ve školách na 1000 obyvatel, jinde zase maximální počet žáků ve třídě. Někde najdeme minimální nutný počet parkovišť na 1000 obyvatel sídliště, jinde minimální počet spojů veřejné dopravy denně pro obec s více než 200 obyvateli apod.

Stanovení výše těchto standardů je rovněž samostatným problémem. Sotva bude dobré, aby je navrhoval někdo (byť třeba odborník) jen tak odhadem. Mnohem vhodnější je odvodit tyto standardy z nějakého objektivního kvantitativního modelu, vycházejícího z jednoduchého a transparentního principu, založeného na rovnosti práv a nároků obyvatel.

Cílem tohoto příspěvku je ukázat takovýto model pro standardy dopravní obsluhy veřejnou osobní dopravou. Využívá se přitom formule (1) a její důsledky, odvozené J. Černým v rámci řešení grantového projektu GAČR č. 103/97/0825.

1.2. Standardy dopravní obsluhy

Standard dopravní obsluhy určuje případný nárok nějakého osídleného místa (města, obce, nebo její samostatné části) na určitý počet obslužných spojů veřejné dopravy v pracovní resp. volné dny. U nás i ve světě se k jeho formulaci obvykle používá přístup charakterizovatelný jako „makro“: pokud má osídlené místo nejméně určitou prahovou hodnotu počtu oby-

vatel (např. 200), standard určuje minimální počet párů spojů, kterými musí být obsloužen (např. 6 v pracovní den a 3 ve volný). V ČR jsou však okresy, kde je mnoho osídlených míst s počtem obyvatel do 200, kterých se takto formulovaný standard netýká. Pro ilustraci si uveďme okres Tachov. V něm z 50 obcí je sice jen 13 do 200 obyvatel, ale těchto 50 obcí tvoří dohromady 223 samostatných částí, z nichž plných 188 má méně, než 200 obyvatel. I když v nich žije jen 17,5% obyvatel okresu, bylo by asi dost kruté, kdybychom jim nezaručili žádný standard dopravní obsluhy. Teoreticky vzato, když někde bydlí 190 obyvatel, z nichž je 30 žáků základní školy, tak jim onen „standard“ nestanovuje žádný nárok na autobusový spoj do školy. Na druhé straně, když jinde bydlí 201 obyvatel, téměř výhradně důchodců a osob v místě zaměstnaných, standard jim zaručí spoje, které vesměs nebudou využívat.

Kromě problému „co s osadami které mají pod 200 obyvatel“ je možné uvést další otázky, nabádající zdokonalit dosavadní standardy, jako například:

- Mají různé skupiny obyvatel (žáci, studenti, zaměstnanci apod.) dojíždějící ze stejné osady do stejného města stejný nárok na zajištění dopravní obsluhy?
- Mají dvě stejně velké osady s třebas 250 obyvateli ve stejné skladbě (žáci, zaměstnanci, atd.) stejný nárok na zajištění dopravní obsluhy ve stejné hustotě, i když první osada je ve vzdálenosti 8 km a druhá 30 km?

2. Modely standardů dopravní obsluhy

2.1. Různé přístupy

Zdokonalit používané standardy je možno dvojím způsobem:

- ponechat „makro“ přístup, ale zahrnout do něj odpovědi na výše položené otázky a problémy
- přejít na „mikro“ model, ve kterém se nárok dopravní obsluhu nebude přidělovat jednotlivým sídlům, ale obyvatelům.

My se v dalším budeme zabývat hlavně druhou z uvedených možností, ale rovněž si ukážeme, jak nám „mikro“ pohled může pomoci formulovat zcela jiné „makro“ standardy.

Chceme-li přejít na „mikro“ model, musíme změnit i jednotky, ve kterých budeme nárok vyjadřovat. U „makro“ modelu to byly celkem pochopitelně spoje. Ponechat je i v „mikro“ modelu a konstatovat, že třebas občan A má nárok na 0,032 spoje za den by asi nebylo nejlepší. K tomu nutno dodat i to, že není spoj jako spoj, že máme spoje odlišné svým určením (žákovské, zaměstnanecké, na úřad, k lékaři, na nákup atp.) i provedením (vlakové resp. autobusové o různém typu i kapacitě soupravy resp. vozidla).

Dále si musíme uvědomit, že o standardech se mluví z pohledu celospolečenského zájmu, reprezentovaného státem a tedy jejich zajištění klade nároky na státní rozpočet, protože se zcela jistě neobejde bez dotací.

Tyto okolnosti nás přivádějí na myšlenku, vyjadřovat standardy ne ve spojích, ale v korunách, čili ve finančních jednotkách. Představa by mohla být taková, že každý obyvatel by měl podle jakéhosi standardu nárok na určitou dotaci k zajištění jakýchsi spojů do školy, k lékaři apod. Přesněji řečeno, on by tento nárok „generoval“, ale nemusel by být adresátem dotace, jímž by mohla být obec, okres, nebo VÚSC (výběrem dopravce pro realizaci spojů se zatím zabývat nebudeme, i když de facto dotace skončí nakonec u něj).

I finanční způsob vyjadřování nároku na dopravní obsluhu nese však v sobě určitá úskalí. Představuje vlastně, pokud by se uzákonil, další mandatorní výdaje, které musí rozpočet zajistit aniž by sestavovatel rozpočtu mohl ovlivnit jejich výši a to je velmi nemilá komplikace. Daleko lepší by bylo, kdyby vláda mohla říci, že v daném roce bude na dopravní obsluhu „ve veřejném zájmu“, tj. cest do školy, práce, na úřad a k lékaři, rezervovat určitou sumu a tu pak na základe určitého objektivního pravidla rozdělí pro jednotlivé cílové entity (např. okresy). Jinými slovy, v tomto pojetí by standard neurčoval absolutní rozsah přidělených prostředků (a tedy i rozsah obsluhy), ale vzájemné poměry, podle kterých budou rozpočtované prostředky rozděleny.

2.2. Bodovací model

Pro toto pojetí se samozřejmě nabízí postup bodovací, který by nárok každého obyvatele vyjádřil určitým počtem bodů, ty by se sečetly za celý stát, pak by se přidělené rozpočtové prostředky vydělily celkovým součtem bodů, vznikla by korunová hodnota jednoho bodu a pak by každá entita (např. okres) dostala přiděleno tolik korun, kolik její obyvatele vygenerovali bodů krát korunová hodnota bodu. Slovo „standard“ by bylo namísto proto, že za standardních okolností by se nároky vyjadřovaly v **standardních dotačních bodech** (které však v dalším budeme nazývat prostě body) tak, jako kdyby 1 bod = 1 Kč. Když pak stát bude na tom dobře, zajistí svými prostředky tento standard, když ne, tak jej zredukuje, ale spravedlivě pro všechny.

3. Standardní bodování

Jak jsme již uvedli výše, v našem mikro-modelu dopravní obsluha, která podle určitého standardu náleží nějakému místu, obci, okresu nebo VÚSC, se nebude odvíjet od počtu jeho obyvatel, ale od součtu bodů, které mu tyto obyvatele vygenerují. K tomu si však musíme upřesnit postup, jak se tyto body budou určovat.

3.1. Typ osídlení (a vozidel)

Tento faktor zavádíme do standardního bodování proto, že může ovlivňovat typ vozidla, vhodného k obsluze území s uvedeným typem osídlení.

Vzhledem k tomu, že s výjimkou několika větších měst a městských aglomerací je jednoznačně převládající obsluha autobusovou dopravou, všimneme si ponejprv s jakými autobusy lze počítat. Pro naše potřeby je samozřejmě nebudeme rozdělovat podle firemních značek a typů, ale podle jejich kapacit, tj. podle počtu cestujících (sedících a stojících dohromady), jež může vozidlo maximálně pojmout. Rozdělení a terminologii převezmeme ze zahraničí, protože se nám jeví jako praktičtější, i když (zatím) neodpovídá českým normativům. Budeme rozlišovat vozidla s kapacitou

- 8-15 a budeme je nazývat mikrobusey a za typické budeme považovat vozidlo s kapacitou 9
- 16-35 - „ - minibusy - „ - 25
- 36-55 - „ - midibusy - „ - 45
- 56-105 - „ - standardní autobusy - „ - 80
- nad 105 - „ - kloubové autobusy - „ - 120

Byť to není precizně statisticky dokázáno, ze zkušenosti lze vyvodit, že má-li autobus A kapacitu k a celkové náklady na 1 km c , kdežto autobus A' má totéž k' a c' , pak zhruba platí vztah

$$c' = \sqrt{\frac{k'}{k}} c$$

neboli, jinými slovy, zvětší (zmenší)-li se kapacita vozidla např. 2-krát, zvětší (zmenší) se jeho kilometrické náklady $\sqrt{2}$ -krát, čili 1,41-krát.

Co však platí pro náklady na jednoho cestujícího? Označme si je n resp. n' . Pak zřejmě

$$n' = \frac{c'}{k'} = \frac{\sqrt{\frac{k'}{k}} c}{k'} = \sqrt{\frac{k'}{k}} \frac{c}{k'} = \sqrt{\frac{k'}{k}} \frac{c}{k} \frac{k}{k'} = \sqrt{\frac{k'}{k}} \frac{c}{k} = \sqrt{\frac{k'}{k}} n \quad (1)$$

což vlastně znamená, že poměr nákladů na 1 osobokilometr je právě opačný, jako na 1 vozidlo-kilometr, tedy např. osobokilometr ve vozidle s poloviční kapacitou bude 1,41-krát dražší. A tato skutečnost se zcela jistě odrazí v nákladech na dopravní obsluhu území. Srovnáme například okresy Tachov a Uherské Hradiště. V prvním je 37 obyvatel na 1 km², ve druhém 150. I když v prvním nemožno vyloučit použití menších a ve druhém větších vozidel, přece jen lze očekávat, že pro okres TC hlavními budou autobusy pro 46 a částečně pro 25 cestujících, v UH to bude 80 a částečně 120. Z toho plyne, že poměr kapacit vozidel, potřebných v těchto okresech bude přibližně 1:2,2 a tedy náklady na 1 osobokilometr je nutno v okrese TC očekávat 1,5-krát větší, než v UH.

Při této příležitosti se musíme rozhodnout, zda

- se budeme snažit, aby to, co cestující v okresech s různou hustotou obyvatel zaplatí za 1 km jízdy, bylo zhruba stejné v celé ČR, bez ohledu na to, v jak velkém autobusu a za jaké průměrné náklady jede,
- anebo budeme stále dotovat stejnou část ekonomického jízdného (např. zhruba 50%) a pak bude cestující v TC za 1 km platit více, než v UH.

Vzhledem k celkem pevně zakořeněnému povědomí solidarity se dá očekávat, že převládne podpora první možnosti (jež, z matematického hlediska, je však složitější.). Pro tento případ bude vhodné vycházet z autobusu pro 80 cestujících, protože zatím v ČR standardní autobusy vysoce převládají a z průměrných údajů pro tato vozidla, které jsou zhruba tyto: cena 0,7 Kč/km, kterou platí cestující a stejně velké průměrné dotace, tj. opět 0,7 Kč/km při průměrném (pře počítaném) počtu 18 cestujících za plné jízdné, neboli při průměrném obsazení vozidla na 22,5% (obojí znamená, že počítáme s náklady 25,20 Kč na 1 km autobusu pro 80 cestujících). Pakliže i u jiných velikostí autobusů budeme předpokládat stejnou průměrnou obsazenost 22,5%, dostaneme se úpravou vztahu (1) k následující závislosti dotace 1 osobokilometru na průměrné kapacitě vozidla:

$$d(k) = 12,522 \cdot k^{-0,5} - 0,7 \quad (2)$$

tedy např. dotace $d(25) = 1,80$ Kč, $d(45) = 1,17$ Kč, $d(80) = 0,7$, $d(120) = 0,44$ Kč.

Zůstává nám však zatím nezodpovězena otázka, jak pro dané území (např. okres) určíme číslo k tj. průměrnou (průměrnou) kapacitu autobusu pro dopravní obsluhu toho území. Jak jsme již naznačili, číslo k bychom mohli vyjádřit v závislosti na hustotě obyvatel h v tomto území. Žel, nemáme k tomu k dispozici žádný model a proto si jej musíme vytvořit sami.

Představme si dvě spádové oblasti o stejné ploše p , přináležící nějakým dvěma městům ve dvou různých okresech s různými hustotami h_1 a h_2 obyvatel, tedy o celkových počtech obyvatel ph_1 a ph_2 . Když pak předpokládáme, že procento obyvatel, využívajících veřejnou dopravu je v obou okresech stejné (označme jej 100r%), pak počty obyvatel těchto spádových oblastí, využívajících veřejnou dopravu, jsou prh_1 a prh_2 , Jinými slovy, jde lineární funkci

hustoty h . Na druhé straně však musíme uvážit, že ať v nějakém místě bydlí 5 nebo 20 žáků, v obou případech potřebují ze svého směru spoj do školy, dospějeme k závěru, že potřebný počet spojů na hustotě obyvatel vlastně ani nezávisí a pro stejně velká spádová území je zhruba stejný. Z toho pak docházíme k závěru, že i průměrná kapacita vozidla k by měla být lineární funkcí hustoty h , neboli $k = a.h$, kde a je zatím neznámý koeficient. Jenže zde si musíme uvědomit, že i když jsou v osadě třeba jen 3 žáci, musíme se jim o dopravu do školy postarat a tedy při velmi malých hodnotách h nemůžeme počítat se stejně malou kapacitou k (ale nejméně 9) a proto se zdá vhodnějším závislost $k = a.h + 9$. Při určování hodnoty a bude dobré si uvědomit, že dosud (nebo přesněji dříve) měli dopravci v našich okresích k dispozici téměř výhradně jen autobusy standardní pro zhruba 80 a kloubové pro zhruba 120 cestujících (přesná čísla závisela od konkrétních typů vozidel). V okresích o velké hustotě obyvatel se používala vozidla obou velikostí a tedy můžeme předpokládat, že průměrná nabízená kapacita k byla opravdu ta, kterou obsluha okresu potřebuje. V méně zalidněných okresích, kde dříve jezdily jen standardní autobusy, se toto předpokládat nedá, protože nyní se ukazuje, že tyto okresy nasazují v poslední době čím dál tím víc midi- a minibusů a zatím v tom nedosáhli ustálený stav. Vyjdeme-li tedy z pozorování okresů zalidněnějších, můžeme pro naše potřeby prozatím zavést hodnotu $a = 0,6$. Když potom nějaký dospělý cestující vykoná cestu, která je předmětem dotace (v tzv. „veřejném zájmu – např. na úřad) v délce s (myslí se délka projaté trasy autobusu, pěší cesta se nepočítá), pak po dosazení do (2) dostaneme, že odhad dotace na tuto cestu v okrese s hustotou obyvatel h bude (původně v Kč, ale, jak jsme již naznačili, my budeme mluvit o standardních dotačních bodech, neboli krátce bodech)

$$d(h,s) = [12,522 \cdot (0,6.h + 9)^{-0,5} - 0,7] \cdot s \quad (3)$$

neboli v jiné formě

$$d(h,s) = \left(\frac{12,522}{\sqrt{0,6h + 9}} - 0,7 \right) s \quad (3')$$

Poznámka. Určité potíže by mohli nastat v interpretaci délky cesty s . Když totiž někdo bydlí přímo u autobusové zastávky a pracuje přímo u jiné, pak celková délka jeho cesty je prakticky stejně dlouhá, jako jeho cesta autobusem. Naopak, když má na zastávku z bytu i z práce po 500 m, je celková délka cesty o 1 km delší, než cesta autobusem. Přemístění zastávky by tedy mohlo výrazně ovlivnit dotační nároky a je otázka, zda je to dobře. Z toho důvodu bude asi správnější zavést tzv. přepočítanou délku cesty s , rovnající se celkové délce cesty, zmenšené o určitou „akceptovatelnou délku pěší chůze“ (např. 1,5 km), neboli, je-li celková délka cesty s_0 , pak definujeme redukovanou délku cesty $s = \max \{0, s_0 - 1,5\}$

3.2. Různé skupiny obyvatel

Dotace jsou rozpočtovou položkou a proto se určují na období 1 roku. Vzorec (3') však vyjadřuje dotační nároky na jednu cestu. Chceme-li určit dotační nároky konkrétního občana např. na cesty k lékaři, musíme odhadnout jejich očekávaný počet (tj. statistickou střední hodnotu) za rok n_l , (redukovanou) délku jedné cesty tam a zpět dohromady s_l a pak tyto nároky budou $d(h,s_l) \cdot n_l$ bodů. Pokud občan, kromě cest k lékaři, vykoná za rok ještě n_p cest do práce o délce s_p a n_u cest na úřad o délce s_u , budou jeho celkové standardní dotační nároky

$$d = d(h,s_l) \cdot n_l + d(h,s_p) \cdot n_p + d(h,s_u) \cdot n_u$$

Jiný občan třeba do práce nechodí, čili pro něj $s_p = 0$ i $n_p = 0$ ale zato jako žák má do základní školy redukovanou délku jedné cesty tam i zpět s_z a vykoná jich za rok n_z , pro jiného, jenž je studentem střední školy, je sice $s_p = 0$, $n_p = 0$, $s_z = 0$, $n_z = 0$, ale s_s a n_s jsou pochopitelně nenu-

lové. Obecně pro jakéhokoliv občana můžeme tedy jeho standardní dotační nároky vyjádřit pomocí formule

$$d = d(h, s_l) \cdot n_l + d(h, s_p) \cdot n_p + d(h, s_z) \cdot n_z + d(h, s_s) \cdot n_s + d(h, s_u) \cdot n_u \quad (4)$$

samozřejmě s tím, že vždy jsou některé hodnoty s resp. n nulové.

Z pohledu nároků na dopravní obsluhu (a z toho plynoucí dotace) můžeme tedy obyvatele rozdělit do těchto skupin:

- 1 – děti předškolního věku (ty sice jízdné neplatí a místo ve vozidle zabírají zanedbatelné, ale musí s nimi cestovat nějaký dospělý a jeho cesta k lékaři a k zápisu do školy bude dotována)
- 2 – žáci základních škol (u nich musíme uvažovat o denních cestách do školy a občasných k lékaři, sice za poloviční jízdné a tudíž zdánlivě za větší dotaci, ale zase zabírají o něco méně místa ve vozidle, což pro naše úvahy toto kompenzuje a proto můžeme používat zhruba tentýž vzorec (3) na 1 km)
- 3 – denně dojíždějící studenti středních škol (uvažujeme cesty do práce, k lékaři a na úřady)
- 4 – denně dojíždějící zaměstnanci (cesty do práce, k lékaři a na úřady)
- 5 – ostatní dospělí (cesty k lékaři a na úřady).

Toto rozdělení není samozřejmě jediné možné. Dalo by se jistě uvažovat o rozdělení skupiny 5 na důchodce, ženy v domácnosti, studenty resp. zaměstnance odjíždějící jednou týdně za prací apod., nebo o sloučení skupin 3 a 4. Posledně jmenovaná možnost do značné míry závisí od toho, zda a do jaké míry budeme považovat dopravu do zaměstnání za „výkon ve veřejném zájmu“, což je u dopravy studentů do školy samozřejmě – daňoví poplatníci mají evidentně zájem na tom, aby se mládež vzdělávala, ale není plně jasné, proč by měli mít daňoví poplatníci finanční spoluúčast na tom, že se prodavačka supermarketu rozhodla bydlet na vesnici a denně dojíždět 15 km do města. Dá se však očekávat, že se tato spoluúčast „politicky prosadí“ a tedy sloučení skupin 3 a 4 bude možné.

Poznámka. I když jsme vzorce (3) resp. (3') a (4) odvodili pro potřeby „mikro“ modelu, můžeme je použít i pro „makro“. Pro danou obec, nebo místní část však nám nebude stačit údaj o počtu obyvatel, budeme potřebovat tyto hodnoty

s_l – průměrná délka cesty veřejnou dopravou k lékaři (redukováná, samozřejmě)

s_z – - „ - do základní školy

s_s – - „ - do střední školy

s_p – - „ - do práce

s_u – - „ - na úřad

m_i – počet obyvatel, patřících do i -té skupiny

n_{il} , n_{iz} , n_{is} , n_{ip} , n_{iu} – průměrný počet cest obyvatele, patřícího do i -té skupiny, k lékaři, do základní školy, do střední školy, do práce a na úřad za rok (mnohá tato čísla budou samozřejmě 0).

Pak celkové dotační nároky dané obce, nebo místní části budou $d =$

$$d(h, s_l) \sum_{i=1}^5 m_i n_{il} + d(h, s_z) \sum_{i=1}^5 m_i n_{iz} + d(h, s_s) \sum_{i=1}^5 m_i n_{is} + d(h, s_p) \sum_{i=1}^5 m_i n_{ip} + d(h, s_u) \sum_{i=1}^5 m_i n_{iu} \quad (5)$$

Dokonce bychom mohli uvažovat v ještě větším „makro“ měřítku a přejít od obce k okresu, nebo ještě většímu územnímu celku, případně až k celému státu. Předpokládáme-li, že průměrné délky cestování s_l , s_z , s_s , s_p , s_u jsou zhruba stejné v celém uvažovaném území (což při větších územích nemusí být zcela přesná pravda, ale pro první přiblížení snad je to

přijatelné) a předpokládáme-li totéž pro n_{il} , n_{iz} , n_{is} , n_{ip} , n_{iu} , pak můžeme vzorec pro d použít i pro toto území, samozřejmě s tím, že hodnoty m_i jsou vztaženy k němu.

3.3. Poznámka k obsluze jinými dopravními obory

Kromě linkové autobusové dopravy, která tvoří základ dopravní obsluhy veřejnou dopravou v našem státě, svou roli hrají i

- železniční doprava
- městská hromadná doprava (zkr. MHD).

U obou těchto oborů platí, že kterékoliv jimi obsluhované místo v ČR může být v případě nutnosti obsluženo linkovými autobusy. U nás nemáme takové obce, jako je Zermatt ve Švýcarsku, nebo Vernazza v Itálii, do kterých vůbec nevedou silnice a musí se tam cestovat železnicí (anebo navíc i lodí ve druhém případě). Rovněž si nutno uvědomit, že, až na několik výjimečných případů, neposkytují u nás jak MHD, tak železniční doprava služby ani kvalitnější, ani s menšími náklady na jednoho cestujícího než linková autobusová doprava. Proto počet standardně přidělených bodů a z něj odvozená suma dotací můžou být počítány podle výše uvedených vzorců, bez ohledu na to, zda konkrétní místo možno obsloužit i jiným dopravním oborem, nebo ne. Ti, co pak budou disponovat dotačními prostředky se budou moci citlivě rozhodnout, jak je mezi případné konkurenční obory rozdělit.

4. Realizace v praxi

Praktická realizace výše uvedeného standardního bodovacího postupu bude zřejmě muset probíhat ve dvou fázích:

- náběh
- ustálený provoz

Ve fázi náběhu navrhuje postupovat paralelně po dvou kolejích.

4.1. Sběr údajů pro „mikro“ model a jejich zpracování

Okresní úřady si vyžádají od obecních resp. městských úřadů v elektronické podobě (nejlépe v programu Excel) seznam obyvatel, kde se o každém uvedou tyto údaje: jméno, příjmení, čís. kód skupiny (1 – dítě předškolního věku, atd.), bydliště-obec, místní část, adresa, redukovaná vzdálenost do zaměstnání s_p (pokud není zaměstnán, tak 0), odhad ročního počtu cest do zaměstnání n_p , totéž pro cesty do základní školy s_z , n_z , do střední školy s_s , n_s , k lékaři s_l , n_l a na úřad s_u , n_u . Tyto údaje si okresní úřady překontrolují (alespoň namátkově), aby se na ně dalo spolehnout.

Pomocí programu Excel dle rovnice (4) se pak vypočtou dotační body d , jež generuje každý obyvatel. Jejich součtem pro všechny obyvatele, bydlící v daném sídelním místě (místní části, obci, okresu atp.), se získají standardní dotační body d , příslušné pro toto místo a jejich součtem pro celý stát dostaneme celkové standardní dotační nároky D .

4.2. Rychlé sestavení „makro“ modelu

Může se stát, a pravděpodobně se i stane, že údaje d resp. D budou zapotřebí dříve, než stihnou proběhnout činnosti, popsané v 4.1. V tom případě bude nutné zjistit pro dané území hodnoty, vystupující ve formule (5). Některé z dostupných statistických podkladů, jiné průzkumem (např. anketním). Zjištěné hodnoty se pak dosadí do (5) a tím se získá hodnota d (která pro území celého státu bude vlastně hodnotou D).

Hodnoty d a D , zjištěné z „makro“ modelu, budou důležité i z jiného důvodu. Orgán státní správy, disponující finančními prostředky na dotace (stát, okres, případně VÚSC), jeho pomocí bude mít možnost zkontrolovat důvěryhodnost podkladů, získaných postupem 4.1 z „mikro“ modelu. Když třeba na úrovni okresu bude mezi hodnotami d , získanými pro nějakou obec z obou těchto modelů, větší rozdíl, než odpovídá statistické chybě, bude možno opětovnou kontrolou obou postupů odhalit chybu. Žel, nelze totiž vyloučit ani chyby úmyslné, ve snaze o získání větší dotace.

4.3. Využití hodnot d a D

Předpokládejme, že státní rozpočet určí pro daný rok na dotace dopravní obslužnosti sumu R . Podíl $c = R/D$ pak bude znamenat výši dotace, připadající na jeden standardní dotační bod. Když pak nějaké sídelní místo bude mít d bodů, přidělí se mu cd Kč dotace.

Zatím se zdá nejrozumnějším, aby cesta dotací ze státního rozpočtu začínala na Ministerstvu dopravy a spojů, které by po zkontrolování hodnot d , získaných z jednotlivých okresů, určilo hodnoty D , c a přidělilo příslušné dotace na jednotlivé okresy. Ty by pak v souladu se svou dopravní politikou tyto prostředky využily – možností by se nabízelo více, například

- decentralizovaná: okres by přidělenou sumu rozdělil obcím ve stejném poměru, v jakém byly jejich počty standardních bodů (tj. měla-li obec d bodů, dostala by k dispozici cd Kč), samozřejmě s tím, že by tyto prostředky byly účelově vázány na dotace veřejné dopravy
- centralizovaná: okres by si nechal vyřešit takový projekt optimalizace veřejné dopravy, který by vystačil s přidělenou dotací a pak by na jednotlivé segmenty dopravní obsluhy vypsal výběrová řízení (různé turnusy vozidel by případně zajišťovali různí dopravci).

V obou těchto případech cítíme, že za současné situace budou okresy mít svázané ruce tím, že zatím v ČR chybí legislativa, umožňující oficiálně organizovat a dotovat „carsharing“, tj. společné využívání soukromých osobních automobilů. Tento způsob by daleko efektivněji zajistil dopravní obsluhu v řídko osídlených oblastech s osadami o malém počtu obyvatel, než dosavadní autobusová doprava.

Článek vznikl i s částečnou podporou grantu GAČR č. 103/97/0825

Kontaktní adresa:

Ing. Anna Černá, CSc.
FM VŠE, Jarošovská 1117/II
377 01 Jindřichův Hradec
☎ 0331/517 211
fax.: 0331/3613 49
e-mail: cerna@fm.vse.cz

Recenzoval: doc.Ing.Milan Graja,CSc., KDP, DFJP, UPa

