

Národní rozvojový program mobility pro všechny

Praha, 14. července 2014

OBSAH:

SEZNAM POJMŮ A ZKRATEK:	2
1. ZAMĚŘENÍ PROGRAMU MOBILITY	3
1.1. Úvod	3
1.2. SOUČASNÝ STAV	3
2. CÍL PROGRAMU MOBILITY	5
3. OPATŘENÍ	5
3.1. ODSTRAŇOVÁNÍ BARIÉR V BUDOVÁCH	5
3.2. ZPŘÍSTUPŇOVÁNÍ DOPRAVY	6
3.2.1. <i>Zpřístupňování budov zajišťujících dopravní služby</i>	6
3.2.2. <i>Zpřístupňování komunikací pro chodce a veřejné dopravy</i>	7
4. FINANČNÍ PODPORA PROGRAMU MOBILITY ZE STÁTNÍHO ROZPOČTU	7
5. INSTITUCIONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ A POSTUP PŘI REALIZACI PROGRAMU MOBILITY	8
5.1. ŘÍDÍCÍ VÝBOR A ZÁKLADNÍ STRUKTURY ŘÍZENÍ	8
5.2. HODNOTITELSKÁ KOMISE	8
5.3. OBSAH ZÁMĚRU	9
5.4. ROZŠÍŘENÍ ZÁMĚRU.....	10
5.5. PŘEDKLÁDÁNÍ ZÁMĚRŮ.....	10
5.6. SYSTÉM VÝBĚRU ZÁMĚRŮ	11
5.7. SLEDOVÁNÍ REALIZACE ZÁMĚRŮ.....	12

SEZNAM POJMŮ A ZKRATEK:

MD	Ministerstvo dopravy
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
VVZPO	Vládní výbor pro zdravotně postižené občany
NRZP	Národní rada osob se zdravotním postižením ČR
MHD	Městská hromadná doprava
Program mobility	Národní rozvojový program mobility pro všechny
Vládní plán	Vládní plán financování Národního rozvojového programu mobility pro všechny na období 2016–2025
Instituce	Institucemi se rozumí ministerstva, úřady a orgány státní správy určené Vládním plánem k zajištění financování Programu mobility.
Záměr	Záměrem se rozumí návrh komplexního řešení svobodného pohybu ve městě/obci. Záměr se zpravidla skládá z několika projektů.
Projekt	Projekty jsou dílčí akce na bezbariérové trase (zpřístupnění jednotlivých budov ležících na bezbariérové trase, odstraňování bariér v dopravě apod.).
Obec	Je-li v textu uvedeno pouze „obec“ bez dalšího upřesnění, rozumí se tím jakákoli obec či město na území ČR.

1. ZAMĚŘENÍ PROGRAMU MOBILITY

1.1. Úvod

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 je 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 je možno přispívat v rámci 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.

Vzhledem ke skutečnosti, že potřeba podpory vytváření bezbariérového prostředí nadále pokračuje, byl v roce 2014 usnesením vlády České republiky ze dne 14. července 2014 č. 568 přijat nový Vládní plán financování, který zajišťuje financování programu na období 2016–2025. V této souvislosti byl rovněž aktualizován Program mobility, do kterého byly promítnuty požadavky a poznatky získané za dobu desetileté existence programu.

1.2. Současný stav

Přístupnost veřejných budov, infrastruktury a dopravní sítě je důležitým faktorem kvality života obyvatelstva a hraje tak klíčovou úlohu pro volbu místa bydliště a pracoviště. Přístupná dopravní infrastruktura je jednou ze základních podmínek pro zapojení osob se sníženou schopností pohybu a orientace do aktivního života společnosti. Zpřístupnění dopravní infrastruktury povede rovněž ke zvýšení ekonomických aktivit cílové skupiny.

Povinnost odstraňovat překážky a bariéry bránící přístupnosti budov, dopravní sítě, dopravy a dalších vnitřních i venkovních zařízení, včetně škol, obytných budov, zdravotnických zařízení a pracovišť, vyplývá pro Českou republiku rovněž z ustanovení čl. 9 Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením.

Řada měst a obcí již v minulosti investovala do bezbariérových úprav budov veřejných institucí a služeb, a to v rámci Programu mobility, ze strukturálních fondů Evropské unie či z vlastních prostředků. Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, stanoví mimo jiné povinnost pro nové stavby i rekonstrukce pozemních komunikací a veřejného prostranství a staveb občanského vybavení v částech určených k užívání veřejností, splňovat podmínky bezbariérovosti. I přesto zůstává celá řada budov veřejných institucí a služeb nepřístupných. Jedná se zejména o budovy úřadů, škol, sociálních a zdravotních služeb, které byly postaveny v době, kdy povinnost zajistit bezbariérové užívání staveb nebyla uložena zákonem.

Česká republika je rovněž bohatá na kulturní dědictví. Mnoho center měst se dochovalo ve své historické podobě, 250 z nich je chráněno státní památkovou péčí a 5 je zapsáno na seznamu UNESCO. Řada veřejných prostranství dosud rovněž neumožňuje dostatečný bezbariérový pohyb. Takováto situace negativně ovlivňuje návštěvnost měst/obcí a snižuje rovněž turistický potenciál lokalit.

Při zpřístupňování budov je potřeba jejich propojení bezbariérovou pěší trasou či bezbariérovou dopravou v rámci města/obce. Bezbariérový pohyb po městě/obci je potřeba řešit v širším pohledu a není možné zaměřit se na realizaci jednotlivých projektů bez jejich vzájemného propojení.

Přestože byla v minulých letech přístupnosti dopravy ve městech a obcích i mimo ně věnována zvýšená pozornost, situace v této oblasti zůstává i nadále neuspokojivá. Městskou hromadnou dopravu v ČR zajišťuje 111 měst. Je provozována dopravou autobusovou, tramvajovou, trolejbusovou a v hlavním městě Praze i metrem. Je potřeba nadále podporovat veškeré úpravy vedoucí k odstraňování bariér vzniklých v minulosti a zároveň se vyvarovat vytváření bariér nových. Ve většině větších měst, případně v příměstských oblastech velkých aglomeračních center, jsou provozovány integrované dopravní systémy hromadné dopravy. Tyto systémy integrují všechny dostupné druhy veřejné dopravy s preferencí kolejové dopravy a současně umožňují i zavádění tarifní politiky. Je potřeba zajistit, aby byla integrovaná doprava přístupná pro všechny skupiny obyvatelstva.

Výše uvedená charakteristika vede k závěru, že v České republice stále existuje značná potřeba investic do komplexního řešení svobodného pohybu obyvatelstva ve městech a obcích. Počet obyvatel, kteří mají sníženou schopnost pohybu či orientace, a to jak krátkodobě či dlouhodobě, je odhadován na 1/3 populace České republiky. Zahrnuje osoby s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osoby pokročilého věku, těhotné ženy, osoby doprovázející dítě v kočárku nebo dítě do tří let. Proto Program mobility podporuje zpřístupňování dopravy a odstraňování bariér v budovách veřejných institucí a služeb. Prostředky Programu mobility jsou uvolňovány převážně na realizaci ucelených bezbariérových tras.

2. CÍL PROGRAMU MOBILITY

Hlavním cílem Programu mobility je zajistit svobodný pohyb ve městech a obcích pro všechny skupiny obyvatelstva.

Hlavního cíle Programu mobility je dosahováno prostřednictvím strategických cílů, kterými jsou:

- bezbariérová dostupnost služeb veřejné správy, zdravotních a sociálních služeb, pracovních a vzdělávacích příležitostí a možností kulturního využití,
- zlepšení přístupu všech obyvatel k veřejné dopravě,
- zvýšení kvality a bezbariérovosti komunikací pro chodce ve městech a obcích.

3. OPATŘENÍ

3.1. Odstraňování bariér v budovách

Zaměření:

Toto opatření zahrnuje jak odstraňování bariér při vstupu do budov, tak odstraňování bariér uvnitř budov. Úpravami vstupu do budov se rozumí například odstranění výškových rozdílů mezi přístupovým chodníkem a dveřmi (výstavba rampy nebo zdvihacího zařízení) a úprava vstupních dveří. Úpravami uvnitř budovy se rozumí zejména zajištění vertikálního pohybu po budově (výstavba výtahu, nebo ve výjimečných případech alespoň zdvihací plošiny), zajištění horizontálního pohybu po budově (úprava průchozích prostor a rozšíření dveří), dále bezbariérové úpravy hygienických zařízení a také osazení orientačních a informačních panelů přístupných pro všechny cílové skupiny.

Podpora je určena na tyto kategorie budov:

- budovy veřejných institucí, jako jsou ústřední orgány státní správy, pracoviště Úřadu práce ČR, pracoviště České správy sociálního zabezpečení, finanční a celní úřady, soudy, státní zastupitelství, služebny Policie ČR, budovy radnic (obecní a městské úřady) a krajské úřady,
- budovy vzdělávacích, sportovních a kulturních zařízení,
- budovy zařízení poskytující zdravotní a sociální služby a domy zvláštního určení,
- budovy pošt.

Důležitým měřítkem při posuzování záměrů je komplexnost navrhované trasy, tj. celkové propojení budov a bezbariérové dopravy. Prostředky uvolňované v rámci tohoto opatření jsou určeny pouze na úpravy budov, které leží na bezbariérové trase. Výjimku tvoří budovy škol a školských zařízení, kde lze v odůvodněných případech uvolnit prostředky na úpravy objektu i bez návaznosti na bezbariérovou trasu.

Specifické cíle:

- Zajištění bezbariérového užívání budov veřejných institucí ležících na bezbariérových trasách.
- Zvýšení dostupnosti služeb pro všechny skupiny obyvatelstva.
- Zapojení občanů do systému vzdělání, pracovního procesu a volnočasových aktivit.

- Zvýšení mobility občanů.
- Zvýšení zájmu obyvatel o veřejné dění.

Financování:

Spolufinancování bude zajištěno z rozpočtů jednotlivých institucí dle Vládního plánu. V případě povinné výše podílové spoluúčasti žadatele je tato výše stanovena příslušnými rezorty v dokumentaci programu, v rámci kterého jsou příspěvky nebo dotace ze státního rozpočtu poskytovány.

Příjemci finanční podpory:

Obce, města, kraje, resp. organizace zřizované obcemi, městy a kraji.

3.2. Zpřístupňování dopravy

Toto opatření zahrnuje dva okruhy intervencí:

- zpřístupňování budov zajišťujících dopravní služby,
- zpřístupňování komunikací pro chodce a veřejné dopravy.

3.2.1. Zpřístupňování budov zajišťujících dopravní služby

Zaměření:

Kategorie budov zajišťujících dopravní služby zahrnuje budovy železničních stanic a autobusových nádraží určených pro veřejnost, v nichž jsou poskytovány služby související s přepravou.

Cílem je zajištění bezbariérové přístupnosti a možnosti bezbariérového užívání těchto budov, včetně nástupišť. Nezbytnou podmínkou je napojení takovýchto budov na bezbariérové trasy města/obce.

Specifické cíle:

- Zkvalitnění bezbariérového propojení jednotlivých úřadů a institucí ve městě/obci odpovídající současným a budoucím potřebám.
- Zvýšení územní mobility obyvatelstva, zejména mobility pracovních sil.
- Zvýšení zájmu obyvatel o veřejnou dopravu prostřednictvím zlepšování její kvality.
- Zvýšení bezpečnosti provozu a snížení nehodovosti.

Financování:

Financování je podílové a příslušnými zdroji jsou rozpočet vlastníka infrastruktury (provozovatele), SFDI (v souladu se zákonem č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby, a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a dle schvalovaných „Pravidel“) nebo MD (dle pravidel vydávaných pro příslušné rozpočtové období) a další (rozpočet kraje, obcí a měst).

Příjemci finanční podpory:

Vlastníci (provozovatelé) budov železničních stanic a autobusových nádraží určených pro veřejnost, v nichž jsou poskytovány služby související s přepravou.

3.2.2. Zpřístupňování komunikací pro chodce a veřejné dopravy

Zaměření:

Budování bezbariérových tras včetně odpovídajících dopravních prostředků. V rámci záměrů bezbariérových tras je třeba klást důraz na propojení jednotlivých objektů bezbariérovou dopravou.

Podpora je určena k:

- zpřístupňování pěších tras a jejich napojení na dopravní systémy,
- odstraňování bariér stavebního charakteru ve vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravě – zejména odstraňování bariér na zastávkách a nástupištích,
- vybavení dopravních prostředků vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy informačními a signalizačními zařízeními pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace,
- systémová opatření ve veřejné dopravě, zejména instalace veřejných informačních a odbavovacích systémů přístupných pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace.

Zpracovaný koncept sítě bezbariérové dopravy, včetně informačních a signalizačních zařízení pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace, je důležitým měřítkem při posuzování záměrů.

Specifické cíle:

- Bezbariérové propojení jednotlivých úřadů a institucí ve městě/obci, odpovídající současným a budoucím potřebám.
- Zvýšení územní mobility obyvatelstva, zejména mobility pracovních sil.
- Zvýšení zájmu obyvatel o veřejnou dopravu prostřednictvím zlepšování její kvality.
- Zvýšení bezpečnosti provozu a snížení nehodovosti.

Financování:

Financování úprav je podílové a příslušnými zdroji jsou vlastní finanční zdroje dopravce, resp. vlastníka infrastruktury (zřizovatele, provozovatele), SFDI (v souladu se zákonem č. 104/2000 Sb., a dle schvalovaných „Pravidel“), MD (dle pravidel vydávaných pro příslušné rozpočtové období) a další (rozpočet kraje, obcí a měst).

V případě povinné výše podílové spoluúčasti žadatele je tato výše stanovena příslušnými rezorty v dokumentaci programu, v rámci kterého jsou příspěvky nebo dotace ze státního rozpočtu poskytovány.

Příjemci finanční podpory:

Dopravci provozující veřejnou dopravu nebo vlastníci infrastruktury související s veřejnou dopravou.

4. FINANČNÍ PODPORA PROGRAMU MOBILITY ZE STÁTNÍHO ROZPOČTU

Financování Programu mobility je zajištěno Vládním plánem dle usnesení vlády České republiky ze 14. července 2014 č. 568.

5. INSTITUCIONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ A POSTUP PŘI REALIZACI PROGRAMU MOBILITY

5.1. Řídící výbor a základní struktury řízení

Řídící výbor Národního rozvojového programu mobility pro všechny (dále jen „Řídící výbor“) je řídicím orgánem Programu mobility a nese odpovědnost za jeho realizaci a za komunikaci ve vztahu mezi jednotlivými institucemi dle Vládního plánu. Předsedou Řídícího výboru je výkonný místopředseda VVZPO, který jmenuje zbývající členy Řídícího výboru na základě návrhů VVZPO, NRZP a dalších institucí (viz Vládní plán). VVZPO navrhuje ke jmenování 1 svého člena, NRZP navrhuje 2 členy, z nichž jeden zastává funkci místopředsedy Řídícího výboru, zbývající instituce navrhují 1 svého zástupce. Statut a jednací řád Řídícího výboru schvaluje VVZPO.

K odpovědnostem Řídícího výboru patří:

1. schvalování tajemníka Řídícího výboru,
2. řízení administrace Programu mobility tajemníkem Řídícího výboru,
3. schvalování prováděcích předpisů pro realizaci Programu mobility,
4. příprava statutu a jednacího řádu Řídícího výboru a jejich změn,
5. navrhování a schvalování členů Hodnotitelské komise Programu mobility (dále jen „Hodnotitelská komise“),
6. schvalování jednacího řádu Hodnotitelské komise,
7. vyhlášení termínů pro předkládání záměrů bezbariérových tras,
8. přidělování jednotlivých záměrů Hodnotitelské komisi k projednání,
9. stanovení závazného harmonogramu práce Hodnotitelské komise,
10. projednávání výsledku činnosti Hodnotitelské komise, zejména schvalování záměrů bezbariérových tras doporučených Hodnotitelskou komisí k financování,
11. poskytování poradenské činnosti a metodického vedení realizátorům jednotlivých záměrů,
12. zveřejnění záměrů doporučených Řídícím výborem k financování (včetně záměrů doporučených k financování s výhradami) a záměrů doporučených k přepracování a předložení v dalším kole výzvy, případně záměrů doporučených k úplnému vyřazení,
13. schvalování změn harmonogramu realizace dílčích projektů již schválených záměrů,
14. sledování realizace schválených záměrů,
15. propagace a prezentace Programu mobility.

5.2. Hodnotitelská komise

Hodnotitelskou komisí a předsedu Hodnotitelské komise schvaluje Řídící výbor. Celkem 4 členy Hodnotitelské komise navrhnou vyhlášvatelé a po 1 členu navrhne každá dotčená instituce.

Do působnosti Hodnotitelské komise patří:

1. hodnocení předložených záměrů na základě kritérií Programu mobility,

2. písemné vyhotovení posudků předložených záměrů a jejich předložení ke schválení Řídicímu výboru,
3. sestavení seznamu záměrů doporučených Hodnotitelskou komisí k financování, včetně uvedení záměrů doporučených k financování s výhradami,
4. sestavení seznamu záměrů doporučených Hodnotitelskou komisí k přepracování a předložení v dalším kole výzvy a seznamu záměrů doporučených k vyřazení.

5.3. Obsah záměru

Záměr bezbariérové trasy je zpracován v tištěné i elektronické podobě a musí obsahovat následující údaje a náležitosti:

1. vyplněný formulář pro předkládání záměrů v rámci Programu mobility, který obsahuje:
 - a) identifikaci předkladatele,
 - b) celkovou výši rozpočtovaných nákladů na realizaci záměru a celkovou výši požadované dotace, včetně výše příspěvku požadovaného pro příslušný kalendářní rok z rozpočtů jednotlivých institucí zajišťujících finanční vstupy,
 - c) harmonogram realizace bezbariérové trasy, harmonogram realizace může být plánován nejvýše na 3 roky bezprostředně následující po roce, v němž byl záměr předložen ke schválení,
 - d) stručnou charakteristiku řešeného území a demografické údaje vztahující se k předloženému záměru,
 - e) přehled současného stavu v oblasti odstraňování bariér ve městě/obci (trasy a budovy již zpřístupněné - bezbariérové, nepřístupné – bariérové a trasy a budovy navržené k řešení v záměru), včetně zhodnocení stávajícího stavu bezbariérovosti veřejné dopravy (pokud je v obci),
 - f) popis plánované bezbariérové trasy, odůvodnění vedení trasy a lokalizace záměru (graficky zpracovaná mapa/y obce s vyznačením navržené bezbariérové trasy včetně úseků a budov již zpřístupněných a úseků a budov určených ke zpřístupnění),
 - g) popis jednotlivých dílčích projektů předkládaného záměru s ohledem na financování z rozpočtů jednotlivých institucí zajišťujících finanční vstupy (stávající stav, návrh řešení, orientační přehled nákladů na jednotlivé položky úprav),
 - h) výsledky, kterých má být realizací záměru dosaženo,
2. u projektů s plánovanou realizací v následujícím roce po předložení záměru projektovou dokumentaci, u zdvihacích zařízení technickou specifikaci od výrobce, a rozpočet pro jednotlivé projekty i úpravy, u ostatních projektů stačí předložit studii, případně vzorový návrh, u zdvihacích zařízení technickou specifikaci a rozklíčování orientačních nákladů na dílčí úpravy,
3. vyjádření kompetentního orgánu veřejné správy, např. dopravního či sociálního odboru krajského/městského úřadu, o veřejné prospěšnosti plánované bezbariérové trasy, zejména z hlediska odstraňování bariér pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace,
4. vyjádření příslušného úřadu územního plánování o souladu plánované bezbariérové trasy s platným územním plánem, územním plánem obce nebo územním plánem sídelního útvaru,

5. vyjádření odborníka na bezbariérové řešení staveb (např. z Národního institutu pro integraci osob s omezenou schopností pohybu a orientace – NIPi ČR či jiné kompetentní instituce) ke všem navrženým stavebním úpravám a technickým zařízením,
6. doklad o vlastnictví nebo spoluvlastnictví pozemků a objektů, kterých se jednotlivé projekty týkají (ve formě prohlášení statutárního zástupce a příložených neověřených výpisů z katastru nemovitostí, případně dohody o partnerství),
7. prohlášení statutárního zástupce žadatele o vlastních prostředcích účelově určených na realizaci záměru v příslušném kalendářním roce.

Jednotlivé projekty také musí splňovat podmínky stanovené zvláštními pravidly dotačních programů institucí podílejících se na financování daných projektů. Příjemci finanční podpory odpovídají za to, že navrhované a realizované náklady projektů jsou přijatelné z hlediska příslušných programů a že při realizaci projektu budou dodrženy podmínky rozhodnutí o poskytnutí dotace vydaného příslušným poskytovatelem. Příjemci dotace také plně zodpovídají za dodržení předpisů stavebního práva vztahujících se na bezbariérové užívání staveb. Projektová dokumentace musí být zpracována oprávněnou osobou (projektantem) podle zvláštních předpisů a tato osoba plně zodpovídá za správnost, celistvost, úplnost a bezpečnost stavby provedené podle této projektové dokumentace.

5.4. Rozšíření záměru

Pokud je obsahem předkládaného záměru rozšíření v minulosti již schváleného záměru bezbariérové trasy, uvede předkladatel v části obsahu záměru č. 1 písm. e) zhodnocení dosavadního průběhu realizace záměru předešlého a zároveň přiloží fotodokumentaci provedených úprav. V případě rozšíření záměru je přípustné, aby nový záměr obsahoval pouze bezbariérové úpravy objektu ležícího na již realizované trase anebo v odůvodněných případech pouze rozšíření trasy bez úprav objektu.

5.5. Předkládání záměrů

Záměry musí být předloženy v řádném termínu (rozhoduje den osobního předání či poštovní razítko odeslání).

Výzvy a termíny pro předkládání záměrů bezbariérových tras zpracovaných na základě Programu mobility vyhlašuje Řídící výbor. Tyto výzvy a termíny jsou uveřejněny na internetových stránkách vyhlašovatelů.

Záměry bezbariérových tras lze předat osobně v sídle Úřadu vlády České republiky nebo zaslat doporučeně na následující adresu:

Řídící výbor Programu mobility
Sekretariát Vládního výboru pro zdravotně postižené občany
nábř. Edvarda Beneše 4
118 01 Praha 1- Malá Strana

5.6. Systém výběru záměrů

Předkladatelé zpracují záměr bezbariérové trasy v rámci města/obce. Záměr by měl řešit odstranění bariér v budovách veřejných institucí, sociálních, kulturních, zdravotních a školských zařízení a dalších služeb a propojení těchto budov bezbariérovými dopravními trasami (pro pěší, MHD, apod.).

Takto komplexně navržené záměry bezbariérových tras se týkají celé řady institucí. Instituce, jejichž budovy nebo budovy a objekty spadající do jejich působnosti leží na bezbariérové trase, se podílí na financování, a to v rozsahu schváleném Vládním plánem. Předkladatel vstoupí již ve fázi přípravy záměru do jednání s institucemi, jež hodlá zapojit do připravované bezbariérové trasy. Na základě těchto jednání bude zpracován harmonogram realizace bezbariérové trasy.

Pravomoc spojená s výběrem záměrů bezbariérových tras doporučených k financování je delegována na Řídící výbor. Řídící výbor vychází při schvalování ze zprávy Hodnotitelské komise. Stanovisko Řídícího výboru je závazné pro jednotlivé dotčené instituce. Na základě doporučení záměru Řídícím výborem k financování získává záměr bezbariérové trasy prioritu při podání žádostí o financování jednotlivých dílčích projektů v rámci dotačních programů dotčených institucí.

Podávání a výběr záměrů v jednotlivých kolech bude probíhat podle pravidel, která zahrnují následující kroky:

1. Řídící výbor vyhlásí termín pro předkládání záměrů bezbariérových tras. Výzva bude uveřejněna na internetových stránkách vyhlašovatelů. Příjem a evidenci záměrů zajišťuje sekretariát VVZPO.
2. Po uplynutí termínu stanoveného ve výzvě provedou pracovníci sekretariátu VVZPO formální kontrolu předložených žádostí. Sekretariát VVZPO navrhne vyřazení záměrů, které nesplňují základní kritéria pro účast v Programu mobility. Po projednání Řídícím výborem oznámí sekretariát VVZPO neúspěšným žadatelům tuto skutečnost včetně odůvodnění.
3. Záměry, které úspěšně prošly formální kontrolou a byly Řídícím výborem doporučeny k projednání Hodnotitelskou komisí, rozešle sekretariát VVZPO jednotlivým členům Hodnotitelské komise.
4. Na základě předložených záměrů dle bodu 3 vypracuje Hodnotitelská komise zprávu, která bude obsahovat stručné posouzení jednotlivých záměrů a dále seznam záměrů doporučených k financování, seznam záměrů doporučených k financování s výhradami, seznam záměrů doporučených k přepracování a předložení v dalším kole výzvy a případně i seznam záměrů doporučených k vyřazení. Tato zpráva bude předána Řídícímu výboru.
5. Řídící výbor projedná zprávu Hodnotitelské komise a na jejím základě rozhodne usnesením ohledně záměrů doporučených, případně nedoporučených k financování. Rozhodnutí Řídícího výboru, včetně odůvodnění zašle sekretariát VVZPO předkladatelům.
6. V případě doporučení záměru k financování, předloží úspěšný žadatel jednotlivé projekty záměru k posouzení institucím příslušným k poskytnutí finanční podpory dle Vládního plánu, a to v souladu s jejich dotačními pravidly. Instituce, jejichž vlastní budovy leží na bezbariérových trasách, provedou úpravu samy, a to dle schváleného záměru bezbariérové trasy a jeho

harmonogramu. O schválení změny harmonogramu záměru doporučeného k financování je předkladatel povinen požádat Řídící výbor

Ve spolupráci s Řídícím výborem jsou sekretariátem VVZPO zpracovávány podrobné pokyny pro žadatele, které obsahují nezbytné informace pro předkladatele záměrů včetně formuláře žádosti a vysvětlivek k jeho vyplnění.

5.7. Sledování realizace záměrů

Předkladatel záměru je povinen průběžně informovat Řídící výbor o realizaci schváleného záměru bezbariérové trasy, a to po celou dobu, po kterou byla realizace dle harmonogramu naplánována, pokud realizace projektů neproběhla v kratší době. Předkladatel také sdělí Řídícímu výboru všechny závažné překážky, které brání realizaci záměru, či změny, k nimž došlo v harmonogramu realizace jednotlivých projektů. Stručnou zprávu o plnění záměru je předkladatel povinen předložit vždy ke konci kalendářního roku sekretariátu VVZPO.