



STATUTÁRNÍ MĚSTO LIBEREC

1. zasedání zastupitelstva města dne: 31. 1. 2008

Bod pořadu jednání:

Věc: Integrovaný plán rozvoje města - Téma: Mobilita, zdraví a bezpečnost obyvatel Liberce

Zpracoval: Ing. Dana Štefanová
Ing. Martin Čech

odbor, oddělení: rozvojových projektů
telefon: 485 243 502

Schválil: vedoucí oddělení

vedoucí odboru Ing. Ladislav Fuchs

Projednáno: Rada města 22.1.2008

Poznámka:

Předkládá: Ing. Jiří Kittner, v. r.
primátor města
Ing. Ivo Palouš náměstek primátora

Návrh usnesení

Zastupitelstvo města po projednání

s c h v a l u j e

zahájení přípravy a následné zpracování tématického integrovaného plánu rozvoje města „**Mobilita, zdraví a bezpečnost obyvatel Liberce**“ směřujícího do Regionálního operačního programu NUTS II Severovýchod - oblast podpory 2.1 Rozvoj regionálních center.

Důvodová zpráva

Nezbytnou podmínkou udržitelného ekonomického rozvoje je ochrana zdraví a bezpečnost obyvatel v oblasti veřejného zdraví (Lisabonská strategie). Ekonomický rozvoj města musí vnímat ochranu zdraví a předcházení vzniku nemocí a rizik.

1. Zdraví obyvatel Liberce

Východiska pro výběr tématu

1. „Strategie rozvoje Statutárního města Liberec 2007 – 2020“
2. „Hodnocení vlivů Strategie rozvoje SML 2007 – 2020 na veřejné zdraví“ (tzv. HIA) a její závěry
3. Cíle „Zdravotní politiky Libereckého kraje a „Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatel ČR-Zdraví pro 21. století“
4. II. Akční program Společenství v oblasti zdraví (spuštěný v lednu 2008)- tzv. HEALTH 2008 - 2013
5. Zdravotní determinanty specifické pro Liberec s vlivem na zdravotní stav obyvatel (možnost přeshraniční povahy vlivu na zdraví, rizika pro ŽP a veřejné zdraví při katastrofách, haváriích a bezpečnostních rizicích, počet a hustota obyvatel a přírodní charakter Liberce).
6. Dotazníková šetření Státního zdravotního ústavu-tzv.studie HELEN (Health, Life Style and Environment), která potvrdila jako nejvíce obtěžující faktory ZP Liberci automobilovou dopravu, hluchost, znečištění a prašnost.

2. Bezpečnost obyvatel Liberce

Východiska pro výběr tématu

1. „Strategie rozvoje Statutárního města Liberec 2007 – 2020“
2. Politika EU na podporu bezpečnosti v „7. rámcovém programu pro výzkum a vývoj“ zabývající se tématy:
 - Bezpečnost občanů před hrozbami terorismu a trestné činnosti
 - Prevence a ochrana proti následkům událostí (přírodní a průmyslové havárie)
 - Zajištění optimálního využití dostupných inovativních technologií pro zajištění bezpečnosti

3. Mobilita obyvatel Liberce

Východiska pro výběr tématu

1. „Strategie rozvoje Statutárního města Liberec 2007 – 2020“
2. Návrh témat a zón pro Integrovaný plán rozvoje města – Berman Group s.r.o. - 11/2007
3. „Zelená kniha EK- Na cestě k nové kultuře městské mobility“
4. „Zpráva o nehodovosti v Libereckém kraji za rok 2006“

5. Výsledky Urban Audit (Liberec je zapojen při statistickém šetření evropských měst, součástí je i sledovaný ukazatel – prostupnost měst)

Soulad se Strategií rozvoje SML 2007 - 2020

Ve Strategii rozvoje Statutárního města Liberce jsou obsažena rozvojová opatření na tuto tématickou ve všech 6 strategických oblastech:

- A Ekonomický rozvoj
- B Sociální rozvoj a **zdraví**
- C Dostupnost a **mobilita**
- D Přitažlivé město
- E Životní prostředí

- Vytváření jednotných a vyvážených strategií a systémů v oblasti informační společnosti
- Podpora sociálního začlenění a rovných příležitostí pro všechny ve všech oblastech života
- Akční plán zdraví
- Koordinace různých druhů dopravy a sladění dopravního plánování
- Podpora zklidňování dopravy v obydlené zástavbě, minimalizace vlivu dokončených staveb na jednotlivé složky ŽP, veřejné zdraví a zvýšení bezpečnosti
- Podpora rozvoje MHD, cyklistické dopravy a pěší dopravy
- Údržba, rozvoj a dostupnost technické infrastruktury a inženýrských sítí
- Oživení opuštěných průmyslových zón a obnova veřejných prostranství, revitalizace centra města
- Investice do moderních, efektivních a dostupných služeb přístupných po internetu
- Zvyšování efektivnosti a transparentnosti veřejné správy
- Zvyšování bezpečnosti, péče o veřejné zdraví a zdravé bydlení
- Zvyšování kvality všech složek ŽP a zdraví obyvatel města
- Péče o krajinu, přírodní a krajinný potenciál
- Podpora ekologického vzdělávání a ekopovědomí obyvatel
- Podpora tvorby databází, pasportů a plánů rozvoje a ochrany ŽP
- Efektivní hospodaření s energetickými zdroji
- Prevence a minimalizace environmentálních rizik způsobených lidskou činností (dopravou)

Zdůvodnění témat

Zdraví obyvatel a jejich bezpečnost patří mezi základní předpoklady kvalitního života v každém městě. Liberec v tomto ohledu není výjimkou a jeho problémy jsou typické pro velká města České republiky – stárnutí obyvatel, nezdravý životní styl, zatížení životního prostředí, prostředí panelových sídlišť, blízkost hranice a s tím spojená možnost nárůstu kriminality; ohrožení povodněmi... Současně má Liberec i výhody plynoucí např. ze zdravého okolního prostředí a nabídky krátkodobé rekreace v okolí města, z přítomnosti institucí a zařízení krajského i republikového významu a z nadprůměrné vzdělanostní i ekonomické síly obyvatelstva (v rámci ČR) i z realizace zdravotnické politiky Libereckého kraje. Řešená témata jsou navzájem provázána, zdravý životní styl vede jak ke snižování kriminality, tak k lepšímu zdravotnímu stavu obyvatel, proto je účelné řešit tato témata společně v rámci integrovaného plánu. Aktivita zlepšující atraktivitu města potom vedou nejen k vyšší kvalitě života, ale současně přivádějí do Liberce nové návštěvníky a tím pádem mají i ekonomický přínos.

Instituce, které mají v náplni práce péči o zdraví obyvatel, tedy v první řadě Krajská nemocnice Liberec a Zdravotnická záchranná služba Libereckého kraje jsou dlouhodobě podfinancovány a nemohou plně využívat možností, které moderní zdravotnictví dnes má. Jakkoliv je financování zdravotnictví zodpovědností hlavně státu a kraje, ukazuje se jako žádoucí řešit jeho problémy komplexně a ve spolupráci všech zainteresovaných subjektů a město má nejen možnost, ale i povinnost se na řešení aktivně podílet.

Otázky zdravého životního stylu se v první řadě týkají práce s mládeží, nabídkou aktivního trávení volného času v rámci škol, kroužků, ale patří sem rovněž situace na (panelových) sídlišťích a jejich postupná regenerace. Kulturní, společenské a sportovní akce pro volný čas obyvatel tvoří další pilíř stejně jako zdravé životní prostředí a zeleň ve městě.

Ke zlepšení veřejného zdraví obyvatel Liberce přispěje i rozvoj ekologické dopravy (tramvajových tratí a ekobusů). Vedle investičních nároků je vhodné doplnit i „měkké“ projekty typu implementace ISO, školení pracovníků. Rovněž podpora rozvoje terénních zdravotních a sociálních služeb skrývá do budoucna velký potenciál.

Vlastní bezpečnost obyvatel je možno posilovat dvěma způsoby – prevencí a represí. Do preventivních akcí patří programy aktivního trávení volného času zejména pro mládež (více i v následujícím odstavci), tak opatření technického typu v prevenci proti přírodním katastrofám (protipovodňová ochrana, protipožární opatření) a proti kriminalitě (kamerové systémy apod.). Dalším atributem posílení bezpečnosti a jistoty občanů je i rychlá pomoc občanům v krizových situacích, první pomoci, ošetření či odvoz k lékaři, zásahy v rámci IZS (Integrovaného záchranného systému), dohled na přechodech u škol....

Zdraví a bezpečnost je zajišťována při ochraně před povodněmi a při povodních, kdy je nutné propojit obě složky –Integrovaný záchranný systém ve zdravotnickém sektoru, sektoru bezpečnosti s tzv- smart governance (dobrá správa věcí veřejných).

Samostatnou oblastí bezpečnosti je bezpečnosti v dopravě, podporou bezpečnosti cyklistů a chodců.

Individuální mobilita je pro občany důležitým elementem osobní svobody, je spojována se základními právy občana.

Občané při hodnocení kvality života vysoko hodnotí mobilitu v sociologických průzkumech při hodnocení kvality života.

Mobilita je základním předpokladem pro fungování hospodářství naší doby.

Na druhé straně narůstající objemy dopravy jsou velkým zdrojem zatížení životního prostředí a zdrojů a snížení kvality života.

Celá dopravní infrastruktura včetně silniční sítě tvoří pouze základ a nezbytnou podmínku přístupu k mobilitě. Stejně důležité je ale naplnění této infrastruktury dopravní obslužností. Nelze předpokládat, že každý občan může disponovat svým vlastním dopravním prostředkem a zejména děti, staří lidé a handicapovaní jsou často odkázáni na veřejnou dopravu. Kvalitní veřejná doprava a tím kvalitní dopravní obslužnost tvoří součást naplnění práva občanů přístupu k mobilitě. Takové pojetí přístupu k mobilitě vychází z pojetí dopravní obslužnosti EU. Zároveň je preferencí veřejné dopravy tlumen nápor dopravy na životní prostředí a mírní se tímto přístupem nastíněný konflikt veřejných zájmů přístupu k mobilitě a ochrany životního prostředí.

Mobility management vyžaduje propojení územního plánování s plánováním dopravy. Důležitá je koordinační role, která dává dohromady územní plánování s plánováním dopravy a tak dovoluje vytvořit integrovaný přístup k problematice a zajišťuje a integruje různé druhy dopravy. Jde v tomto případě o využití faktoru silného politického vedení, který se aplikuje na regionální úrovni. Dovoluje vzájemný koordinovaný a plánovaný rozvoj tak, že se navzájem doplňují a přispívají k ucelenému, na uživatele zaměřenému systému.

Existují tři důležité oblasti, ve kterých se prokázalo, že podporují efektivní integrovanou dopravní politiku ve městech:

- jednotný institucionální přístup a financování (spolupráce města, DPML, LK, ŘSD..)
- vzájemná koordinace všech módů veřejné hromadné dopravy, zvyšování její dostupnosti a kvality,
- vyvážené užívání veřejných prostorů a ulic.

Na mobilitu má velký vliv stavebního či dopravně technického stavu pozemních komunikací.

Ze zjištěných údajů vyplývá, že se nejvíce dopravních nehod stalo na průjezdních úsecích v obcích a městech, kde příčinou je zejména nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly a nedání přednosti v jízdě.

Účinnou ochranu zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích před srážkou s vozidly je především oddělování průchozího a průjezdního prostoru výstavbou chodníků a stezek pro chodce a cyklisty, případně vytváření vyhrazených jízdnic pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru (na vozovce). Bezpečné křížení tras pěších a automobilů se vytváří zejména budováním mimoúrovňových křížení, budováním křižovatek řízených světelným signalizačním zařízením (SSZ), budováním SSZ na přechodech pro chodce, budováním ochranných ostrůvků na vozovkách s četnými jízdnicími pruhy.

Městská mobilita“ je pro města typu Liberce podporovanou součástí regionální politiky EU, součástí globálních cílů návrhové části schválené Strategie rozvoje SML pro 2007 – 2020 naplňujících vizi, ale i konkrétně strategického cíle C Dostupnost a mobilita.

Rozvoj města a přístupnost města na jedné straně je třeba sladit se zlepšením kvality života a ochranou životního prostředí na straně druhé – přesně v duchu udržitelného rozvoje.

Půjde o nalezení inovativních a náročných řešení městské dopravy s cílem zajistit, aby město bylo méně znečištěné a přístupnější a aby doprava v něm byla plynulejší.

- **Ekologická doprava**

Hlavním problémem Liberce **jsou a budou dopravní zácpy ve městě.** Mají negativní ekonomické, sociální, zdravotní a ekologické dopady a poškozují přírodní a zastavěné životní

prostředí. Je třeba podporovat součinnost více druhů dopravy a přerozdělit prostor, který se stane dostupným po opatřeních na zmírnění dopravní kongesce (zácpy).

Jde o to, aby se staly **přitažlivější** pro občany jiné **druhy dopravy** než použití osobního automobilu-a to **chůze, jízda na kole, veřejná hromadná doprava** .

Růst dopravy a provoz poznamenaný častým popojížděním ve městě – navzdory pokroku v technologii automobilů – znamenají, že města jsou významným a rostoucím zdrojem emisí CO₂. Emise mají negativní dopad na veřejné zdraví. I proto **EU podporuje rozšiřování, obnovu a modernizaci ekologické městské veřejné dopravy, v našem případě tramvaje.**

Opatření na snížení hluku - omezení přístupu automobilů a nákladní dopravy do městského centra, zavádění pěších zón, omezení vjezdu, omezení rychlosti, poplatky za používání městských komunikací atd... Neustále rostoucí požadavky na přepravu nákladu a cestujících a rozvoj infrastruktury pro zvládnutí tohoto růstu se potkává s nedostatkem prostranství a terénními překážkami pro rozšiřování komunikací v zástavbě města, ale i s ekologickými omezeními, vlastnickými právy, atd...

- **Inteligentní dopravní systémy**

V hromadné dopravě zajišťuje využití inteligentních dopravních systémů lepší řízení provozu a nových služeb (správy vozidel, cestovní informační systémy, systémy vydávání jízdenek atd.). Aby tyto aplikace mohly sdílet data, musí být k dispozici protokoly pro výměnu dat, inteligentní platební systémy s používáním čipových karet interoperabilní mezi různými druhy dopravy, mezi různými funkcemi (jako jsou platby související s dopravou, nedopravními službami, parkováním a systémy pro zajištění věrnosti zákazníků)..

Pro mobilitu cestujících v Liberci je jedním z nejdůležitějších činitelů úspěchu schopnost vybrat druh dopravy a čas cesty se znalostí věci. Ve městě je jen malý prostor pro zajištění dalších prostorů vozovek

- **Přístupnost**

Přístupnost se týká především osob s omezenou pohyblivostí, postižených osob, starších osob, rodin s malými dětmi a malých dětí samotných: ty by měly mít zajištěn snadný přístup k infrastruktuře městské dopravy.

- **Bezpečnost**

Všichni občané by měli mít možnost žít a pohybovat se ve městě bezpečně. Při chůzi, jízdě na kole nebo v osobním či nákladním automobilu by měli být vystaveni co nejmenšímu osobnímu riziku. To vyžaduje dobrou koncepci infrastruktury, zvláště na křižovatkách.

Nejzranitelnějšími uživateli komunikací jsou chodci a cyklisté. Oběťmi nehod jsou nejčastěji děti, starší občané, ženy...

Některým sociálním skupinám (ZTP) brání v užívání veřejné dopravy nedostatky nízkopodlažních vozidel, terminály či zastávky s bariérami, přístup k zastávkám MHD (chodníky)....

Je třeba organizovat zvláštní kampaně za bezpečnost na silnicích a zvláštní iniciativy ke školení mladých lidí právě pro oblast měst.

Rozhodující může být **vysoce kvalitní infrastruktura, včetně dobrých chodníků pro chodce a cyklisty**. Bezpečnosti může pomoci i zvýšení viditelnosti, například zajištěním lepšího osvětlení, a viditelnější přítomnost pracovníků donucovacích orgánů v ulicích.

Město Liberec díky své poloze patří mezi významné silniční uzly ČR a vzhledem k příhraniční poloze je významné i pro mezinárodní dopravu. Stejně tak jako jiná stotisícová města se potýká s řadou problémů v oblasti vnější a vnitřní dopravy ve městě. Jedním

z nejdůležitějších problémů je stále rostoucí dopravní zatížení zejména v centru města z důvodu lokalizace nových aktivit.

Z hlediska vnitřní dopravy patří mezi klíčové problémy technický stav městských komunikací a centrum s velmi hustým provozem, řadou dopravních závad a nevyhovující stavu mostů pro všechny typy dopravy. Situaci komplikuje i morfologie terénu a roztržitost území města do několika dílčích celků, kde je velmi obtížné (nákladné) nacházet a budovat nové nebo rozšiřovat stávající trasy (nedostatek místa, nutnost výstavby tunelů).

Město Liberec buduje systematicky Integrovaný dopravní systém veřejné osobní dopravy, podporuje cyklistickou dopravu, buduje bezbariérové přechody i ucelené bezbariérové trasy a vytváří podmínky pro snadnější pohyb handicapovaných občanů po městě. Ve všech těchto pozitivních aktivitách je žádoucí pokračovat a současně řešit problémy a nedostatky, které se v provozu objevují.

Možné indikátory pro téma Mobilita, zdraví a bezpečnost obyvatel Liberce

- ⇒ zvýšení kvality života ve městě;
- ⇒ zvýšení ochrany obyvatel města;
- ⇒ zlepšení zdravotního stavu obyvatel města
- ⇒ zvýšení ochrany majetku;
- ⇒ počet projektů na podporu vybavenosti a infrastruktury v oblasti zdravotnictví včetně nových technologií k modernizaci zdravotních zařízení
- ⇒ zkvalitnění především vnitřní dopravy ve městě;
- ⇒ zvýšení prestiže veřejné - MHD dopravy;
- ⇒ zvýšení bezpečnosti provozu ve městě a snížení nehodovosti

Globální cíl

tématu „Mobilita, zdraví a bezpečnost obyvatel Liberce“ je rozvoj kvality života v Liberci.

Specifické cíle

tématu „Mobilita, zdraví a bezpečnost obyvatel Liberce“ jsou:

- řešení dopravy v souvislosti s bezpečností silničního provozu a zajištěním minimalizace zdravotních rizik pro obyvatele
- obnovení funkčního využití brownfields (území bývalé Textilany - v blízkosti centra uvnitř urbanizovaného území) a s tím spojená příprava dostupnosti veřejnou dopravou tohoto v budoucnu využitelného prostoru pro ekonomické aktivity a zaměstnávání obyvatel Liberce
- řešení místních komunikací a závad na nich jako součást integrovaného přístupu k městské mobilitě a bezpečnosti dopravy ve městě
- rozvoj infrastruktury v oblasti zajištění zdraví obyvatel
- rozvoj infrastruktury v oblasti zajištění bezpečnosti obyvatel
- zvýšení dostupností cílů ve městě kolem, pěšky nebo veřejnou dopravou
- zvýšení informovanosti o možných rizicích pro obyvatele

Horizontální témata:

- zajištění zdraví, mobility a bezpečnosti pro všechny (mládež, senioři, lidé s duševními poruchami, rodiny, imobilní obyvatelé..)
- sociální začlenění (dostupnost cílů pro všechny- vyšší komfort pro všechny uživatele městského prostoru a veřejné dopravy)
- zlepšení životního prostředí (úspora spotřeby energií, snížení emisí,, snížení hluku)
- smart governance (dobrá správa věcí veřejných)- partnerství a koordinace

V současné době není možné popsat přesněji metodiku na zpracování integrovaného plánu. Její konečná podoba bude známa (dle předpokladu cca březen – duben 2008) souběžně s výzvou ROP 2.1.. Současná volba tématu a jeho obsahu je však dostačující, a to pro formulaci zadání odbornému externímu zpracovateli IPRM. Zadání zpracování IPRM externímu zpracovateli již v této době je nutné z hlediska času, neboť se musí předpokládat, že proces schvalování IPRM může obsahovat i proces SEA (vliv plánu rozvoje na ŽP). Ze známých skutečností pak vyplývá, že vlastní výzva na podání IPRM bude časově omezena, předpoklad na 3 – 4 měsíce od okamžiku vyhlášení výzvy, a s ohledem na výše uvedené skutečnosti by pak úspěšné podání schváleného IPRM včetně procesu SEA mohlo ohrozit.

Rada města na svém jednání konaném dne 22.1.2008 odsouhlasila svým usnesením zahájení přípravy a následné zpracování tématického integrovaného plánu rozvoje města „**Mobilita, zdraví a bezpečnost obyvatel Liberce**“ směřujícího do Regionálního operačního programu NUTS II Severovýchod - oblast podpory 2.1 Rozvoj regionálních center a

Příloha

č. 1. - Výtah z Regionálního operačního programu-tvorba IPRM

Integrovaný plán rozvoje města (IPRM) Regionální Operační Program

Definice IPRM: časově provázané akce, které jsou realizované :

A) Ve vybraných **zónách měst (zónový přístup)**.

B) Prostřednictvím **tématického integrovaného přístupu** (např. oblast veřejné dopravy, zeleně) v celém městě. Integrovaný přístup by měl zajistit dosažení určeného cíle ve vybrané zóně města nebo v tématické oblasti daného města.

- Minimální výše rozpočtu IPRM byla stanovena na 10 mil. EUR s cílem dosáhnout postačující koncentrace zdrojů a zabránit jejich rozptýlení. IPRM zahrnuje aktivity kofinancované z ROP Severovýchod. Může také pro informaci odděleně zmínit významné projekty ve vybrané zóně města nebo ve vybrané tématické oblasti daného města, které jsou kofinancované z jiných operačních programů, nicméně tyto projekty, kofinancované z jiných (tématických) operačních programů, nebudou součástí IPRM a získají v průběhu hodnocení příslušným řídicím orgánem (tématického OP) bonifikaci 10% v souladu s usnesením vlády č. 883/2007.
- Ve zmíněných městech s více než 50 000 obyvateli nemohou být předkládány individuální projekty v rámci oblasti podpory 2.1. – Rozvoj regionálních center
- Oblast podpory IPRM

Cílem tématického IPRM je řešit problémy tématické oblasti ve městě.

Příprava IPRM

- V počáteční fázi vyhlásí Řídicí orgán ROP Severovýchod výzvu k přípravě a předkládání návrhů IPRM. Řídicí orgán v této výzvě upřesní typ a charakteristiku IPRM, jeho obsah, kritéria výběru atd. Následně město připraví IPRM (na základě výše uvedených kritérií vybere zónu/téma, určí strategii a kvantifikuje cíle, konzultuje s partnery atd.). Město může připravit a předložit několik IPRM, jejichž oprávněnost a zařazení mezi priority závisí na představě města o potřebách vybrané zóny/tématu. Integrovaný plán rozvoje města by měl obsahovat mimo jiné tyto informace:
- Socioekonomická analýza a SWOT analýza města,
- Zdůvodnění (oprávněnost) výběru zóny/tématu ve městě na základě výše uvedených kritérií,
- Popis zóny/tématické oblasti,
- Kvantifikace cílů, určení indikátorů,
- Kvantifikace očekávaných výsledků,
- Popis zapojení partnerů do přípravy a implementace IPRM (využití principu partnerství),
- Rozpočet a časový rozvrh (popis způsobu financování),
- Popis administrativní kapacity a způsobu řízení IPRM,
- Vliv IPRM na horizontální témata atd.,

- Významné projekty kofinancované z jiných operačních programů mohou být uvedeny v IPRM, ale nejsou jeho součástí. Jejich seznam bude připojen k IPRM,
- Popis aktivit, které vedou k dosažení cílů IPRM (indikativní seznam projektových zá-
měrů).
- Hodnocení IPRM
- Město předkládá IPRM Řídícímu orgánu ROP Severovýchod , který provede jeho
hodnocení a IPRM schválí nebo zamítne. Při hodnocení IPRM Řídící orgán ROP Se-
verovýchod věnuje pozornost především:
- Kritériím stanoveným výzvou,
- Zdůvodnění vybrané zóny/tématické oblasti, analýze výchozí situace pro realizaci
strategie IPRM,
- Určeným cílům, vybrané strategii, indikativnímu seznamu aktivit/projektů, které mají
za cíl dosažení stanoveného cíle, rozpočtu a časovému rozvrhu, předpokládaným vý-
sledkům, respektování principu partnerství, vlivu na horizontální témata, administra-
tivní kapacitu, řízení IPRM, indikátory atd.,
- Technické kvalitě a vyzrálosti navrhovaného IPRM
- Jakmile je IPRM schválen Řídícím orgánem, provede město předvýběr nejvhodnějších
projektů k dosažení určeného cíle IPRM. Předvýběr individuálních projektů je v kom-
petenci města, které v souladu s principy transparentnosti, rovných příležitostí a re-
spektování principu partnerství vytvoří postupy pro posuzování a výběr projektů.
- Implementace IPRM
- Ve fázi realizace IPRM město důkladně sleduje pokrok, který projekty dosahují a pře-
dává zprávy Řídícímu orgánu. Individuální projekty jsou realizovány nositelem dané-
ho projektu (kterým je město, nebo jeho partneři). Řídící orgán monitoruje projekty
stejným způsobem jako v případě ostatních projektů v rámci OP. Celý systém inter-
vencí realizovaný prostřednictvím IPRM bude uskutečněn v souladu s legislativou ČR
a Společenství (především ve vztahu k zadávání veřejných zakázek, pravidlům veřejné
podpory, zásadám volné soutěže, způsobilosti výdajů atd.) v zájmu zajištění efektivní-
ho využití finančních prostředků strukturálních fondů EU, jakož i veřejného zájmu a
zamezení neodůvodněného prospěchu.
- Finanční alokace
- Alokace v ROP na 2.1 Města nad 50.000 obyvatel je 87,1 mil EUR (2, 351 miliardy
Kč), tedy děleno třemi krajskými městy (Pardubice, Hradec Králové a Liberec je to
cca 784 mil Kč na krajské město).