**14. jednání Monitorovacího výboru Integrovaného regionálního operačního programu**

**Připomínky k podkladům**

|  | **připomínky** | **subjekt** | **Kategorie připomínky** | **reakce ŘO IROP** | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **souhlas** | **částečný souhlas** | **nesouhlas** | **vysvětlení** |
|  | RKOP IROP 2021: Na str. 4 je text: „Tištěný Zpravodaj IROP byl nahrazen microsite s názvem ‘Regiony nás baví’. Jde o on-line katalog projektů podpořených z IROP, který bude průběžně naplňován obsahem – články, fotkami, videoreportážemi nebo soutěžemi, díky čemuž dojde k jejich lepšímu zacílení na cílovou skupinu veřejnost.” Zde bych doplnila, že jde o project CRR, které v této věci spolupracuje s ŘO, jelikož takto to může být pochopeno, že je to microsite ŘO, kterou nahrazuje svoje periodikum. | CRR | Doporučení | Souhlas |  |  | Upraveno v textu RKoP IROP. |
|  | RKOP IROP 2021: Str. 6: „Mezi další aktivity patří udržování a doplňování obsahu microsite Regiony nás baví, soutěže a outdoorové akce pro veřejnost/stánky.” Microsite Regiony nás baví je aktivitou, která patří do prvního komunikačního tématu (Úspěšné projekty IROP 2014-2020), bylo by dobré ji tedy zmínit v této sekci. Také je to jedna z nejvýznamnějších publicitních aktivit CRR v rámci propagace IROP1. | CRR | Doporučení | Souhlas |  |  | Upraveno v textu RKoP IROP. |
|  | RKOP IROP 2021: Str. 5: „Roadshow IROP pravděpodobně bude pokračovat i v roce 2021 v pozměněném formátu jako součást aktivit Centra.” V tuto chvíli nemá CRR roadshow ve svém RKoPu. Počítá se s další až v roce 2022. Představení případných novinek k IROP2 se počítá v rámci výročních konferencí. | CRR | Zásadní | Souhlas |  |  | Upraveno v textu RKoP IROP. |
|  | RKOP IROP 2021: Str. 6: Tiskové zprávy bude je vydávat primárně ŘO IROP. | CRR | Doporučení | Souhlas |  |  | Upraveno v textu RKoP IROP. |
|  | RKOP IROP 2021: Str. 9: „Odpovědnost za přípravu a organizaci komunikačních aktivit mají komunikační úředníci ŘO IROP, kteří spolupracují s dalšími odděleními při realizaci jednotlivých aktivit, a dále pracovníci Oddělení kanceláře generálního ředitele Centra.“ Odpovědnost nesou od června 2019 manažeři publicity IROP CRR. | CRR | Zásadní | Souhlas |  |  | Upraveno v textu RKoP IROP. |
|  | RKOP IROP 2021: Str. 8: Roadshow 2021 nebude realizována | CRR | Zásadní | Souhlas |  |  | Upraveno v textu RKoP IROP. |
|  | RKOP IROP 2021: Str. 8: Komunikační cíl 1 – Aktivity – chybí bod 3 | CRR | Formální | Souhlas |  |  | Upraveno v textu RKoP IROP. |
|  | RKOP IROP 2021: Str. 8: Komunikační cíl 3 – Aktivity – nebude Roadshow | CRR | Zásadní | Souhlas |  |  | Upraveno v textu RKoP IROP. |
|  | RKOP IROP 2021: Tabulka RKoP – prosím přidat samostatnou kolonku Propagační předměty CRR (2 miliony) – máme nově zavedeno DNS na propapagační předměty. | CRR | Zásadní | Souhlas |  |  | Upraveno v textu RKoP IROP. |
|  | HMG výzev IROP 2020: V rámci návrhu HMG výzev není plánováno vyhlášení výzvy v rámci SC 7.1 TP IROP | CRR | Zásadní | Souhlas |  |  | Doplněno do harmonogramu jako výzva č. 102. |
|  | Kap. 2.6.5, podkap. 2.6.5.1., str. 154, část Typy žadatelů – Cyklodoprava.  Žádáme o rozšíření typu žadatelů v aktivitě Cyklodoprava o Městské části HMP. Městské části v rozsahu stanoveném zákonem a Statutem vystupují v právních vztazích svým jménem, mají vlastní IČO a jsou tak samostatným typem žadatele, kde evidujeme silnou absorpční kapacitu pro tuto aktivitu. | OP PPR | Zásadní | Souhlas |  |  | Městské části hl. m. Prahy doplněny do oprávněných žadatelů. |
|  | Proposal for the amendment of the IROP 2.0 in relation to REACT-EU  Disclaimer: These comments are only preliminary and the Commission may raise further comments later as a result of the inter-service consultation when the amendment will be mature enough, i.e completed with the figures.  REACT-EU is aimed to bridge the gap between the emergency crisis response offered by CRII and the long-term green, digital and resilient recovery supported by Cohesion Policy 2021-27. Our joint challenge is to alleviate the social impact of the crisis and to support the most affected regions in the remaining three years of the current programming period.  As highlighted in the REACT-EU Regulation, the resources should clearly target the geographic areas whose economy has been hit the hardest by the pandemic and that have the least capacity to bounce back on their own. Due focus on the less developed regions should be maintained. The REACT-EU support cannot further deepen the regional disparities nor create new ones.  Therefore, we would ask you to elaborate more on regional dimension. We understand that the figures are not available yet and this partially influences how broad the support will be, but we miss the explanation on the territorial/regional approach, where the support will be channelled and why. You have just stated that COVID-19 has significant impact on all regions in CR and Prague will be included as well. Please, complete your proposal by justification based on the data available. | EK |  | Agreed - explained |  |  | The coronavirus epidemic affected the whole territory of the Czech Republic.  Compared to other EU Member States, the Czech Republic managed the first wave well thanks to the timely restriction, which managed to stop the uncontrollable spread of the disease, but also meant the enormous burden for the Czech economy. Nevertheless the current second wave hit the Czech Republic with considerable strength. In the attached graphs, you can see a sharp increase in the daily numbers of infected and hospitalized patients, including those in severe condition requiring intensive care and health device support. This unfavorable trend was initially seen in Prague - the most developed region of the Czech Republic, but gradually spread almost to the entire Czech Republic.  The healthcare sector is and has been affected in the entire Czech Republic, which is reflected in the proposed area of support. A large part of the interventions will be aimed at developing and increasing the resilience of the backbone network of hospitals with built-up emergency (Emergency will be supported from IROP II).  This backbone network of 96 hospitals was selected with regard to the regional availability of the network, so its support will certainly not deepen the regional disparities in this area. In these hospitals, the Czech Republic strives to support fields related to emergency such as the ICU, ARU (anaesthetics and resustitation unit), pneumology, cardiology etc., which at the same time represent the fields most affected by the pandemic. The intervention will also support Prague, as the most developed region, however according to the attached data, it is clear that Prague is currently one of the most affected regions.  Even though most of the facilities providing top specialized care are located in Prague, in the first spring wave were the complicated cases moved from practically the whole of the Czech Republic to hospitals in Prague (e.g. to the infection department of Hospital Na Bulovce).  In addition, it turns out that healthcare in Prague has, for example, the highest number of medical equipment per capita, however, the analysis of the availability of medical equipment shows that these devices are on average older than in the rest of the country.  Current data on the number of infected in the Czech Republic are available on the website:  [https://koronavirus.mzcr.cz/](https://koronavirus.mzcr.cz/en/) (also in english)  and  <https://onemocneni-aktualne.mzcr.cz/covid-19?utm_source=general&utm_medium=widget&utm_campaign=covid-19>  On this website <https://onemocneni-aktualne.mzcr.cz/covid-19/prehledy-khs> you can find the overviews of infected, cured, hospitalized patients and deaths by individual regions. |
|  | The draft revision of the PD IROP 2.0 proposes the following areas for funding from REACT-EU funds: health care, integrated rescue system (hereinafter "IRS"), bicycle transport and additional technical assistance.  The major part - 75% is envisaged for health care. You state that 3 topics have been chosen as the most needed:   Development, modernization and strengthening of the resilience of the backbone network of healthcare providers with regard to potential threats   Development and increase of resilience of care providers for particularly vulnerable patients   Increasing the preparedness of entities involved in dealing with threats  We would like to ask you for an explanation and justification why and how these topics were chosen, by whom and which data/analysis were used, | EK |  | Agreed - explained |  |  | The topics were chosen to support the most affected areas of health care. Its aim is, on the one hand, to increase the resilience of healthcare providers who have to deal with the pandemic the most - ie the backbone network of hospitals, and on the other hand, to better organize and adapt care for patients who are currently most vulnerable, as for them COVID may have fatal consequences.  The aid should combat the expected consequences, which are summarized in the following graph:    The first pandemic wave shows that the care of COVID patients is concentrated in hospitals that have the potential to provide this care - hospitals of at least the regional level - 96 backbone providers were selected for support.  As vulnerable patients were selected folowing:   1. Geriatric patients and long-term (chronic) patients (due to the presumed severe course of the disease and possible fatal consequences) 2. Cancer patients (despite favorable progression in recent years, the results of oncology care in the Czech Republic lag behind the EU average, and in addition, due to shifts and delays in preventive screenings, an increase in the incidence of neoplasms and their discovery in later stages can be expected) 3. Obese patients (due to the expected severe course of the disease and the unfavorable trend of increasing the number of these patients, to which the hospital must adapt by purchasing special medical equipment) 4. Psychiatric patients (although this is not a group with a presumed severe course of the disease, currently the need for psychiatric care is increasing. NIMH data show that in the adult population of the Czech Republic, for example, depression increased 3 times, anxiety disorders 2 times).   Moreover, healthcare providers of of these patients are not able to easily adapt care to the current epidemiological situation, and it may facilitate the spread of the virus among these vulnerable groups. In addition, for example, long-term care is characterized by large regional differences.  The last but definitely no less important area is focused on the support of infectological workplaces and public health protection bodies, which play a key role in the fight against the pandemic. |
|  | The same concerns the chosen 4 topics for IRS and 3 topics for cycling transport.   Strengthening the equipment of the units of the IRS with technology, material and protective means   Stations of basic units of IRS   Education and training centers of units of IRS   Information technology of IRS  (We would like to ask you for an explanation and justification why and how these topics were chosen, by whom and which data/analysis were used.) | EK |  | Agreed - explained |  |  | Vysvětleno. Vzhledem k omezeným znakům v PD, kam už se další odůvodnění nevejde, jsme odůvodnění pro IZS a Cyklodopravu uvedli do dokumentu „Odůvodnění revizí PD“.  However, Topics related to the essential services of IRS (“IRS”) were chosen into the proposal of specific target 6.1 IROP (ReactEU) by managing authority of IROP on basis of intensive communication with the Ministry of Interior and IRS. It happened after realisation of the situation analysis focused on the solution of the first pandemic wave of Covid-19 in the Czech Republic and evaluation of the absorbing capacity of potential benefit recipients. According to this analysis are the adequate conditions for IRS activities the crucial part of the process of the solution of the pandemic Covid-19 in the Czech Republic. In this connection were IRS asked for particular analyses focus on realised activities during the first pandemic wave and evaluation of sufficiency of their capacities. The main result of these analyses and data was the definition of the IRS’ needs in the field of prevention and solution of the crises states caused in consequence by pandemic. These defined needs were input for creation of the specific target 6.1 IROP’s content proposal.  Their relevance is currently accented by coming of the second pandemic wave which is running over in the Czech Republic in the more intensive way and huge range. Simultaneously, disposal capacity of IRS for purposes of prevention and solution of crisis state (emergency conditions) was decreased due to the phenomenon of concurrence of more emergency incidents in the same time (pandemic, natural disasters caused by climate change – local floods, windstorms and activities in the field of the keeping public order disturbed in the consequence of pandemic). The role of IRS in the Czech Republic is not possible to substitute by other subjects of public administration or private sector for given purposes. Consequently, for that reason is obvious that in case of given concurrence are capacities of IRS insufficient. It is necessary to strength them adequately, especially via increasing of resilience of their infrastructure, increasing of preparedness of their staff and ensuring of adequate protection of their health a safety during their work. On the bases of points mentioned above we can said that effective managing of pandemic is determined by achieving of synergy and optimal balance of IRS’ capacities between measures exclusively focused on pandemic and measures focus on reaction to the emergency incidents caused by climate change. From the global point of view is necessary to accent as well that IRS provide huge support to the whole healthcare system of the Czech Republic during managing of pandemic. Its effective managing is not possible without sufficient reflection of IRS’ needs. Creation of sufficient conditions for IRS’ activities are the integral part of ensuring the whole process of managing pandemic in the Czech Republic.  Structure of information obtained of given analyses is mentioned bellow:  1. summary of realised measures by the essential services of IRS during first pandemic wave  2. identification of the problems and evaluation of the capacities of the essential services of IRS during first pandemic wave  3. justification the essential services’ of IRS needs in the frame of prevention and solution of crisis state in the consequence of pandemic.  Cyklistická doprava je rovnocenným druhem dopravy v plánu obnovy EU po pandemii COVID-19. Podle zprávy Evropské platformy pro plány udržitelné městské mobility z července 2020 byl během pandemie vážně zasažen sektor veřejné dopravy, a cyklistická spolu s pěší dopravou, kombinující aktivní pohyb s dojížďkovým cílem, se prokázala být preferovaným druhem dopravy ve městech. Výhodou opatření v cyklistické dopravě také je, že mohou reagovat na dopady krizové situace ve všech časových horizontech, od krátkodobého (okamžitého) po dlouhodobý.  Také v České republice data z automatických sčítačů na vybraných cyklostezkách prokázala, že v důsledku pandemie došlo ke zvýšení provozu na cyklostezkách, které si pro svou bezpečnost a pohodlí volí mnoho lidí. V období měsíců března, dubna a května 2020, kdy byla zavedena zásadní opatření proti šíření COVID-19, vzrostly počty uživatelů cyklostezek běžně o 40 – 60 %. Tyto nárůsty byly pozorovány jak ve velkých městech včetně Prahy, tak v jejich zázemí na významných regionálních trasách.  Vzhledem k tomu, že doprava je jedním z největších emitentů skleníkových plynů a zdrojů znečištění ovzduší, a že každá druhá cesta, kterou člověk v průměru realizuje, měří méně než 3,5 km, představuje podpora cyklistické dopravy jednu z hlavních možností, jak efektivně snížit produkci skleníkových plynů, zátěž obyvatelstva škodlivými látkami, a přispět ke zmírnění klimatických změn.  Každý rok zemře na evropských silnicích více než 2000 cyklistů, od roku 2010 se toto číslo prakticky nezměnilo. Dle zprávy Evropské rady pro bezpečnost silničního provozu tvoří zranitelní účastníci silničního provozu, tedy pěší a cyklisté, 70 % obětí fatálních nehod. Informace o plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 v roce 2018 sice konstatovala, že v roce 2018 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrceno historicky nejméně cyklistů (38), nicméně v kategorii těžce zraněných bylo dosaženo hodnoty, která stále zhruba o 30 % překračuje cíl stanovený strategií.  Podpora modernizace a výstavby vyhrazených komunikací pro cyklisty je komplexním a efektivním opatřením rozvíjejícím zdravé, čisté a bezpečné dopravní systémy. |
|  | The resources under REACT-EU should primarily focus on rebuilding resilience of the health care sector. Investments in increasing the capacity of hospitals should be well justified taking into account the crisis needs and should also reinforce resilience, including flexible response, to arising healthcare challenges. In order to make hospital investments sustainable, crisis needs should be aligned with long-term strategic objectives of health systems.  Therefore, we would like to invite you to complete the proposal by the justification as described in the paragraph above. When the figures are available we would like to see more elaborated detailed proposal with the concrete numbers. | EK |  | Agreed - explained |  |  | The need to restore the resilience of the healthcare sector is reflected in the Strategic Framework Health 2030, which was adjusted in this direction based on the experience of the first wave of the pandemic.  The long-term strategic goals of the resort are based on the expected demographic development, which will place increasing demands on health care and especially on some types of care. In addition, the Czech healthcare system is already facing a shortage of staff. |
|  | The Commission strongly promotes a transition towards sustainable and smart mobility. Therefore, your proposal for cycling as the active mobility modes is welcome. Nevertheless, the main focus of the support should be to support the cycling paths where the purpose is to travel for work, education or trips related to public administration and health care. This means to support projects/cycling path and related infrastructure establishing the alternative options primarily for the individual modes of transport (cars), and to ensure the intermodality and interaction with the public transport. | EK |  | Agreed - explained |  |  | Vysvětleno.  Aktivita Cyklodoprava se zaměřuje na podporu cyklostezek sloužících k dopravě do zaměstnání apod. Jednou z hlavních cílových skupin jsou „dojíždějící za prací, do škol a za službami“. Podle navržených kritérii přijatelnosti projekty musí být v souladu s místně příslušným Plánem udržitelné městské mobility nebo Kartou souladu projektu s principy udržitelné mobility, a také Národní strategií rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013 – 2020 a Dopravní politikou ČR 2014-2020. Tyto dokumenty jsou v oblasti cyklodopravy postaveny na opatřeních pro dopravní funkci cyklostezek a podporu multimodality. I takové cyklostezky však mohou podporovat aktivní trávení volného času/cestovní ruch v regionu. Akceptovatelný charakter dopravy na cyklostezkách by měl být v souladu s Technickými podmínkami ministerstva dopravy č. 189 (Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích) „dopravní“ nebo „kombinovaný/smíšený“. |
|  | Please note that i.e. the number of cyclist has multiplied in City of Prague, for instance, due to the Covid 19 restrictions, so the need for cycling infrastructure has increased.  The majority of agglomerations should be covered by Sustainable Urban Transport Plans, which also identify the portfolio of projects in cycling transport. | EK |  | Agreed - explained |  |  | Vysvětleno.  V souladu s navrženými kritérii přijatelnosti musí být projekty v obcích nad 50 tis. obyvatel v souladu s místně příslušným Plánem udržitelné městské mobility (SUMP), Strategickým rámcem udržitelné městské mobility (SUMF), nebo musí v obcích pod 50 tis. obyvatel doložit Kartu souladu projektu s principy udržitelné mobility. |
|  | The projects of lesser importance should be in areas where the main purpose of the cycling path is tourism or leisure (e.g. cycling path in the pure countryside with low traffic). | EK |  | Agreed - explained |  |  | Vysvětleno.  Také projekty na venkově musí vycházet z místních dopravně strategických dokumentů (Karta souladu projektu s principy udržitelné mobility). Věcné hodnocení (tj. např. “zvýhodňování“ projektů ve městech) není v celém SC 6.1 uvažováno. Důvodem je zejména časové hledisko (prodloužení doby hodnocení by zásadním způsobem ohrozilo realizaci náročných, stavebních projektů do r. 2023), Domníváme se, že navržená kritéria přijatelnosti jsou dostatečným filtrem pro výběr kvalitních projektů v průběžné výzvě. |
|  | The project preparation should be based on valid national strategy for cycling and related documents:  <https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb_a1.pdf>  This should be reflected in the main text of the OP amendment text, which at the moment does not distinguish between the two categories of projects, as well as in the selection criteria – bonification for the SUMP’s, for example, for the modal shift, traffic intensity or intermodality (such as cycling paths to the train/public transport/intermodal terminals) etc. | EK |  | Agreed - explained |  |  | Vysvětleno.  Soulad s odkazovanou Národní strategií rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013 – 2020 je jedním z navržených kritérií přijatelnosti. Věcné hodnocení není v celém SC 6.1 uvažováno, blíže viz vypořádání připomínky č. 18. |
|  | The money to be spent for” bicycle transport” should be spent in a coherent and most useful way: not for leisure cycling in touristic/rural areas, but for cyclists who are cycling to work.  The city of Prague is now gradually introducing cargobikes to supply shops in the centre of Prague instead of delivery vans. This is a good example where cities can catalyse green change. | EK |  | Agreed - explained |  |  | Vysvětleno. Blíže viz vypořádání připomínky č. 16.  IROP není zaměřen na podporu firem (tj. ani firem zajišťujících městskou logistiku) a přispěje ke splnění klimatických cílů podporou rozvoje individuální nemotorové osobní dopravy. |
|  | The proposal for the amendment of IROP in relation to REACT-EU can be sent to the Commission only when the respective legislation is adopted, otherwise the proposal is non-admissible. In your proposal you state, that the amendment will be sent when approved by the Monitoring committee IROP. There is no need to hurry if legislation is still pending. | EK |  | Agreed |  |  | Bereme na vědomí. |
|  | You should also consider the use of some proposed indicators as some of them do not seem to be suitable. As an example : for axis 7 TA – REACT-EU you state that you want to reward the employees working on projects of SO 6.1 REACT-EU and some external experts. Therefore, the use of the indicator „ number of permanent employees of implementation structure“ does not seem an appropriate indicator. | EK |  |  |  | Disagreed | Indikátor ponecháme. Na projektech SC 6.1 se dle PD mohou podílet i pracovníci implementační struktury. |
|  | The part of the program on mechanisms to ensure coordination between the Funds and other Union policies (Art 96(6)(a) CPR) should be updated, to reflect for example coordination with the RRF |  |  | Agreed |  |  | Připomínku bereme na vědomí. Jedná se o kapitolu 8 a přílohu 1 PD, která bude doplněna ve spolupráci s NOK dodatečně. |
|  | Specific criteria of admissibility for SO 6.1 ReactEU  The criteria on admissibility are simple, assessment is just yes/no. The criteria for assessment of the quality of the projects are completely missing. Can you, please, explain ? Do you plan to approve all projects which pass the admissibility criteria ? | EK |  | Agreed - explained |  |  | Po zkušenostech s implementací IROP 2014 - 2020 jsme se rozhodli již nepoužívat věcné hodnocení, ani pro REACT, ani pro IROP 2021 – 2027. Důvodem je především časová náročnost takového hodnocení (před doporučením projektů k financování je nutné ohodnotit všechny projekty na výzvě, což při často až desetinásobném převisu trvalo mnoho měsíců a ohrožovalo implementaci), zatímco u průběžného hodnocení je možné projekty doporučit ihned po vyhodnocení. Zároveň kritéria přijatelnosti a podmínky výzev jsou nastaveny tak, aby prošly jen kvalitní projekty. Rovněž se v IROP 2014 – 2020 ukázalo bodové hodnocení jako zbytečné, protože nakonec byly téměř vždy zafinancovány všechny projekty, které splnily min. bodovou hranici (což byla naprostá většina), bez ohledu na to, kolik bodů ve skutečnosti dostaly. |
|  | Specific criteria of admissibility for SO 6.1 ReactEU  We advise to distinguish between two categories of cycling projects in the selection criteria (for work, for leisure and tourism) – bonification for the SUMP’s, for example, for the modal shift, traffic intensity or intermodality (such as cycling paths to the train/public transport/intermodal terminals) | EK |  |  |  |  | Vysvětleno.  Nerozlišujeme dvě rozdílné kategorie cyklostezek – podpora cílí v souladu s navrženými kritérii přijatelnosti zejména na cyklostezky sloužící k dopravě do zaměstnání apod., nicméně i ty mohou umožňovat aktivní trávení volného času/cestovní ruch v regionu. Věcné hodnocení není v celém SC 6.1 uvažováno. Blíže viz vypořádání připomínek č. 16, 18 a 24. |
|  | Communication Plan 2021  You may consider to add to the Communication plan also the publicity and promotion of projects for REACT-EU, which is planned under new axis 7, as one of the specific criteria of admissibility for SO 7.1 states that “Communication and publicity activities are part of the Communication plan for IROP and respective yearly communication plans for IROP”. | EK |  | Agreed |  |  | Doporučení bylo zapracováno do RKoP IROP. Propagace REACT-EU bude součástí komunikačních aktivit IROP s využitím stávajících komunikačních nástrojů. |
|  | Report on fulfilment of the Evaluation Plan  The findings and conclusions of recently finished “Evaluation of the axis 2: SO 2.1, 2.2, 2.4 aimed at the social inclusion” are interesting and it should be fully taken into account in the new IROP 2021-2027:  The impact of IROP-funded projects on the social inclusion of excluded people is difficult to measure, depends on many determinants and is rather indirect. Projects usually have the potential to improve the situation of people from the target group and create suitable conditions for inclusion. However, as it is usually an investment or purchase of equipment and facilities, the causal link between project activities and social inclusion is not strong. Positive impacts on the target group are usually more pronounced where the IROP project was part of a comprehensive coordinated set of activities towards the target group (eg a combination of standard social services measures, complemented by a soft project to support innovative work with the target group). The support of complementary activities through complementary calls in other operational programs of the European Social Fund was assessed as essential in all areas examined. However, according to the results of the evaluation, this potential was not sufficiently used. | EK |  | Agreed - explained |  |  | ŘO bere v potaz závěry evaluace při přípravě nového programu IROP 2021-2027. |
|  | Report on fulfilment of the Evaluation Plan  In addition to the complementarity with the programs of ESF, the close cooperation of beneficiaries with the municipality or the region is a must. Regions and municipalities are a key guarantor of the operation of social services and without their support, the sustainability of supported projects would be endangered. In order to better interlink the projects from various programs, the cooperation between the managing authorities should be improved. | EK |  | Agreed - explained |  |  | Spolupráce mezi IROP a dalšími řídicími orgány probíhá skvěle, prostřednictvím různých platforem (pracovní týmy, programová partnerství apod.) a osobních diskusí klíčových zaměstnanců. |
|  | Report on fulfilment of the Evaluation Plan  Great attention should be given to setting of indicators in new program; the bonification of projects e.g. for homeless people may be helpful; the sustainability period for social housing must be keep as it is now, not to shorten; the social work or social service should be available at the community centres for real social inclusion, etc. | EK |  | Agreed |  |  | Bereme na vědomí. |
|  | Update on Evaluation Plan IROP  According to Regulation, the MS are expected to carry out at least one evaluation by 31 December 2024 to assess the effectiveness, efficiency and impact of the additional resources. So you should update the evaluation plan and related indicators accordingly. | EK |  | Agreed - explained |  |  | V aktuální verzi EP není povinnost provést hodnocení dodatečných zdrojů zohledněna, jelikož nařízení REACT-EU ještě není v platnosti. Dané hodnocení bude předmětem další aktualizace Evaluačního plánu poté, co dojde ke schválení nařízení REACT-EU. |
|  | REACT-EU – napříč všemi dokumenty (5b\_PD, 5a\_Odůvodnění revizí, 6a\_Návrh kritérií 6.1, příp. další dokumenty): V návaznosti na materiál na vládu s názvem “Návrh využití prostředků REACT-EU v IROP” je nezbytné aktualizovat podporované oblasti a k tomu návazné části (indikátory atd.), kdy mimo jiné byla např. vyřazena cyklodoprava. | MF-PCO | Zásadní | Souhlas - vysvětleno |  |  | Vysvětleno. Změny vyvolané rozhodnutím vlády ČR budeme prezentovat a vysvětlovat při jednání Monitorovacího výboru IROP dne 23. 10. 2020, společně s představením dalších hlavních zásadních připomínek. Upravené verze dokumentů budou následně zaslány členům Monitorovacího výboru IROP prostřednictvím per-rollam procedur. |
|  | 5a\_odůvodnění revizí PD - Úvod (a případně další části): V textu se uvádí, že „Podstatou změny PD IROP je vytvoření nové prioritní osy 6 s cílem využít dodatečnou alokaci k ESIF pro Českou republiku v reakci na pandemii COVID-19 v souladu s návrhem nařízení REACT-EU”. Technicky jsou ovšem vytvořeny 2 nové prioritní osy, nejenom jedna (PO 6 a PO 7). | MF-PCO | doporučení | Souhlas |  |  | Akceptováno, upraveno. |
|  | 5a\_odůvodnění revizí PD – Úvod, 5. odstavec:  Věta „konkrétní rozdělení dodatečné alokace k ESIF mezi členské státy EU bude známo v říjnu 2020 pro alokaci na rok 2021 a v roce 2021 pro alokaci na rok 2022 a pravděpodobně i 2023, až budou zveřejněna data, na jejichž základě mají být prostředky rozděleny”.  Doporučujeme znění upravit dle materiálu na vládu “Návrh využití prostředků REACT-EU v IROP” následovně: “Konkrétní rozdělení dodatečné alokace k ESIF mezi členské státy EU bude známo v říjnu 2020 (alokace na r. 2021), resp. v říjnu 2021 (alokace na r. 2022), až budou zveřejněna data, na jejichž základě mají být prostředky rozděleny, tj. výše HDP, resp. jeho propad a nezaměstnanost v ČR a EU-27.”  Rovněž se textu odůvodnění na str.7. | MF-PCO | doporučení | Souhlas |  |  | Akceptováno, upraveno. |
|  | PD, PO 6 a PO 7: u REACT-EU nejsou z důvodu, že alokace REACT-EU bude zveřejněna až v říjnu, prozatím uvedeny částky. Bude schválení PD probíhat i bez doplněných částek? | MF-PCO | Dotaz | Souhlas - vysvětleno |  |  | Vysvětleno. Částky budou součástí PD IROP, který bude poslán do schvalovací procedury per-rollam po jednání MV IROP. |
|  | 4a\_HMG výzev IROP 2020 k 23. 10. 2020  Prosím o aktualizaci údajů na základě skutečnosti u výzvy č. 95 | MMR-NOK | zásadní | Souhlas |  |  | Akceptováno, upraveno. |
|  | Návrh změn Programového dokumentu IROP 2.0  V případě dodatečných úprav, týkajících se údajů v kap. 4 Integrovaný přístup k územnímu rozvoji, si dovolujeme upozornit na povinnost členského státu vyčlenit 5% na udržitelný rozvoj měst. Do těch 5% se počítá i alokace IROP. Z textu není zřejmé, k jaké úpravě dojde. V případě, že by došlo ke snížení, je nutný obezřetný přístup, aby nebylo ohroženo plnění této povinnosti. | MMR-NOK | věcná | Souhlas - vysvětleno |  |  | Vysvětlení:  ŘO IROP si je vědom, že alokace IROP pro ITI se započítává do 5 % na udržitelný rozvoj měst. Úprava v kap. 4 Integrovaný přístup k územnímu rozvoji pouze zohledňuje celkové navýšení alokace IROP a tomu odpovídající část na integrované nástroje (proto se měnila odpovídající procenta). Absolutní částka pro integrované nástroje, konkrétně pro ITI, nebyla upravena. |
|  | Návrh změn PD IROP 2.0  „S ohledem na českou legislativu doporučujeme na str. 15 nepoužívat jen pojem "krizová situace", ale pojem "mimořádných událostí a krizových situací". Příp. uvést jen pojem "situace" (... "pro případ dalších vln pandemie, případně dalších obdobných situací"). Obdobná úprava je třeba na str. 148. Obdobná úprava pojmů byla provedena již dříve v rámci připomínkového řízení SC 6.1.“ | MVČR | Doporučující | Souhlas |  |  | Akceptováno, upraveno |
|  | Zásadně nesouhlasíme s využitím finančních prostředků REACT-EU v rámci ČR na oblast „kabin pro sportovce“, a to především s ohledem na návrh nařízení REACT-EU, které má být výlučně na operace podporující zotavení z krize v souvislosti s pandemií COVID-19 nebo přípravu ekologického, digitálního a odolného oživení hospodářství pomocí investic do operací přispívajících k přechodu na digitální a zelenou ekonomiku.  Návrh na alokaci finančních prostředků z REACT-EU pro kabiny pro sportovce schválený Vládou ČR dne 14. 10. 2020 nemá přímou souvislost s probíhající pandemií COVID-19 a v situaci, kdy hrozí kolaps zdravotnického systému kvůli očekávanému vysokému počtu hospitolizovaných, nemá ani své odůvodnění. Navíc tento návrh nebyl řádně vznesen v rámci meziresortního připomínkového řízení a nebyl ani projednán s územními partner. | SMO ČR | zásadní | Souhlas - vysvětleno |  |  | Vysvětleno. Kabiny nebyly součástí materiálů, bude projednáno při jednání Monitorovacího výboru dne 23. 10. 2020.  Vláda svým usnesením č. 1042 ze dne 14. 10. 2020 schválila jednotlivé aktivity pro React-EU v IROP. Toto usnesení i se schváleným materiálem přikládáme k samotnému bodu týkající se změny PD IROP. Změny s vlivem na PD IROP spočívají ve vyřazení témat cyklodopravy a nahrazení tématy infrastruktury pro sportovce a zařazením tématu sociální infrastruktury v energetickém pasivním standardu. S ohledem na nedostatek času pro adaptaci schválené změny v zaměření React-EU do návrhu změny PD IROP, počítáme s jejich zapracováním do návrhu PD IROP po diskusi na Monitorovacím výboru 23. 10. 2020 a výslednou podobu zašleme k vyjádření členům Monitorovacího výboru v navazujícím per rollam hlasování. |
|  | Příloha 5 – Programový dokument IROP, kap. 1.1.1. (s. 15), 2.6.2. (s.148) a kap. 2.6.4. (s. 149)  Mezi podporované oblasti Prioritní osy 6 REACT-EU dle rozhodnutí Vlády ČR ze dne 14.10. doplnit také infrastrukturu sociálních služeb.  Žádáme, aby podpora nebyla omezena pouze na pasívní domy pro seniory, jak schválila vláda na svém jednání 14.10.2020. Podmínka, aby tyto investice směřovaly pouze na pasívní domy, je zbytečně omezující v situaci, kdy Evropská komise již dle dostuponých informací zrušila podmínku 25% nákladů určených na klimatické cíle a tato podmínka je pouze dobrovolná. Návrh alokace REACT-EU tak již nemusí toto pravidlo respektovat. | SMO ČR | zásadní | Souhlas - vysvětleno |  |  | Vysvětleno. Změny vyvolané rozhodnutím vlády ČR budeme prezentovat a vysvětlovat při jednání Monitorovacího výboru IROP dne 23. 10. 2020, společně s představením dalších hlavních zásadních připomínek. Upravené verze dokumentů budou následně zaslány členům Monitorovacího výboru IROP prostřednictvím per-rollam procedur. |
|  | Příloha 5 – Programový dokument IROP, kap. 1.1.1. (s. 15), 2.6.2. (s.148) a 2.6.2. (s.150)  Žádáme ponechat oblast cyklodopravu mezi podporovanými oblastmi v rámci IROP 6.1 REACT-EU.  Odůvodnění: Cyklistická doprava během pandemie COVID-19 potvrdila nejen své postavení čisté alternativy vůči individuální automobilové dopravě, ale zejména zdravější a bezpečnější alternativy vůči veřejné hromadné dopravě při běžných cestách na kratší vzdálenosti. Kromě efektivity a přínosů pro lidský organismus vytváří síť cyklostezek také část infrastruktury cestovního ruchu, který patří mezi sektory nejvíce zasažené pandemií COVID-19. Investicemi do cestovního ruchu bude zároveň podpořena návštěvnost v regionech. | SMO ČR | zásadní | Souhlas - vysvětleno |  |  | Vysvětleno. Změny vyvolané rozhodnutím vlády ČR budeme prezentovat a vysvětlovat při jednání Monitorovacího výboru IROP dne 23. 10. 2020, společně s představením dalších hlavních zásadních připomínek. Upravené verze dokumentů budou následně zaslány členům Monitorovacího výboru IROP prostřednictvím per-rollam procedur. |
|  | Příloha 5 – Programový dokument IROP, kap. 2.6.5.1. (s.153)  Mezi typy příjemců v rámci IZS trváme na zařazení obcí, které zřizují jednotky požární ochrany (§ 29 zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně) – jednotky sboru dobrovolných hasičů kategorie II a III (podle přílohy zákona o požární ochraně).  Vysvětlení: Do boje s covid se zapojovaly a stále aktivně zapojují také složky IZS zřizované obcemi, jejichž význam je v takových situacích, zejména z pohledu menších obcí, zcela zásadní.  Nepovažujeme proto za funkční a logické vyloučení těchto aktérů ze skupiny oprávněných žadatelů. Zároveň doplňujeme, že dle zákona č. 239/2000 Sb. o integrovaném záchranném systému spadají mezi základní složky IZS také jednotky požární ochrany, které zřizují obce (nejen HZS ČR, kraje či PČR).   1. Aktivita „Podpora zázemí (stanice HZS, vybavení) pro JPO II“ naplňuje cíl, obsažený v revizi PD IROP – REACT -EU, jímž je „zvýšení připravenosti ZS IZS na budoucí výzvy, a to především v zájmu ochrany života a zdraví osob, majetku, vnitřní bezpečnosti, hospodářských aktivit a životního prostředí.“ Rovněž na JPO II platí, že „jednotky musí být řádně vybaveny specializovanou technikou, věcnými a ochrannými prostředky, včetně bezpečného a kapacitně odpovídajícího zázemí, odolného změnám klimatických podmínek, které umožní odpovídající péči o zásahovou techniku a vytvoří podmínky pro činnost složek IZS.“ 2. Investice ve větších městech např. na modernizaci zázemí pro jednotky JPO II jsou v řádu desítek mil. Kč a vytvářejí „nezbytné podmínky pro činnost složek IZS“ (viz výše) podobně jako JPO I, ovšem JPO II nemají takový přístup k financování jako JPO I, přímo napojené na rozpočet MV ČR (a současného IROPu - ne na všechny projekty se dostalo, výzva byla předčasně ukončena) 3. V revizi PD IROP je také obecně uvedeno, že „cílem uvedených aktivit je zvýšení připravenosti ZS IZS na budoucí výzvy, a to především v zájmu ochrany života a zdraví osob, majetku, vnitřní bezpečnosti, hospodářských aktivit a životního prostředí.“   V Revizi PD IROP ani v hodnoticích kritériích se neobjevuje podmínka, že by podporované aktivity musely přímo souviset s mimořádnými událostmi v souvislosti s COVIDem.   * To by i rekonstrukce středisek odborné přípravy a výcviku musely plně směřovat na nácvik mimořádných situací ve vztahu ke COVID-19 (v kritériích je jen obecně „nácvik znalostí a dovedností pro základní složku IZS“), * u aktivity vybavení technikou a ochrannými prostředky by se muselo jednat o ochranu před COVID-19 či nakažlivými nemocemi (v kritériích je jen obecně, že mají přispívat k prevenci a řešení mimořádných událostí a krizových stavů včetně záchranných a likvidačních prací“) * u aktivity „stanice základních složek IZS“ muselo jít např. o přebudování prostor pro uskladnění ochranných prostředků nebo jinou investici na stanici ve vazbě na COVID-19 (v kritériích je jen obecně, že projekt vytváří bezpečné a fungující zázemí a podmínky pro činnost složek IZS).   Námi navrhované aktivity jsou tedy v souladu s potřebami IZS, a tím pádem i s přímou vazbou na klima a na zodolnění.  Rovněž jsou v souladu se zásadami EEE, protože se prostředky do JPO II účelně koncentrují (spolu s JPO I) do JPO s velkým významem pro ochranu života a zdraví osob, majetku, vnitřní bezpečnosti, hospodářských aktivit a životního prostředí.  Pokud by stále bylo pro ŘO IROP a GŘ HZS ČR problémem příliš vysoká absorpce, je možné zkoncentrovat podporu jen na budovy stanic/zbrojnic JPO II (a nepodporovat techniku, ale pouze „bezpečné a fungující zázemí pro činnost složek IZS“) | SMO ČR | zásadní |  |  | Nesouhlas | Neakceptováno. Dle vyjádření GŘ HZS není podpora speciálního vybavení dobrovolných hasičů pro COVID prioritou. |
|  | Příloha 5 – Programový dokument IROP – obecné připomínky k vypořádání připomínek k oblasti cyklodoprava   * pokud nelze rozšířit text v Programovém dokumentu IROP z důvou omezeného počtu znaků, mělo by MMR reformulovat danou buňku tak, at se příslušný počet znaků do ní vejde; * jestliže nelze rozšířit podporované aktivity v rámci SC 6.1 z důvodu jinak nastavené veřejné podpory (v oblasti cyklodoprava), pak je třeba veřejnou podporu ihned aktualizovat a přidat tam dané aktivity, aby mohly být realizovány;   z jakého důvodu nespadá rozšíření podporovaných aktivit (cyklopříslušenství – cyklostojany, parkovací domy, nabíjecí stanice pro elektrokola, modernizace a výstavba parkovacích míst včetně zázemí pro cyklisty apod.) v oblasti cyklodoprava 6.1 do oblast zásahu 90? Dle našeho názoru tato opatření do oblasti zásahu 90 patří, jde o infrastrukturu pro bezpečné parkování atd. | SMO ČR | Zásadní |  | Částečný souhlas, vysvětleno |  | Vysvětleno. MMR nemůže reformulovat buňku systému SFC, který spravuje Evropská komise.  Rozsah a veřejná podpora aktivity Cyklodoprava SC 6.1 odpovídá aktivitě Cyklodoprava SC 1.2 (podkapitola Veřejná podpora: Budou podpořeny projekty v souladu s pravidly veřejné podpory uvedenými u jednotlivých specifických cílů, do kterých věcně plánované aktivity spadají).  Volně dostupné cyklostojany a parkovací místa včetně zázemí pro cyklisty spadají mezi způsobilé výdaje v aktivitě Cyklodoprava, při současné realizaci cyklostezky, která je hlavní náplní projektu. Zpoplatěná parkovací místa, parkovací domy či související zpoplatněná doprovodná infrastruktura (taktéž pro kola) v IROP spadá pod aktivitu Terminály a parkovací systémy, která není v SC 6.1 předmětem podpory, a která je v SC 1.2 upravena speciálními podmínkami veřejné podpory.  Cyklostezky a s nimi související volně dostupná parkovací místa spadají do oblasti zásahu 90 Cyklistické stezky a stezky pro pěší. Zpoplatněné parkovací systémy spadají do oblasti zásahu 43 Infrastruktura čisté městské dopravy a její propagace. |
|  | Příloha 5 – Programový dokument IROP, kap. 2.6.5.1., str. 152  Žádáme, aby mezi podporovaná opatření, byly také zařazeny:  komunikace s vyloučením motorové dopravy, označena dopravní značkou B11, neboli komunikace, kde může např. občas projet zemědělská/lesní technika. Podpora pro tyto typy komunikací není doposud nikde z úrovně státu zavedena. A přitom je takových úseků v terénu hodně a nemá ekonomický a ani dopravní smysl budovat v souběhu vedle takovýchto polních cest samostatné cyklostezky. A to se bohužel mnohdy děje, protože dotační titul na komunikaci s vyloučením motorové dopravy (B11) chybí, nebo se tyto úseky nestaví vůbec a ponechávají se svému osudu, protože obce na jejich úpravu nemají peníze.  bezmotorové komunikace (v režimu zákaz vjezdu motorových vozidel B11, pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů IZ6a,b, stezka pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů C7a,b+E13).  ochranné jízdní pruhy pro cyklisty a cykloobousměrky.  intergrační opatření cyklodopravy a IAD v místech, kde intenzita obou těchto druhů dopravy je nižší a umožňuje sdílení prostoru. Jedná se např. o zklidněné zóny, piktogramové koridory pro cyklisty  rekonstrukce, modernizace a výstavba samostatných stezek pro cyklisty a chodce se společným nebo odděleným provozem s dopravním značením C8a,b, C9a,b, C10a,b, zejména kritických míst (např. přemostěn, stavebně nározčné zprůchodnění krajinou apod.), které vyžadují zvýšené finanční nároky na rozčpoty obcí, měst a krajů;  nabíjecí a servisní stanice pro elektrokola a jiná elektro vozítka (ideálně veřejné),  stojany na kola a úschovy kol ve formě cykloboxů a parkovacích domů pro kola (cyklověže)  smart technologie na detekci uživatelů této infrastruktury, které lze využít buď při jejich identifikaci a preferenci v rámci světelně signalizačních zařízení nebo např. pro získávání živých dat o využívání jejich dopravních cest (sčítače).  podpora projektové a majetkové přípravy, kterou by bylo vhodné přiřadit k uznatelným nákladům. Jedná se o návrh nové aktivity na projekt výlučeně zaměřený na projektovou a majetkovou přípravu (nikoliv jen jako součást cyklostezky) – jde o nutnou stimulaci absorpční capacity pro období 21-27. | SMO ČR | Zásadní |  | Částečný souhlas, vysvětleno |  | Vysvětleno.  Dotčená aktivita Cyklodoprava věcně odpovídá aktivitě Cyklodoprava z SC 1.2. Z projednávání IROP 2014-2020 jasně vyplynula nemožnost podpory místních, natož účelových komunikací. V aktivitě Cyklodoprava jsou takové výdaje explicitně nezpůsobilými.  Uvedené bezmotorové komunikace a zklidněné zóny neslouží primárně cyklistické dopravě (obdobně jako výše) a pracovní tým pro SC 1.2 IROP jejich podporu v aktivitě Cyklodoprava nedoporučuje.  Ochranné jízdní pruhy jsou v aktivitě Cyklodoprava předmětem podpory, podobně i vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty v cykloobousměrkách a piktogramové koridory pro cyklisty.  Stezky pro cyklisty a chodce jsou podporovány plošně - vazba na určité kritické místo není podmínkou.  V případě nabíjecích a servisních stanic, cykloboxů a parkovacích domů pro kola, se jedná o neliniovou infrastrukturu pro cyklisty mimo aktivitu Cyklodoprava – blíže viz vypořádání předchozí připomínky.  Smart technologie na detekci uživatelů spadají mezi způsobilé výdaje v aktivitě Cyklodoprava, při současné realizaci cyklostezky, která je hlavní náplní projektu.  Samostatné projekty obsahující pouze projektovou a majetkovou přípravu nelze podpořit – výstupem projektu musí být vždy infrastruktura sloužící hlavním cílovým skupinám (cyklistům). Co se týče zpracování projektové dokumentace, tak ta je v IROP běžně způsobilým výdajem.  Závěrem opět svodně opakujeme, že předmětná aktivita Cyklodoprava spadá do oblasti zásahu 90 Cyklistické stezky a stezky pro pěší. |
|  | Příloha 5 – Programový dokument IROP, kap. 2.6.5.1, s. 154  Navrhujeme mezi typy příjemců doplnit: hl. m. Praha a městské části | SMO ČR | Zásadní | Souhlas |  |  | Akceptováno, doplněno. |
|  | Příloha 6 – Kritéria k SC 6.1 REACT-EU – Aktivita Cyklodoprava, s.3  Připomínka ke kritériu „Minimálně 85 % způsobilých výdajů projektu je zaměřeno na hlavní aktivity projektu“.  Žádáme o buď:  její úplné vypuštění;  nebo zmírnění např. na 75 %;  nebo neuvádět v kritériu konkrétní procentuální vyčíslení (85%), ale odkázat na “procentuální výši hlavních aktivit) uvedenou v textu výzvy a tím přesunout debate na pracovní tým k dopravě.  Odůvodnění: Vycházíme ze zkušenosti žadatelů, kdy kvůli této podmínce byly u dvou ze čtyř projektů cyklostezek snižovány CZV ve vedlejších aktivitách a tyto výdaje musely být klasifikovány jako nezpůsobilé.  Přitom přiměřenost výdajů (3E) lze kontrolovat i jinými nástroji než „pravidlem 15 %“ na vyjmenované způsobilé výdaje.  Např. výčet vedlejších výdajů z výzvy IROP č. 72, na které se vztahovala podmínka max. 15 % CZV:   * Odpočívadla a jejich vybavení lavičkami, stolky, osvětlením, informačními tabulemi a přístřešky, * 8realizace stavbou vyvolaných investic, * zpracování projektových dokumentací, * výkup nemovitostí podmiňujících výstavbu (do 10 % z CZV), * provádění inženýrské činnosti ve výstavbě, * vybrané služby bezprostředně související s realizací projektu,   povinná publicita. | SMO ČR | Zásadní |  |  | Nesouhlas | Neakceptováno. Jedná se o standardní kritérium IROP napříč všemi aktivitami, zajišťující účelné vynaložení evropských prostředků. |
|  | Příloha 6 – Kritéria k SC 6.1 REACT-EU – Aktivita Cyklodoprava  Jedno z kritérií v návrhu je soulad s Dopravní politikou ČR 2014 - 2020. Vzhledem k výše uvedenému navrhujeme, aby bylo doplněno kritérium „Soulad s krajskými cyklokoncepcemi“. Jde o to zohlednit v kritériích dopravní funkci cyklotras (v souladu se zaměřením SC 2.1 - podpora udržitelné multimodální mobility) a to tím, že jednotlivé projekty obcí musí být v souladu s krajskou cyklokoncepcí. Důvodem zavedení tohoto kritéria je nejen to, aby se nebudovaly polní a lesní cesty kdekoliv, ale aby se i eliminovala realizace ad-hoc projektů. Např. projekty města Olomouce jsou zanesené rovněž do mapových pokladů Koncepce rozvoje cyklistické dopravy Olomouckého kraje, které jsou neustále aktualizované na webové adrese <https://www.atelis.eu/cyklokoncepce---mapy>.  V kritériích (věcných, bodových) by se určitě měla zohlednit potřebnost, a to minimálně tím, že projekt bezprostředně přispívá k plnění regionálních (krajských aj.) koncepcí cyklistické dopravy; přednost by jednoznačně mělo mít dokončení páteřní cyklistické sítě.  Odůvodnění: Podle posledního návrhu na podobu SC 6.1 REACT-EU v rámci IROP 2014-2020 se pro aktivitu „Cyklodoprava“ počítá s částkou 65,1 mil. EUR. V případě, že bude odstraněno kritérium intenzity dopravy (tak jak je navrhováno) a bude absentovat věcné hodnocení, lze očekávat jednak převis poptávky nad celkovou alokaci a také velké nebezpečí zmatené a nekoncepční realizace méně kvalitních projektů na úkor těch potřebných. | SMO ČR | Zásadní |  |  | Nesouhlas | Neakceptováno.  Kritérium souladu s krajskými cyklokoncepcemi je relevantní pro Cyklodopravu v IROP 2021-2027, kde je navržena tomu odpovídající dílčí aktivita. Pro Cyklodopravu v IROP 2014-2020 vzhledem k podporovaným aktivitám takové kritérium nemůže být relevantní. Kritérium by znamenalo kritické zúžení absorpční kapacity, především ve městech, a zároveň nerovný přístup k typově podobným projektům napříč jednotlivými kraji (krajské cyklokoncepce jsou různého stáří a podrobnosti). |
|  | Příloha 6 – Kritéria k SC 6.1 REACT-EU – Aktivita Cyklodoprava  Rovněž doporučujeme věcně hodnotit environmentální stránku ve smyslu nevhodných zásahů do krajiny, tak jako ve minulých letech, kdy docházelo doslova k „zalévání půdního fondu asfaltem“, což lze pochopit snad u cyklostezek pro denní dojížďku do zaměstnání, ale ne nutně vždy, apod. | SMO ČR | Zásadní |  |  | Nesouhlas | Neakceptováno. Po zkušenostech s implementací IROP 2014 -2020 jsme se rozhodli již nepoužívat věcné hodnocení, ani pro REACT, ani pro IROP 2021 – 2027. Důvodem je především časová náročnost takového hodnocení (před doporučením projektů k financování je nutné ohodnotit všechny projekty na výzvě, což při často až desetinásobném převisu trvalo mnoho měsíců a ohrožovalo implementaci), zatímco u průběžného hodnocení je možné projekty doporučit ihned po vyhodnocení. Zároveň kritéria přijatelnosti a podmínky výzev jsou nastaveny tak, aby prošly jen kvalitní projekty. Rovněž se v IROP 2014 – 2020 ukázalo bodové hodnocení jako zbytečné, protože nakonec byly téměř vždy zafinancovány všechny projekty, které splnily min. bodovou hranici (což byla naprostá většina), bez ohledu na to, kolik bodů ve skutečnosti dostaly. |
|  | Příloha 6 – Kritéria k SC 6.1 REACT-EU – Aktivita Cyklodoprava  Ve věcném hodnocení by se měla efektivnost projektu řešit, minimálně podpořit projekty, které jsou hospodárnější a skutečně odvádějí cyklisty z komunikací s vysokou intenzitou dopravy, nebo zkapacitní cyklostezky/cyklotrasy s vysokou intenzitou cyklistické dopravy, zajistí dostupnosti klíčových zaměstnavatelů apod.  Velké riziko vidíme ve vyhlášení průběžné výzvy bez sady věcných kritérii. | SMO ČR | Zásadní |  |  | Nesouhlas | Neakceptováno. Po zkušenostech s implementací IROP 2014 -2020 jsme se rozhodli již nepoužívat věcné hodnocení, ani pro REACT, ani pro IROP 2021 – 2027. Důvodem je především časová náročnost takového hodnocení (před doporučením projektů k financování je nutné ohodnotit všechny projekty na výzvě, což při často až desetinásobném převisu trvalo mnoho měsíců a ohrožovalo implementaci), zatímco u průběžného hodnocení je možné projekty doporučit ihned po vyhodnocení. Zároveň kritéria přijatelnosti a podmínky výzev jsou nastaveny tak, aby prošly jen kvalitní projekty. Rovněž se v IROP 2014 – 2020 ukázalo bodové hodnocení jako zbytečné, protože nakonec byly téměř vždy zafinancovány všechny projekty, které splnily min. bodovou hranici (což byla naprostá většina), bez ohledu na to, kolik bodů ve skutečnosti dostaly. |
|  | Příloha 6 – Kritéria k SC 6.1 REACT-EU – Aktivita Cyklodoprava, s.1  Z hlediska hodnocení máme nejasnost u druhého kritéria. Město Plzeň má zpracovaný Plán udržitelné mobility, ale nemá zpracovaný Strategický rámec městské mobility, což patrně nevadí. U Plánu udržitelné mobility byl ale vytvořen přehled opatření, které se mají realizovat. Jak bude postupováno, pokud naše projekty přihlášené do programu REACT-EU budou v souladu s filosofií Plánu udržitelné mobility a dalšími koncepčními dokumenty města, ale nebudou vyjmenovány v seznamu opatření, neboť tento seznam byl tvořen na daný finanční rámec bez zohlednění tohoto i dalších dotačních titulů (ve stručnosti jde o projekty pod čarou seznamu v rámci plánu udržitelné mobility). | SMO ČR | zásadní | Souhlas, Vysvětleno |  |  | Vysvětleno.  V případě zmíněného kritéria musí město nad 50 tis. obyvatel disponovat platným Plánem udržitelné městské mobility (SUMP), případně Strategickým rámcem městské mobility (SUMF), se kterým bude předložený projekt nezpochybnitelně v souladu. Pokud je tato strategie koncipována tak, že, zjednodušeně řečeno, výsledkem je seznam zcela konkrétních opatření/projektů, pak musí být předložený projekt do tohoto seznamu přímo zanesen. V daném případě pouhý soulad s filosofií typu „město hodlá rozvíjet síť cyklostezek“ není dostatečný k tomu, aby kritérium bylo splněno.  Města mají možnost pořídit aktualizaci SUMP/SUMF.  Vzhledem k nastavené metodice (napravitelné kritérium) je možné splnit povinnost souladu se SUMP/SUMF nejpozději při hodnocení projektu po 2. výzvě k doplnění. |
|  | Obecná připomínka:  Je potřeba vyřešit souběh výzev REACT-EU a zbytkových výzev ITI/IPRÚ/CLLD. Předpokládáme v tom chaos, poněvadž předkladatelé z integrovaných nástrojů (85% kofinancování z EFRR) předloží projekt i do výzvy REACT (100% financování). Uspějí-li v ní, z ITI odstoupí, ale to už bude v době, kdy tyto uvolněné prostředky aglomerace, IPRÚ a MAS nebudou moci využít a budou je muset vrátit. Proto doporučujeme následující řešení – umožnit integrovaným nástrojům vstup do REACTu, nebo podpořit projekty ITI/MAS/IPRÚ v oblasti cyklodopravy 100% dotací, nebo zamezit duplicitnímu předkládání projektů, nebo umožnit aglomeracím vyhlašovat výzvy až do alespoň poloviny roku 2022.  Aglomerace v současné době zpracovávají integrovaná řešení pro potřeby nových integrovaných strategií. Do těchto řešení jsou zakomponovány i strategické projekty na cyklodopravu. Přejdou-li projekty do REACTu, ovlivní to integrovaná řešení na období 2021+, absorpční kapacitu na období 2021+ a následné plnění finančních plánů, milníků, indikátorů. | SMO ČR | Zásadní | Souhlas, Vysvětleno |  |  | Vysvětleno.  ŘO IROP si je vědom možného souběhu této aktivity ve výzvách IN na zbytkovou alokaci. Nejedná se však o rozsáhlý souběh, protože takto aktivita není podporovatelná ve všech strategiích IN a navíc má vždycky odpovídat specifikám stanoveným ve strategiích IN. Vzhledem k výši zbytkové alokaci ve strategiích IN na oblast cyklodopravy a skutečnosti, že v případě nenalezení absorpční kapacity je možné v rámci jednoho specifického cíle přesouvat alokaci na jinou aktivitu, nepovažujeme za nutné tyto podmínky nastavit. Podpora pro ITI/IPRÚ a MAS vychází z jiných specifických cílů, pro které jsou závazné odlišné podmínky, proto na ně podmínky výzev REACT-EU nelze aplikovat. Zároveň není možné výzvy IN prodloužit za termín stanovený do konce roku 2021, a to s ohledem na nutnost dočerpání integrovaných strategií, přístupu ŘO IROP k nekrácení za neplnění finančních plánů a možnosti využít současné úspory z projektů.  Pro období 2021 – 2027 nevidíme zásah do integrovaných řešení, která na úrovni strategií mohou být přece financována z více odlišných zdrojů včetně podpory i ze současného období. Navíc se v případě REACT-EU jedná o podporu celého území ČR bez specifického zaměření na území IN. |
|  | Obecná připomínka:  Nezbytnou se jeví spolupráce mezi řídícími orgány poskytovatelů jednotlivých programů, a to ještě před vyhlášením výzev, aby nedocházelo k duplicitám a zároveň v opačném případě k „bílým místům“ v dotační politice státu pro oblast cyklo.  Žádný ze stávajících programů nepodporuje zpracování projektové dokumentace. Doporučujeme proto, aby se v tomto případě zpracování projektové dokumentace dostalo mezi uznatelné náklady. | SMO ČR | Zásadní | Souhlas, Vysvětleno |  |  | Ohledně spolupráce bereme na vědomí. Co se týče zpracování projektové dokumentace, tak ta je v IROP běžně způsobilým výdajem. |