

SYSTEM HODNOCENÍ PROJEKTŮ A JEJICH DALŠÍ ADMINISTRACE

IROP 2021–2027

SC 6.1

68., 69. výzva – Multimodální osobní doprava (MRR/PR)

26. 4. 2023



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



CENTRUM PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ ČESKÉ REPUBLIKY – INFORMACE PRO ŽADATELE A PŘÍJEMCE

- **webové stránky:** www.crr.cz
(aktuality, kontakty na centrálu a územní pracoviště IROP, kalendář akcí, konzultační servis)
- **informace k výzvám IROP II:** <https://www.irop.mmr.cz/cs/>
(přehled dle jednotlivých oblastí podpor IROP, harmonogram výzev, dokumenty, konzultační servis, kategorie regionů)
- **příručky pro práci v MS2021+:** <https://irop.mmr.cz/cs/ms-2021>
(příručka *postup pro podání žádosti o podporu* je uvedena i v rámci dokumentů zobrazujících se u příslušné výzvy)
- **změny oproti IROP I:**
<https://irop.mmr.cz/cs/irop-2021-2027/zmeny-v-irop-2021-2027>



CENTRUM PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ ČESKÉ REPUBLIKY – INFORMACE PRO ŽADATELE A PŘÍJEMCE

- **kontrolní listy:** <https://www.crr.cz/irop/projekt-a-kontrola/kontrolni-listy/>
Zveřejněny kontrolní listy pro jednotlivé výzvy:
 - ✓ **hodnocení přijatelnosti a formálních náležitostí**
- **kalendář akcí IROP 2021–2027:** <https://www.crr.cz/kalendar>
 - ✓ semináře pořádané Centrem (metodický základ IROP 2021–2027, představení výzvy, předkládání žádostí o podporu v MS2021+, výběrová a zadávací řízení dle podmínek IROP)



CENTRUM PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ ČESKÉ REPUBLIKY – INFORMACE PRO ŽADATELE A PŘÍJEMCE

- **dokumentace a informace pro přípravu projektů do výzev č. 68 a 69:**
Obecná pravidla, Specifická pravidla včetně příloh:
<https://irop.mmr.cz/cs/vyzvy-2021-2027>
- **konzultační servis:**
pro účely konzultací před podáním žádostí o podporu byl zřízen Konzultační servis Centra:
<https://www.crr.cz/irop/konzultacni-servis-irop/>
- **konzultace MS2021+:**
administrátoři monitorovacího systému (v každém kraji)



PŘÍJEM ŽÁDOSTÍ

- výzvy vyhlášeny **13. 4. 2023**
- **podání žádostí pouze přes MS2021+**
zůstává možnost pouze RUČNÍHO podání (při ručním podání je žádost odeslána až po stisknutí tlačítka „Podání“ po podpisu žádosti o podporu signatářem nebo zmocněncem na základě plné moci)
- formulář žádosti o podporu v MS2021+ bude zpřístupněn
pro 68. výzvu (MRR) **od 3. 5. 2023 od 14:00 hod.**
pro 69. výzvu (PR) **od 4. 5. 2023 od 14:00 hod.**
- jedná se o **průběžné výzvy, bez věcného hodnocení**



HODNOCENÍ ŽÁDOSTÍ O PODPORU



OBEČNÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- **Ve výzvě není podána shodná žádost o podporu**
- **Při podání žádosti o podporu nedošlo k účelovému jednání či obcházení podmínek výzvy podáním žádosti vyplněné zjevně nedostatečně**
- **Žadatel splňuje definici oprávněného příjemce**
 - kraje, obce, dobrovolné svazky obcí, jejich zřizované či zakládané organizace, dopravci na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících
 - žadatel či osoby ovládající právnickou osobu žadatele není/nejsou evidován/y na sankčním seznamu/ rejstříku EU
- **Právnická osoba žadatele včetně jeho statutárního orgánu, případně fyzická osoba podnikající, je trestně bezúhonná**
 - čestné prohlášení v IS KP21+



KRITÉRIA FORMÁLNÍCH NÁLEŽITOSTÍ

- **Žádost je podána v předepsané formě a obsahově splňuje všechny náležitosti**
 - řádné vyplnění záložek v IS KP21+ (viz Postup pro podání žádosti o podporu v MS2021+ ... *tato příručka je v připojených souborech k výzvě*)
 - soulad informací napříč předkládanou dokumentací a IS KP21+

Ve výzvách není omezení počtu projektů na jednoho žadatele

- **Žádost je podepsána oprávněným zástupcem žadatele**
- **Jsou doloženy všechny povinné přílohy** uvedené v kapitole 5 SPPŽP



KRITÉRIA FORMÁLNÍCH NÁLEŽITOSTÍ

Přílohy ve výzvě č. 68/69:

- ✓ Příloha č.1 - **Plná moc**
- ✓ Příloha č. 2 – **Zadávací a výběrová řízení** – *popsáno v OPPŽP kap 5.2*
- ✓ Příloha č. 3 – **Studie proveditelnosti** – *osnova viz příloha č.2 SPPŽP; při řádném vyplnění se minimalizuje nutnost vyzývat žadatele za účelem získání všech informací potřebných pro vyhodnocení kritérií přijatelnosti*
- ✓ Příloha č. 4 – **Doklad o prokázání právních vztahů k nemovitému majetku, který je předmětem projektu**
 - ❑ *výpis z KN (jen uvést, ne fyzicky); pokud žadatel není zapsán v KN jako vlastník nebo subjekt s právem hospodaření, dokládá listiny osvědčující jiné právo k uvedenému majetku (např. nájemní smlouvu, smlouvu o výpůjčce, smlouvu o sml. budoucí či jiný právní úkon nebo právní akt)*
 - ❑ *podmínka veřejné podpory: infrastruktura přestupního terminálu, parkovacího systému, preferenčního nebo kapacitního opatření, která obdrží podporu, zůstane ve vlastnictví příjemce podpory*



KRITÉRIA FORMÁLNÍCH NÁLEŽITOSTÍ

- ✓ Příloha č. 5 – **Doklad prokazující povolení umístění stavby**
 - ☐ *pokud je předmětem projektu stavba, která dle stavebního zákona nevyžaduje povolení umístění v území, resp. pokud se žadatel rozhodl jít cestou společného územního a stavebního řízení, nahraje žadatel jako přílohu dokument se zdůvodněním nedoložení povinné přílohy*

- ✓ Příloha č. 6 – **Doklad prokazující povolení k realizaci stavebního záměru**
 - ☐ *pravomocný akt, nebo minimálně podaná žádost o vydání stavebního povolení/ohlášení stavby/návrh veřejnoprávní smlouvy nahrazující stavební povolení/oznámení stavebního záměru s certifikátem autorizovaného inspektora s podacím razítkem; pravomocný akt pak nejpozději k datu vydání Rozhodnutí*
 - ☐ *pokud se žadatel rozhodl jít cestou společného územního a stavebního řízení, k datu registrace žádosti o podporu doloží přinejmenším podanou žádost o vydání společného povolení; pravomocné společné povolení je žadatel povinen doložit nejpozději k datu vydání Rozhodnutí*



KRITÉRIA FORMÁLNÍCH NÁLEŽITOSTÍ

- ✓ Příloha č. 7 – **Znalecký posudek** (pokud je jako předmět projektu plánován také nákup pozemku nebo nákup stavby)
- ✓ Příloha č. 8 – **Projektová dokumentace stavby** (ve vazbě na podanou přílohu č. 6 *Doklad prokazující povolení k realizaci stavebního záměru*)
- ✓ Příloha č. 9 – **Rozpočet stavebních prací** (položkový, nebo zjednodušený)
- ✓ Příloha č. 10 – **Povinné přílohy prokazující vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích**
- ❑ *Žadatel předkládá dokumenty uvedené v Podkladech pro vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích (viz příloha č. 6 SPPŽP) a vyplněný (v příslušných částech) Formulář pro vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích (viz příloha č. 7 SPPŽP)*



KRITÉRIA FORMÁLNÍCH NÁLEŽITOSTÍ

- ✓ Příloha č. 11 – Podklady pro stanovení kategorií intervencí a kontrol limitů – příloha P4 SPPŽP (1 kategorie intervencí, až 4 limity v rámci doprovodné části projektu)
- ✓ Příloha č. 12 – Smlouva o zřízení bankovního účtu – nejpozději k ŽoPI
- ✓ Příloha č. 13 – Výpis z Evidence skutečných majitelů
 - ❑ u české právnické osoby, za předpokladu úplné a řádné evidence dle ZoESM, se váže povinnost předložit výpis až na výzvu poskytovatele dotace a žadatel přiloží k žádosti o podporu jako přílohu dokument, ze kterého vyplývá, že je příloha u podání žádosti nerelevantní
 - ❑ v případě, že je žadatel o dotaci zahraniční právnickou osobou, má povinnost doložit údaje o svém skutečném majiteli



KRITÉRIA FORMÁLNÍCH NÁLEŽITOSTÍ

- ✓ Příloha č. 14 – Dokumenty prokazující soulad projektu s principy udržitelné mobility
- ❑ *doložení odpovídajících kapitol plánu udržitelné městské mobility (PUMM), nebo plánu dopravní obslužnosti města či kraje, nebo jiné strategie příslušného dopravního módu schvalované samosprávou (pro každou obec nad 40 tis. obyvatel soulad s PUMM, pro obce pod 40 tis. obyvatel, resp. pro ty, které mají z realizace projektu převažující prospěch, pak soulad s jakýmkoliv výše uvedeným dokumentem)*
- ❑ *doložení usnesení zastupitelstva o schválení dokumentu, případně doložení minimálně dokladu o projednání návrhu dokumentu zastupitelstvem, výborem zastupitelstva nebo radou města, přičemž okamžik projednání musí být až po datu vyhotovení návrhu dokumentu*
- ❑ *doklad o verifikaci plánu udržitelné městské mobility obce s více než 40 tis. obyvateli Komisí pro posuzování dokumentů městské mobility MD ČR (postačí až k PA, stejně tak až k PA postačí doložit usnesení zastupitelstva o schválení dokumentu)*



KRITÉRIA FORMÁLNÍCH NÁLEŽITOSTÍ

- ✓ Příloha č. 15 – Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících
- ❑ *všichni žadatelé (i když žadatel není jednou ze smluvních stran) doloží platnou a plněnou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 a s příslušnými ustanoveními zákona č. 194/2010 Sb.*
- ❑ *smlouva, případně smlouvy musí pokrývat linky veřejné dopravy, do jejichž provozu budou přestupní terminál, parkovací systém, preferenční nebo kapacitní opatření zapojeny a které budou mít z realizace projektu převažující prospěch*
- ❑ *v případě většího rozsahu smluv lze doložit i jen odkaz na jejich umístění na internetové stránce Registru smluv*



KRITÉRIA FORMÁLNÍCH NÁLEŽITOSTÍ

- ✓ Příloha č. 16 – Dokumentace k prověřování z hlediska klimatického dopadu – příloha P5 SPPŽP
- ❑ *příloha je povinná pro všechny projekty*
- ❑ *dokumentace by měla obsahovat informace o obou pilířích, tedy jak o zmírňování změny klimatu, tak o přizpůsobení se změně klimatu*
- ❑ *co se týče prvního pilíře, u většiny projektů bude končit fází 1 (prověření) - mělo by tu být uvedeno, že projekt spadá do kategorie XY, kde není potřeba posuzovat uhlíkovou stopu; u **projektů výstavby přestupních terminálů je potřeba uhlíkovou stopu řešit***
- ❑ *pro druhý pilíř platí, že pokud nebude závěr fáze 1 takový, že z něho vyplývá nerelevantnost fáze 2, je třeba, aby dokument obsahoval i popis fáze 2 (což je analýza rizik a při identifikaci významných rizik pak i popis adaptačních opatření a průběžného monitoringu)*



KRITÉRIA FORMÁLNÍCH NÁLEŽITOSTÍ

- ✓ Příloha č. 17 – **Dopravně-inženýrská analýza**
- ❑ *příloha je povinná pro projekty, které zahrnují infrastrukturu pro parkování v režimu P+R, K+R nebo B+R; její závěry musí být v souladu s projektovou dokumentací stavby*
- ❑ *DIA by ve vztahu k danému systému parkování (P+R, K+R nebo B+R) a k dané lokalitě měla obsahovat zejména: odhad stávající poptávky po parkování; průzkum stávající nabídky parkování; odhad vývoje poptávky po parkování v příštích 5 až 10 letech založený především na předpokladu vývoje veřejné dopravy a zdrojů/cílů dopravy v území; návrh optimálního umístění a kapacity parkování*
- ❑ *pokud není počet parkovacích míst v režimu P+R vyšší než 10, počet parkovacích míst v režimu K+R vyšší než 2 a počet parkovacích míst v režimu B+R vyšší než 20, DIA nemusí zahrnovat všechny výše uvedené oblasti, stačí stručně popsat návrh umístění a kapacity parkování*



KRITÉRIA FORMÁLNÍCH NÁLEŽITOSTÍ

- ✓ Příloha č. 18 – **Průkaz energetické náročnosti budovy** (*relevantní v případě, že jde o výstavbu nebo změnu dokončené **samostatné** provozní budovy přestupního terminálu nebo parkovacího systému*)
- ✓ Příloha č. 19 – **Závazné stanovisko orgánu památkové péče** (*relevantní v případě, že jde o změnu dokončené památkově chráněné **samostatné** provozní budovy*)
- ✓ Příloha č. 20 – **Prohlášení autorizované osoby v oboru technika vnitřního prostředí** (*relevantní v případě, že jde o změnu dokončené **samostatné** provozní budovy přestupního terminálu nebo parkovacího systému*)
- ✓ Příloha č. 21 – **Energetický posudek** (*relevantní v případě, že jde o výstavbu **samostatné** provozní budovy přestupního terminálu nebo parkovacího systému, která se zařazuje do kategorie vysokého energetického standardu*)

Bližší podrobnosti viz příloha č. 9 SPPŽP (metodická pomůcka).



OBEČNÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- **Projekt je svým zaměřením v souladu s cíli a podporovanými aktivitami výzvy.**

Aktivita: Multimodální osobní doprava

- výstavba a modernizace přestupních terminálů pro veřejnou dopravu;
- výstavba a modernizace parkovacích systémů zajišťujících přestup na veřejnou dopravu (P+R, K+R, B+R);
- realizace preferenčních opatření a zvyšování kapacity veřejné dopravy stavebními úpravami silnic a místních komunikací.

Účel: výstavba nebo modernizace infrastruktury pro veřejnou dopravu nebo infrastruktury pro přestup na veřejnou dopravu ve smyslu zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících.

Cíl: zajištění provozu nově postavené nebo zmodernizované infrastruktury pro veřejnou dopravu nebo infrastruktury pro přestup na veřejnou dopravu ve smyslu zákona č. 194/2010 Sb., v parametrech určených v žádosti o podporu od data ukončení realizace projektu.



OBEČNÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- **Projekt je svým zaměřením v souladu s cíli a podporovanými aktivitami výzvy - II.**

Výstupem **výstavby** přestupního terminálu nebo parkovacího systému je přestupní terminál nebo parkovací systém v nové lokalitě.

Pojem **modernizace** přestupního terminálu nebo parkovacího systému zahrnuje stavební úpravy, jimiž dochází minimálně k přestavbě zemního tělesa nebo konstrukčních vrstev převážné části zpevněných ploch pro vozidla a chodce (cestující), a jejichž výsledkem je zachování nebo navýšení kapacity přestupního terminálu nebo parkovacího systému.

Mezi parkovacím systémem a stanicí/zastávkou/přestupním uzlem veřejné dopravy, resp. jeho částmi, musí nejpozději k datu ukončení realizace projektu existovat přímé propojení bezbariérovou komunikací pro pěší, případně bezbariérovou komunikací pro pěší s přechodem pro chodce, o délce max. 200 m.



OBEČNÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- **Projekt je svým zaměřením v souladu s cíli a podporovanými aktivitami výzvy - III.**

Realizace **preferenčních nebo kapacitních opatření** zahrnuje:

- stavební úpravy či rozšíření odpovídající části hlavního dopravního prostoru pozemní komunikace pro nový vyhrazený jízdní pruh pro vozidla veřejné dopravy (s dopravním značením IP20a/IP20b)
- stavební úpravy či rozšíření odpovídající části hlavního dopravního prostoru pozemní komunikace v trase existujícího vyhrazeného jízdního pruhu pro vozidla veřejné dopravy zvyšující kapacitu veřejné dopravy
- stavební úpravy či rozšíření odpovídající části hlavního dopravního prostoru pozemní komunikace na zastávce veřejné dopravy nebo v jiném místě trasy linky veřejné dopravy (např. úpravy v křižovatkách, ve směrových obloucích apod.) zvyšující kapacitu veřejné dopravy

Zvýšení kapacity veřejné dopravy musí spočívat v **provozování kapacitnějších vozidel** veřejné dopravy nebo **zvýšení frekvence spojů** veřejné dopravy.



OBEČNÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- **Projekt je v souladu s podmínkami výzvy.**
- **Zahájení a ukončení realizace projektu**
 - zahájení není časově omezeno, ovšem výdaje vzniklé před datem podání žádosti o podporu nejsou způsobilé*
 - ukončení **do 31.12. 2026***
- Dopad na **cílové skupiny**

obyvatelé měst a obcí, návštěvníci, dojíždějící za prací a službami, uživatelé veř. dopravy, podnikatel. subjekty, instituce veř. správy, NNO
- **Místo realizace**

obec/obce, na jejichž území bude realizována infrastruktura pro veřejnou dopravu nebo infrastruktura pro přestup na veřejnou dopravu, která je předmětem projektu



OBEČNÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- **Projekt je v souladu s podmínkami výzvy - II.**
- **Procenta spolufinancování z jednotlivých zdrojů**
 - ❑ *u MRR z EFRR 85%, vlastní zdroje žadatele 15%*
 - ❑ *u PR z EFRR 70%*
 - *pro obce/kraje/dobrovolné svazky obcí a jimi zřizované organizace pak státní rozpočet 15 %, vlastní zdroje žadatele 15%*
 - *pro organizace založené a pro dopravce na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících nevstupuje do struktury financování SR a vlastní zdroje žadatele tak jsou 30%*



OBEČNÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- **Projekt respektuje minimální a maximální hranici celkových způsobilých výdajů, pokud jsou stanoveny:**

min. výše celkových způsobilých výdajů – **3 mil. Kč**

max. výše celkových způsobilých výdajů – **75 mil. Kč**

souhrnná výše státní podpory na všechny projekty do jednoho uceleného terminálu/parkovacího systému/preferenčního resp. kapacitního opatření nesmí přesáhnout 10 MEUR a celkové náklady všech projektů 20 MEUR

- **Projekt respektuje limity způsobilých výdajů.**

- Pořizovací cena pozemků do výše **10 % CZV**; pořizovací cena staveb určených k realizaci projektu, resp. k demolici do výše **10 % CZV**
- do výše **20% CZV** výdaje na realizaci vybraných odůvodněných stavbou vyvolaných, podmiňujících a souvisejících investic, do infrastruktury tramvajové a trolejbusové dráhy v prostoru přestupního terminálu a do SW a HW a dalších fyzických zařízení informačního a navigačního ITS pro parkovací systém umístěný mimo přestupní terminál/parkovací systém
- Do výše 5 % CZV** výdaje na PD po podání projektu a na povinnou publicitu



OBEČNÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- **Výstupy a výsledky projektu jsou udržitelné.**
zajištění provozní, finanční a administrativní udržitelnosti
- **Potřebnost realizace projektu je odůvodněná.**
odůvodnění potřebnosti investice
- **Skutečný majitel/skuteční majitelé žadatele nejsou veřejným funkcionářem ve střetu zájmu dle §4c zákona č.159/2006 Sb., o střetu zájmu, ve znění pozdějších předpisů.**
nerelevantní u veřejnoprávních právnických osob
- **Projekt dodržuje základní práva, nemá negativní vliv na genderovou rovnost a nevede k diskriminaci.**
výzva umožňuje neutrální nebo pozitivní vliv
- **Projekt není uveden na seznamu strategických projektů schválené strategie městské metropolitní oblasti/aglomerace ITI.**
projekt není uveden na seznamu strategických projektů ITI



OBEČNÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- **Projekt je v souladu s pravidly veřejné podpory.**

Respektuje projekt nařízení Komise (EU) č. 651/2014 – **motivační účinek** projektu dle přílohy č. 8 SPPŽP ve smyslu níže uvedených skutečností:

- Platí, že před podáním žádosti o podporu nebyly realizovány stavební práce ani nedošlo k pořízení majetku?*
- Pokud bylo před podáním žádosti o podporu zahájeno zadávací/výběrové řízení či byla uzavřena smlouva na plnění zakázky týkající se realizace projektu, je splněno, že zahájením řízení/uzavřením smlouvy nevzniká závazek, v jehož důsledku se investice stává nezvratnou?*
- Platí, že v nárokovaných výdajích nejsou zahrnuty výdaje na přípravné práce ani výdaje na nákup nemovitosti vzniklé před podáním žádosti o podporu?*



OBEČNÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- **Projekt je v souladu s pravidly veřejné podpory.**

Je dle údajů ve Studii proveditelnosti (kap. Veřejná podpora) deklarováno, že žadatel naplňuje následující podmínky veřejné podpory:

- infrastruktura přestupního terminálu, parkovacího systému, preferenčního nebo kapacitního opatření, která obdrží podporu, zůstane ve vlastnictví příjemce podpory;*
- infrastruktura bude k dispozici uživatelům, kteří o ni projeví zájem, za otevřených, transparentních a nediskriminačních podmínek;*
- cena účtovaná za užívání infrastruktury bude odpovídat ceně tržní;*
- provozovatel (pokud se bude odlišovat od subjektu žadatele) bude vybrán na základě otevřeného, transparentního a nediskriminačního výběrového řízení;*
- podlahová plocha provozních budov přestupního terminálu vyčleněná pro komerční aktivity (pokud se zahrnutím ploch pro komerční aktivity projekt počítá) bude představovat maximálně 25 % celkové podlahové plochy těchto budov;*
- výše podpory nepřesahuje výši rozdílu mezi způsobilými náklady a provozním ziskem z investice;*
- poskytnutím podpory, resp. kumulací podpor nedojde k překročení prahových hodnot uvedených v kap. 3.2 Specifických pravidel.*



OBECNÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- Zvolené indikátory, jejich výchozí a cílové hodnoty a datum jejich dosažení.

Indikátor výstupu (dle zaměření projektu):

707 101 - Nová nebo modernizovaná intermodální spojení

740 010 - Parkovací místa pro vozidla

764 010 - Parkovací místa pro jízdní kola

751 001 - Délka komunikace s realizovaným preferenčním nebo kapacitním opatřením pro veřejnou dopravu

... cílová hodnota k datu plánovaného ukončení realizace projektu

Indikátor výsledku:

749 001 - Počet uživatelů nové nebo modernizované veřejné dopravy za rok (vždy)

... cílová hodnota k datu plán. ukončení realizace projektu + 1 rok a 6 měsíců

Více v Metodických listech indikátorů, příloha P1 SPPŽP.



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

OBEČNÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- **Projekt je v souladu s principy udržitelného rozvoje.**
relevantní odůvodnění, že výstupy projektu nemají negativní vliv na definované kategorie (detailněji v samostatných specifických kritériích přijatelnosti):
 - Vlivy projektu na klima a vlivy klimatu na výstupy projektu*
 - Vlivy na udržitelné využívání a ochranu vodních zdrojů*
 - Opatření týkající se předcházení vzniku odpadů a recyklace*
 - Opatření týkající se prevence a omezování znečištění ovzduší, vody nebo krajiny*
 - Opatření na ochranu a obnovu biologické rozmanitosti a ekosystémů*
 - Popis výsledků zjišťovacího řízení, posuzování vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., nebo posouzení vlivů záměru na lokality soustavy Natura 2000, pokud jsou u projektu relevantní*
 - Návrh zmírňujících a kompenzačních opatření ve fázi realizace (výstavby) a ve fázi provozu dotčené infrastruktury multimodální osobní dopravy, pokud jsou u projektu relevantní*



SPECIFICKÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- K projektu realizovanému v obci s více než 40 tis. obyvateli žadatel dokládá soulad s Plánem udržitelné městské mobility.
- K projektu realizovanému v obci se 40 tis. a méně obyvateli žadatel dokládá soulad s Plánem udržitelné městské mobility nebo Plánem dopravní obslužnosti města či kraje nebo jinou strategií příslušného dopravního módu schvalovanou samosprávou.

Pro obec/obce, která/které mají z projektu prospěch, **popis souladu** projektu s PUMM, Plánem dopravní obslužnosti města či kraje nebo jinou strategií příslušného dopravního módu schvalovanou samosprávou, a to uvedením **konkrétního odkazu na kapitolu/kapitoly**, ve kterých je zahrnuta realizace projektu ve prospěch města či kraje.

Kapitoly by měly být přiloženy k žádosti o podporu jako příloha č. 14 Dokumenty prokazující soulad projektu s principy udržitelné mobility. V kapitolách typu návrhová/strategická část, případně v akčním plánu/zásobníku projektů by měl být projekt svým zaměřením a plánovaným umístěním dohledatelný (nemusí se jednat o konkrétní uvedení projektu, dostačující je i uvedení širěji pojaté plánované intervence, která ale vykazuje prvky určitého zacílení, pod kterou lze podaný projekt jednoznačně podřadit).



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

SPECIFICKÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- Projekt je v souladu s Dopravní politikou České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050.

soulad **minimálně s jedním** opatřením DP (*popis ve Studii proveditelnosti*)

1.2.1.11, 1.2.1.12, 1.3.4.63 nebo 2.7.1.3



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

SPECIFICKÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- **Infrastruktura/výstupy projektu nejsou zranitelné z hlediska potenciálních dlouhodobých důsledků změny klimatu a úroveň emisí skleníkových plynů, které při projektů vzniknou, je v souladu s cílem klimatické neutrality do roku 2050.**
- projektem **nedojde ke zvýšení emisí** skleníkových plynů
Z informací vyplývá buď to, že se jedná o opatření, které nepodléhá povinnosti posouzení uhlíkové stopy, nebo že (v případě výstavby přestupního terminálu) proběhla fáze 2 (podrobná analýza), jejíž výsledkem je záporná/nulová hodnota relativních emisí skleníkových plynů.
- projektem bude **zajištěna klimatická odolnost** řešené infrastruktury
Z informací vyplývá buď to, že v rámci fáze 1 (prověření) byla identifikována pouze klimatická nebezpečí s nízkou úrovní zranitelnosti (a není tak potřeba provádět fázi 2), nebo že proběhla fáze 2 (podrobná analýza), jejíž výsledkem je, že v rámci analýzy rizik nebyla identifikována významná rizika, resp. pokud byla identifikována významná rizika, tak byla současně navržena adaptační opatření a systém budoucího průběžného monitoringu.



SPECIFICKÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- **Projekt je realizován v městské oblasti nebo zajišťuje obsluhu a dostupnost do jejího zázemí udržitelnými druhy dopravy.**

Z popisu ve studii proveditelnosti vyplývá, že projekt je realizován v městské oblasti nebo obsluhuje či zajišťuje přestup na linku veřejné dopravy obsluhující současně městskou oblast a její zázemí.

Městskou oblastí se v souladu se SRR21+ rozumí metropolitní oblast, aglomerace nebo regionální centrum. Regionální centra nižšího řádu jsou vymezena kraji a jejich seznamy jsou zveřejněny na webových stránkách „Ministerstvo pro místní rozvoj ČR - Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+“.



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

SPECIFICKÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- **Projekt zajišťuje přístupnost veřejné dopravy pro všechny skupiny cestujících.**

Z popisu ve studii proveditelnosti vyplývá, že:

- přestupní terminál nebo parkovací systém bude přístupný osobám se sníženou schopností pohybu, orientace anebo komunikace bez nutnosti poskytnutí pomoci;
- provozní informace včetně provozních mimořádností budou dostupné všem skupinám cestujících;
- i mimo terminál nebo parkovací systém budou zajištěny srozumitelné informace o přístupnosti příslušného tarifního bodu;
- preferenční nebo kapacitní opatření budou využívána vozidly upravenými také pro přepravu osob se sníženou schopností pohybu, orientace anebo komunikace



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

SPECIFICKÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- Minimálně 70 % stavebního a demoličního odpadu z projektu bude připraveno k opětovnému použití.

Uvedení konkrétního **plánu přípravy** nejméně 70 % (hmotnostních) nikoli nebezpečného stavebního a demoličního odpadu (s výjimkou v přírodě se vyskytujících materiálů uvedených v kategorii 17 05 04 na evropském seznamu odpadů stanoveném rozhodnutím Komise 2000/532/ES) vzniklého na staveništi **k opětovnému použití, recyklaci nebo jiným druhům materiálového využití**, včetně zásypů, při nichž jsou jiné materiály nahrazeny odpadem

Za plán přípravy lze považovat např. stanovení odhadovaných množství jednotlivých kategorií odpadu generovaného a připravovaného k opětovnému použití a popis způsobů přípravy/předání a návazných druhů opětovného použití, nebo prohlášení žadatele o aplikaci podmínky zajistit minimálně předání příslušného množství odpadu k opětovnému použití ve výběrovém řízení na zhotovitele stavby, nebo prohlášení žadatele, že zajistí předání příslušného množství odpadu k opětovnému použití do konkrétního zařízení určeného pro nakládání s danou kategorií odpadu apod.



SPECIFICKÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- Kapacitní řešení parkovacího systému P+R, K+R nebo B+R odpovídá jeho využitelnosti pro podporu multimodality v dané lokalitě.

Relevantní jen pro případ, kdy projekt řeší parkovací systém P+R, K+R, B+R, ať už v dílčí aktivitě *Výstavba a modernizace přestupních terminálů pro veřejnou dopravu* anebo *Výstavba a modernizace parkovacích systémů zajišťujících přestup na veřejnou dopravu (P+R, K+R, B+R)*.

Doložená dopravně-inženýrská analýza by měla odůvodňovat navrženou kapacitu parkovacího systému P+R, K+R nebo B+R (kapacitu pro přestup na veřejnou dopravu) a její závěry by měly být v souladu s projektovou dokumentací stavby parkovacího systému. Parkovací místa „nad“ kapacitu odůvodněnou DIA spadají pod nezpůsobilé výdaje.



SPECIFICKÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- Projekt přestupního terminálu se týká přestupního uzlu, ze kterého v běžný pracovní den odjede více než 40 spojů linek veřejné dopravy.

Relevantní jen pro dílčí aktivitu *Výstavba a modernizace přestupních terminálů pro veřejnou dopravu.*

Je třeba splnit, že nejpozději k plánovanému datu ukončení realizace projektu bude z přestupního terminálu odjíždět v běžný pracovní den více než **40 spojů** linek veřejné hromadné dopravy. *Započítávají se spoje linek provozovaných jako veřejná služba v přepravě cestujících (zajišťujících dopravní obslužnost podle zákona č. 194/2010 Sb.).*



SPECIFICKÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- Projekt parkovacího systému P+R, K+R nebo B+R bude realizován v přímé vazbě na stanici, zastávku nebo přestupní uzel, ze kterého v běžný pracovní den odjede více než 20 spojů linek veřejné dopravy.

Relevantní jen pro dílčí aktivitu *Výstavba a modernizace parkovacích systémů zajišťujících přestup na veřejnou dopravu (P+R, K+R, B+R)*.

Je třeba splnit, že nejpozději k plánovanému datu ukončení realizace projektu bude ze stanice, zastávky nebo přestupního uzlu (přímo provázané/provázaného s realizovaným parkovacím systémem P+R, K+R nebo B+R) odjíždět v běžný pracovní den více než **20 spojů** linek veřejné hromadné dopravy. *Započítávají se spoje linek provozovaných jako veřejná služba v přepravě cestujících (zajišťujících dopravní obslužnost podle zákona č. 194/2010 Sb.).*



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

SPECIFICKÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- Projektem preferenčních opatření nebo zvyšování kapacity veřejné dopravy budou realizovány stavební úpravy silnic a místních komunikací, na kterých je v běžný pracovní den provozováno více než 20 spojů linek veřejné dopravy v dotčeném směru jízdy.

Relevantní jen pro dílčí aktivitu *Realizace preferenčních opatření a zvyšování kapacity veřejné dopravy stavebními úpravami silnic a místních komunikací.*

Je třeba splnit, že stávající využití silnice nebo místní komunikace dotčené stavebními úpravami pro preferenční nebo kapacitní opatření pro veřejnou dopravu linkami veřejné dopravy (dle zákona č. 194/2010 Sb.) je takové, že **počet spojů** v dotčeném směru jízdy v běžný pracovní den je větší než **20**.



SPECIFICKÁ KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI

- Projekt preferenčních opatření nebo zvyšování kapacity veřejné dopravy přinese vznik nového úseku vyhrazeného veřejné dopravě nebo umožní provozovat kapacitnější vozidla nebo umožní zvýšit frekvenci spojů veřejné dopravy.

Relevantní jen pro dílčí aktivitu *Realizace preferenčních opatření a zvyšování kapacity veřejné dopravy stavebními úpravami silnic a místních komunikací.*

Je třeba splnit, že nejpozději k plánovanému datu ukončení realizace projektu vznikne **nový úsek vyhrazený** veřejné dopravě, případně dojde ke **zvýšení kapacity** veřejné dopravy (a to buď zprovozněním kapacitnějších vozidel, nebo zvýšením frekvence spojů veřejné dopravy dle zákona č. 194/2010 Sb.) na linkách využívajících výstupy projektu.



ŽÁDOST O PŘEZKUM VÝSLEDKU HODNOCENÍ

- **Žadatel může podat žádost o přezkum výsledku hodnocení žádosti o podporu** po kontrole přijatelnosti a formálních náležitostí
- **Podává se do 15 kalendářních dnů ode dne doručení výsledku, a to:**
 - elektronicky v MS2021+, postup je uveden v příloze č. 19 Obecných pravidel pro žadatele a příjemce
 - písemně prostřednictvím formuláře uvedeného na webových stránkách <https://www.irop.mmr.cz/cs/Zadatele-a-prijemci/Dokumenty/Dokumenty/Jednotny-formular-pro-vyrizovani-zadosti-prezkum>, na adresu Centra.
- **Přezkumné řízení provádí ŘO IROP** do 30 kalendářních dní od doručení žádosti o přezkum (ve složitějších případech do 60 pracovních dní).
- **Na základě výsledku přezkumného řízení:**
 - žádost je vrácena k opravnému hodnocení
 - žádost je vyřazena z dalšího procesu hodnocení



EX ANTE ANALÝZA RIZIK

- provádí Centrum
- ověřují se zejména rizika:
 - ✓ nezpůsobilosti/nehospodárnosti/neefektivnosti výdajů a zahrnutí nepřímých nákladů do nákladů přímých
 - ✓ podvodu
 - ✓ dvojího financování
 - ✓ realizovatelnosti projektu pro věcné a finanční stránce
 - ✓ nedosažení plánovaných indikátorů
 - ✓ pochybení ve veřejných zakázkách
 - ✓ nezajištění udržitelnosti projektu
 - ✓ nedovolené veřejné podpory
 - ✓ nedosažení výstupů a realizace projektu v předloženém harmonogramu
 - ✓ nesouladu realizace s podmínkami a dalšími závaznými postupy



EX ANTE KONTROLA

- **provádí se na základě výsledků ex ante analýzy rizik**
Zahrnuje oblasti, které ex ante analýza rizik vyhodnotila jako rizikové.
- **forma:**
 - **administrativního ověření** – ověření na základě předložených dokladů (v režimu úkonů předcházející kontrole) nebo
 - **veřejnosprávní kontrola** – administrativní kontrola, kontrola na místě.
- **upozornění!**
Projekt může být vyřazen z procesu hodnocení, pokud ex ante kontrola zjistí porušení podmínek stanovených výzvou.

Více viz Obecná pravidla, kap. 3.6 Ex ante kontrola



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

VÝBĚR PROJEKTŮ

- Provádí ŘO IROP na základě výsledků hodnocení provedeného Centrem.
- Pokud projekt úspěšně projde hodnocením, ale v systému MS2021+ dosud nebyly doloženy všechny dokumenty nezbytné pro vydání PA/Rozhodnutí, je projekt **doporučen s výhradou**.
- Dokumenty, které je žadatel povinen předložit nejpozději k datu vydání PA/Rozhodnutí (viz informace ve Specifických pravidlech) a nebyly doloženy s podáním žádosti o podporu, předkládá žadatel jako přílohu žádosti o změnu **nejpozději do roka od data registrace** žádosti o podporu.
- Rozhodnutí o poskytnutí dotace a Podmínky upravují minimálně tyto oblasti: informace o příjemci dotace, informace o projektu (účel projektu, výše dotace, výstupy a výsledky projektu), povinnosti a práva příjemce, finanční opravy za neplnění povinností.



ČASTÉ DOTAZY – NEJMENŠÍ TERMINÁL

Jaký je minimální rozsah terminálu, který je možné podpořit?

Podpořen může být minimálně přestupní uzel, ve kterém je cestujícím umožněn přestup mezi **více než dvěma linkami pro jeden směr jízdy nebo mezi různými druhy veřejné dopravy**. Minimálně se musí jednat o přestupní zastávku, tedy o zastávku s **minimálně dvěma odjezdovými stánkami pro jeden (každý) směr jízdy**, ze které v běžný pracovní den **odjede více než 40 spojů** linek veřejné hromadné dopravy, a to **nejpozději k plánovanému datu ukončení realizace projektu**.



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

ČASTÉ DOTAZY – DOKLADY DLE STAVEBNÍHO ZÁKONA

U našeho plánovaného záměru půjdeme cestou společného územního a stavebního řízení. Je nutné doložit k žádosti o podporu již pravomocné společné povolení?

Pokud se žadatel rozhodl jít cestou společného územního a stavebního řízení, k datu registrace žádosti o podporu do výzvy v aktivitě Multimodální osobní doprava **postačí doložit podanou žádost o vydání společného povolení**. Pravomocné společné povolení je žadatel povinen doložit nejpozději k datu vydání Rozhodnutí.



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

ČASTÉ DOTAZY – VLASTNICKÉ VZTAHY

Je možné realizovat terminál částečně na pozemku, který není ve vlastnictví žadatele?

Stavbu terminálu je teoreticky možné realizovat i na cizím pozemku. Žadatel musí při podání žádosti předložit doklad o prokázání právních vztahů k nemovitému majetku, který je předmětem projektu. Pokud žadatel není zapsán v katastru nemovitostí jako vlastník nebo subjekt s právem hospodaření, **dokládá listiny, které osvědčují jiné právo k uvedenému majetku.** Upozorňujeme ale na podmínku veřejné podpory, že **infrastruktura** přestupního terminálu, parkovacího systému, preferenčního nebo kapacitního opatření, **kteřá obdrží podporu, musí zůstat ve vlastnictví příjemce podpory.**



ČASTÉ DOTAZY – ZPŮSOBILOST PRŮJEZDNÉ KOMUNIKACE

Plánujeme realizovat přestupní terminál malého dopravního významu. Odjezdová stání budou vyznačena na průjezdné místní komunikaci vodorovným dopravním značením. Je možné do způsobilých výdajů zařadit i výdaje na modernizaci místní komunikace, na které je přestupní zastávka umístěna, a to v délce mezi křižovatkami (tj. cca 20 metrů před začátkem vodorovného dopravního značení a dále v celkové délce cca 60 metrů)?

Přestupní zastávka je vždy umístěna na veřejně přístupné pozemní komunikaci a **prostor této komunikace mimo odjezdová stání se nepovažuje za součást přestupního terminálu**. Výdaje na místní komunikaci mimo prostor definovaný odjezdovými stáními (vodorovným dopravním značením) je možné uplatnit pouze jako vyvolanou investici (tedy v rámci výdajů na doprovodnou část projektu limitovaných 20 % celkových způsobilých výdajů, pokud bude charakter vyvolané investice řádně zdůvodněn).



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

ČASTÉ DOTAZY – INFRASTRUKTURA PRO DOBÍJENÍ

Na modernizovaném parkovišti u zastávky VHD bychom chtěli některá parkovací místa vybavit infrastrukturou pro dobíjení. Budou tyto výdaje způsobilé? A je možné zvolit i typ rychlodobíjecích stanic?

Mezi způsobilé výdaje na hlavní část projektu je možné zařadit **veřejně přístupné dobíjecí stanice** vybavené jedním nebo více **běžnými dobíjecími body ve vlastnictví žadatele/příjemce** sloužící k dobíjení parkujících elektrických osobních vozidel v režimu P+R nebo jízdních kol **za cenu v místě a čase obvyklou**. Běžný dobíjecí bod je definován § 2 zákona č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. **Rychlodobíjecí stanice nelze podpořit**. Parkovací místa, u kterých je instalována dobíjecí stanice, mohou být vyhrazena pro elektrická osobní vozidla nebo jízdní kola.



ČASTÉ DOTAZY – KOMERČNÍ AKTIVITY V PROVOZNÍ BUDOVĚ

V rámci záměru s cílem zatraktivnit terminál v našem městě plánujeme i modernizaci výpravní budovy, kde by měly mít prostor i určité komerční aktivity (plánujeme lékárnu, kavárnu a trafikou). Bude nutné výdaje na výpravní budovu zařazovat do způsobilých výdajů poměrem, tedy bez části, která by odpovídala ploše určené pro komerční aktivity ku celkové ploše budovy?

Pokud podlahová plocha výpravní/provozní budovy přestupního terminálu vyčleněná pro komerční aktivity bude představovat **maximálně 25 % celkové podlahové plochy** této budovy, pak **není nutné výdaje poměrově krátit**. Naopak, pokud by plocha pro komerční aktivity **přesáhla 25 % celkové plochy**, **nešlo by projekt** z důvodu neplnění podmínek veřejné podpory **podpořit** vůbec. Jen je potřeba ještě dodat, že stavební výdaje na konkrétní vnitřní dispoziční řešení dané komerční provozovny, stejně tak jako výdaje na zařízení dané provozovny spadají do nezpůsobilých výdajů. Komerční prostory v rámci přestupních terminálů je třeba pronajmout na základě otevřeného, transparentního a nediskriminačního výběrového řízení.



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

ČASTÉ DOTAZY – NEZPŮSOBILÉ VÝDAJE - PŘÍKLADY

- výdaje na realizaci části parkovacího systému odpovídající podílu počtu nových nebo modernizovaných parkovacích míst, která nevyplývají z dopravně-inženýrské analýzy
- výdaje na realizaci samostatných objektů pro komerční aktivity a venkovních ploch pro stánkový prodej
- výdaje na dobíjecí stanice sloužící k dobíjení bezemisních silničních vozidel pro veřejnou dopravu
- výdaje na sochy, kašny a jiná umělecká díla
- výdaje na přípravu a zpracování žádosti o podporu v MS2021+; výdaje na studii proveditelnosti, doplňující a podpůrné průzkumy, posudky a analýzy k přípravě žádosti o podporu; výdaje na zpracování zadávací dokumentace k veřejným zakázkám a organizace zadávacích/ výběrových řízení;
- výdaje na inženýring projektu, technický dozor investora, autorský dozor, výkon dozoru BOZP





Děkuji Vám za pozornost.

Ing. Michaela Brožová

územní odbor IROP pro

Královéhradecký kraj

oddělení hodnocení a kontroly

E-mail: michaela.brozova@crr.cz

Telefon: 735 157 809



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



**MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR**