**INTEGROVANÝ REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAM**

**2021–2027**

**SPECIFICKÁ PRAVIDLA PRO ŽADATELE A PŘÍJEMCE**

**PŘÍLOHA 1**

**METODICKÉ LISTY INDIKÁTORŮ**

74. VÝZVA IROP - MULTIMODÁLNÍ OSOBNÍ DOPRAVA - SC 6.1 (ITI)

VERZE 1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **METODICKÝ LIST INDIKÁTORU** | | |
| **Kód a název** | **707 101 - Nová nebo modernizovaná intermodální spojení** | |
| **Specifický cíl programu** | **Měrná jednotka** | **Typ indikátoru** |
| **IROP 6.1** | **intermodální spojení** | **výstup** |

***Definice indikátoru***

Počet nových nebo modernizovaných intermodálních spojení (uzlů), která usnadňují použití různých dopravních prostředků pro nákladní dopravu nebo pro cestující. Stejné připojení se nepočítá dvakrát v případech, kdy došlo ke dvěma nebo více vylepšením v různých časových okamžicích.

***Upřesňující informace***

Indikátor je povinný k výběru a naplnění pro všechny projekty výzvy vyjma projektů zaměřených pouze na realizaci preferenčních opatření a zvyšování kapacity veřejné dopravy stavebními úpravami silnic a místních komunikací.

* V projektech zahrnujících výstavbu či modernizaci přestupních terminálů pro veřejnou dopravu nebo výstavbu či modernizaci parkovacích systémů zajišťujícího přestup na veřejnou dopravu ve více lokalitách se jako intermodální spojení (uzel) započítá každý samostatně lokalizovaný přestupní terminál nebo parkovací systém.
* Je-li součástí řešeného přestupního terminálu pro veřejnou dopravu také infrastruktura pro parkování v režimu P+R, K+R nebo B+R, započítá se v dotčené lokalitě pouze jedno intermodální spojení (uzel).
* V případě, že je k jedné lokalitě/uzlu vázán více než jeden projekt, bude v každém z projektů vykázáno intermodální spojení (uzel) znovu. Duplicity budou odečteny na úrovni programu.
* Do hodnoty indikátoru se nezapočítávají vyvolané investice.

Hodnota je vykazována s přesností na celé jednotky (není možné vykázat desetinné číslo).

***postup vykazování***

**Výchozí hodnota: N/R** V případě výstupových indikátorů je výchozí hodnota vždy nulová a nelze ji na žádosti o podporu vyplnit. Stejně tak i datum výchozí hodnoty není ze strany žadatele editovatelné a bude doplněno automaticky jako datum podání žádosti o podporu.

**Cílová hodnota:** plánovaný počet intermodálních spojení (uzlů), které se žadatel zavazuje vybudovat nebo zmodernizovat. **Žadatel ve Studii proveditelnosti uvede způsob výpočtu tak, aby jeho výsledek odpovídal cílové hodnotě a bylo možné ho ověřit.** Tuto hodnotu se příjemce zavazuje naplnit k datu ukončení realizace projektu a od tohoto okamžiku udržet až do konce udržitelnosti projektu.

**Datum cílové hodnoty:** Žadatel v žádosti o podporu stanovuje jako datum ukončení realizace projektu. Datum se považuje za Rozhodné datum pro naplnění indikátoru a jsou k němu vztahovány další postupy v době udržitelnosti.

Datum je nutné při případném prodloužení realizace projektu udržovat aktuální, tj. v souladu s výše uvedeným.

**Dosažená hodnota:** počet intermodálních spojení (uzlů), která byla v rámci projektu skutečně vybudována nebo zmodernizována. Hodnotu je nutné poprvé vykázat nejpozději k Rozhodnému datu, tedy v Závěrečné zprávě o realizaci projektu k datu ukončení realizace projektu.

Dosažená hodnota vykazovaná po Rozhodném datu se již váže k prokázání udržování výstupu projektu a je vykazována ve Zprávách o udržitelnosti projektu pouze v případě změny výše dosažené hodnoty, a to včetně popisu, kdy a proč ke změně došlo.

***Způsob doložení dosažené hodnoty indikátoru***

|  |  |
| --- | --- |
| **V Závěrečné zprávě o realizaci projektu:**   * Fotodokumentace * Doklad o předání a převzetí díla * Kolaudační souhlas nebo kolaudační rozhodnutí nebo rozhodnutí o povolení zkušebního provozu nebo rozhodnutí o povolení k předčasnému užívání stavby | **V 1. Zprávě o udržitelnosti projektu:**   * Indikátor je dokládán vždy v Závěrečné zprávě o realizaci, 1. ZoU nemá žádné pevně stanovené materiály |

Je nutné doložit všechny uvedené dokumenty. Pokud v době udržitelnosti dojde ke změnám, bude v nejbližší následující Zprávě o udržitelnosti projektu vykázána aktualizovaná dosažená hodnota, včetně data, od kterého platí. Zároveň budou opětovně dodány materiály pro její ověření.

***TOLERANCE DOSAŽENÍ a udržení indikátoru***

Není stanoveno žádné toleranční pásmo, pokud není dosažena cílová hodnota, bude postupováno podle Podmínek Rozhodnutí. Překročení stanovené cílové hodnoty není sankcionováno.

Pokud se během realizace projektu objeví skutečnosti, které povedou k nenaplnění cílové hodnoty indikátoru, je možné ze strany příjemce iniciovat změnové řízení, kde příjemce zdůvodní nutnost změny cílové hodnoty indikátoru a navrhne úpravy projektu, které poměrově zohlední změnu hodnoty, například snížením způsobilých výdajů projektu vážících se na daný výstup. V takovém případě bude možné tuto žádost posoudit, a rozhodnout, zda lze cílovou hodnotu snížit.

Když tak příjemce neučiní, zůstává cílová hodnota platná v nezměněné výši, a pokud bude vykázaná dosažená hodnota k Rozhodnému datu nižší než hodnota cílová, bude postupováno dle Podmínek Rozhodnutí, které stanoví konkrétní výši a typ sankce aplikované při nenaplnění cílové hodnoty indikátoru.

V době udržitelnosti již **nelze cílovou hodnotu upravit** a zůstává zafixovaná ve výši platné k datu skutečného ukončení realizace projektu. Pokud bude v období udržitelnosti (po Rozhodném datu) vykázaná dosažená hodnota nižší než hodnota cílová, bude postupováno dle Podmínek Rozhodnutí, které stanoví konkrétní výši a typ sankce aplikované při neudržení cílové hodnoty indikátoru, a to poměrově, vztaženo k délce období udržitelnosti, době neplnění a výši neplnění.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **METODICKÝ LIST INDIKÁTORU** | | |
| **Kód a název** | **740 010 - Parkovací místa pro vozidla** | |
| **Specifický cíl programu** | **Měrná jednotka** | **Typ indikátoru** |
| **IROP 6.1** | **parkovací místa** | **výstup** |

***Definice indikátoru***

Počet nových nebo technicky zhodnocených parkovacích míst v rámci projektů zaměřených na vytváření nových nebo technicky zhodnocených parkovacích domů a parkovišť všech typů.  
Veřejné parkoviště je stavebně a provozně vymezená plocha místní nebo účelové komunikace anebo samostatná místní nebo účelová komunikace určená ke stání silničního motorového vozidla.

***Upřesňující informace***

Indikátor je povinný k výběru a naplnění pro projekty, jejichž součástí je realizace infrastruktury pro parkování osobních vozidel v režimu P+R nebo K+R.

* Podkladem pro stanovení cílové hodnoty indikátoru na úrovni projektu je zejména odpovídající projektová dokumentace stavby řešené infrastruktury pro multimodální osobní dopravu.
* Počet parkovacích míst pro vozidla je prostý počet jednotlivých parkovacích míst pro osobní vozidla v režimu P+R nebo K+R.
* Do hodnoty indikátoru se nezapočítávají příjezdová, odjezdová, odstavná a manipulační stání pro vozidla veřejné dopravy, parkovací místa pro autobusy neveřejné dopravy, vozidla nehromadné veřejné dopravy, vozidla obsluhy a údržby přestupního terminálu nebo parkovacího systému.
* Do hodnoty indikátoru se nezapočítávají vyvolané investice ani zrealizovaná parkovací místa financovaná zcela z nezpůsobilých výdajů projektu.

Hodnota je vykazována s přesností na celé jednotky.

***postup vykazování***

**Výchozí hodnota: N/R** V případě výstupových indikátorů je výchozí hodnota vždy nulová a nelze ji na žádosti o podporu vyplnit. Stejně tak i datum výchozí hodnoty není ze strany žadatele editovatelné a bude doplněno automaticky jako datum podání žádosti o podporu.

**Cílová hodnota:** plánovaný počet parkovacích míst pro osobní vozidla v režimu P+R nebo K+R, které se žadatel zavazuje realizovat. **Žadatel ve Studii proveditelnosti uvede způsob výpočtu tak, aby jeho výsledek odpovídal cílové hodnotě a bylo možné ho ověřit.** Tuto hodnotu se příjemce zavazuje naplnit k datu ukončení realizace projektu a od tohoto okamžiku udržet až do konce udržitelnosti projektu.

**Datum cílové hodnoty:** Žadatel v žádosti o podporu stanovuje jako datum ukončení realizace projektu. Datum se považuje za Rozhodné datum pro naplnění indikátoru a jsou k němu vztahovány další postupy v době udržitelnosti.

Datum je nutné při případném prodloužení realizace projektu udržovat aktuální, tj. v souladu s výše uvedeným.

**Dosažená hodnota:** počet parkovacích míst pro osobní vozidla v režimu P+R nebo K+R, která byla v rámci projektu skutečně zrealizována. Hodnotu je nutné poprvé vykázat nejpozději k Rozhodnému datu, tedy v Závěrečné zprávě o realizaci projektu k datu ukončení realizace projektu.

Dosažená hodnota vykazovaná po Rozhodném datu se již váže k prokázání udržování výstupu projektu a je vykazována ve Zprávách o udržitelnosti projektu pouze v případě změny výše dosažené hodnoty, a to včetně popisu, kdy a proč ke změně došlo.

***Způsob doložení dosažené hodnoty indikátoru***

|  |  |
| --- | --- |
| **V Závěrečné zprávě o realizaci projektu:**   * Fotodokumentace * Doklad o předání a převzetí díla * Kolaudační souhlas nebo kolaudační rozhodnutí nebo rozhodnutí o povolení zkušebního provozu nebo rozhodnutí o povolení k předčasnému užívání stavby * Situační výkres se zakresleným realizovaným parkovacím systémem včetně údaje o počtu parkovacích míst minimálně v měřítku katastrální mapy | **V 1. Zprávě o udržitelnosti projektu:**   * Indikátor je dokládán vždy v Závěrečné zprávě o realizaci, 1. ZoU nemá žádné pevně stanovené materiály |

Je nutné doložit všechny uvedené dokumenty. Pokud v době udržitelnosti dojde ke změnám, bude v nejbližší následující Zprávě o udržitelnosti projektu vykázána aktualizovaná dosažená hodnota, včetně data, od kterého platí. Zároveň budou opětovně dodány materiály pro její ověření.

***TOLERANCE DOSAŽENÍ a udržení indikátoru***

Toleranční pásmo činí **minus 5 %** cílové hodnoty indikátoru. Toto pásmo je pevně navázáno na cílovou hodnotu naplňovanou k Rozhodnému datu, ale platí tedy i pro období udržitelnosti po Rozhodném datu[[1]](#footnote-1). Překročení stanovené cílové hodnoty není sankcionováno.

Pokud se během realizace projektu objeví skutečnosti, které povedou k nenaplnění cílové hodnoty indikátoru ve stanovené toleranci, je možné ze strany příjemce iniciovat změnové řízení, kde příjemce zdůvodní nutnost změny cílové hodnoty indikátoru a navrhne úpravy projektu, které poměrově zohlední změnu hodnoty, například snížením způsobilých výdajů projektu vážících se na daný výstup. V takovém případě bude možné tuto žádost posoudit, a rozhodnout, zda lze cílovou hodnotu snížit.

Když tak příjemce neučiní, zůstává cílová hodnota platná v nezměněné výši, a pokud bude vykázaná dosažená hodnota k Rozhodnému datu pod stanovenou tolerancí, bude postupováno dle Podmínek Rozhodnutí, které stanoví konkrétní výši a typ sankce aplikované při nenaplnění cílové hodnoty indikátoru.

V době udržitelnosti již **nelze cílovou hodnotu upravit** a zůstává zafixovaná ve výši platné k datu skutečného ukončení realizace projektu. Pokud bude v období udržitelnosti (po Rozhodném datu) vykázaná dosažená hodnota pod stanovenou tolerancí, bude postupováno dle Podmínek Rozhodnutí, které stanoví konkrétní výši a typ sankce aplikované při neudržení cílové hodnoty indikátoru, a to poměrově, vztaženo k délce období udržitelnosti, době neplnění a výši neplnění.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **METODICKÝ LIST INDIKÁTORU** | | |
| **Kód a název** | **764 010 - Parkovací místa pro jízdní kola** | |
| **Specifický cíl programu** | **Měrná jednotka** | **Typ indikátoru** |
| **IROP 6.1** | **parkovací místa** | **výstup** |

***Definice indikátoru***

Jedná se o zařízení určená k parkování (krátkodobému, střednědobému a dlouhodobému) - např. Bike & Ride. Měrnou jednotkou jsou jednotlivá parkovací místa zajištěná např. formou stojanů.

***Upřesňující informace***

Indikátor je povinný k výběru a naplnění pro projekty, jejichž součástí je realizace infrastruktury pro parkování jízdních kol v režimu B+R.

* Podkladem pro stanovení cílové hodnoty indikátoru na úrovni projektu je zejména odpovídající projektová dokumentace stavby řešené infrastruktury pro multimodální osobní dopravu.
* Počet parkovacích míst pro jízdní kola je prostý počet jednotlivých parkovacích míst pro jízdní kola v režimu B+R, zajištěných příslušnou infrastrukturou, např. stojany (nejedná se o počet stojanů).
* Do hodnoty indikátoru se nezapočítávají vyvolané investice ani zrealizovaná parkovací místa financovaná zcela z nezpůsobilých výdajů projektu.

Hodnota je vykazována s přesností na celé jednotky.

***postup vykazování***

**Výchozí hodnota:** V případě výstupových indikátorů je výchozí hodnota vždy nulová a nelze ji na žádosti o podporu vyplnit. Stejně tak i datum výchozí hodnoty není ze strany žadatele editovatelné a bude doplněno automaticky jako datum podání žádosti o podporu.

**Cílová hodnota:** plánovaný počet parkovacích míst pro jízdní kola v režimu B+R, které se žadatel zavazuje realizovat. **Žadatel ve Studii proveditelnosti uvede způsob výpočtu tak, aby jeho výsledek odpovídal cílové hodnotě a bylo možné ho ověřit.** Tuto hodnotu se příjemce zavazuje naplnit k datu ukončení realizace projektu.

**Datum cílové hodnoty:** Žadatel v žádosti o podporu stanovuje jako datum ukončení realizace projektu. Datum se považuje za Rozhodné datum pro naplnění indikátoru a jsou k němu vztahovány další postupy v době udržitelnosti.

Datum je nutné při případném prodloužení realizace projektu udržovat aktuální, tj. v souladu s výše uvedeným.

**Dosažená hodnota:** počet parkovacích míst pro jízdní kola v režimu B+R, která byla v rámci projektu skutečně zrealizována. Hodnotu je nutné poprvé vykázat nejpozději k Rozhodnému datu, tedy v Závěrečné zprávě o realizaci projektu k datu ukončení realizace projektu.

Dosažená hodnota vykazovaná po Rozhodném datu se již váže k prokázání udržování výstupu projektu a je vykazována ve Zprávách o udržitelnosti projektu pouze v případě změny výše dosažené hodnoty, a to včetně popisu, kdy a proč ke změně došlo.

***Způsob doložení dosažené hodnoty indikátoru***

|  |  |
| --- | --- |
| **V Závěrečné zprávě o realizaci projektu:**   * Fotodokumentace * Doklad o předání a převzetí díla * Kolaudační souhlas nebo kolaudační rozhodnutí nebo rozhodnutí o povolení zkušebního provozu nebo rozhodnutí o povolení k předčasnému užívání stavby * Situační výkres se zakresleným realizovaným parkovacím systémem včetně údaje o počtu parkovacích míst minimálně v měřítku katastrální mapy | **V 1. Zprávě o udržitelnosti projektu:**   * Indikátor je dokládán vždy v Závěrečné zprávě o realizaci, 1. ZoU nemá žádné pevně stanovené materiály |

Je nutné doložit všechny uvedené dokumenty. Pokud v době udržitelnosti dojde ke změnám, bude v nejbližší následující Zprávě o udržitelnosti projektu vykázána aktualizovaná dosažená hodnota, včetně data, od kterého platí. Zároveň budou opětovně dodány materiály pro její ověření.

***TOLERANCE DOSAŽENÍ a udržení indikátoru***

Toleranční pásmo činí **minus 5 %** cílové hodnoty indikátoru. Toto pásmo je pevně navázáno na cílovou hodnotu naplňovanou k Rozhodnému datu, ale platí tedy i pro období udržitelnosti po Rozhodném datu[[2]](#footnote-2). Překročení stanovené cílové hodnoty není sankcionováno.

Pokud se během realizace projektu objeví skutečnosti, které povedou k nenaplnění cílové hodnoty indikátoru ve stanovené toleranci, je možné ze strany příjemce iniciovat změnové řízení, kde příjemce zdůvodní nutnost změny cílové hodnoty indikátoru a navrhne úpravy projektu, které poměrově zohlední změnu hodnoty, například snížením způsobilých výdajů projektu vážících se na daný výstup. V takovém případě bude možné tuto žádost posoudit, a rozhodnout, zda lze cílovou hodnotu snížit.

Když tak příjemce neučiní, zůstává cílová hodnota platná v nezměněné výši, a pokud bude vykázaná dosažená hodnota k Rozhodnému datu pod stanovenou tolerancí, bude postupováno dle Podmínek Rozhodnutí, které stanoví konkrétní výši a typ sankce aplikované při nenaplnění cílové hodnoty indikátoru.

V době udržitelnosti již **nelze cílovou hodnotu upravit** a zůstává zafixovaná ve výši platné k datu skutečného ukončení realizace projektu. Pokud bude v období udržitelnosti (po Rozhodném datu) vykázaná dosažená hodnota pod stanovenou tolerancí, bude postupováno dle Podmínek Rozhodnutí, které stanoví konkrétní výši a typ sankce aplikované při neudržení cílové hodnoty indikátoru, a to poměrově, vztaženo k délce období udržitelnosti, době neplnění a výši neplnění.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **METODICKÝ LIST INDIKÁTORU** | | |
| **Kód a název** | **751 001 - Délka komunikace s realizovaným preferenčním nebo kapacitním opatřením pro veřejnou dopravu** | |
| **Specifický cíl programu** | **Měrná jednotka** | **Typ indikátoru** |
| **IROP 6.1** | **km** | **výstup** |

***Definice indikátoru***

Indikátor měří délku komunikace s realizovaným preferenčním nebo kapacitním opatřením pro veřejnou dopravu. Za realizaci preferenčního nebo kapacitního opatření pro veřejnou dopravu je považována například výstavba vyhrazených jízdních pruhů pro vozidla veřejné dopravy na silnici nebo místní komunikaci či úpravy určitého úseku stávající infrastruktury veřejné dopravy pro navýšení její přepravní kapacity.

***Upřesňující informace***

Indikátor je povinný k výběru a naplnění pro projekty, jejichž součástí je realizace preferenčních opatření a zvyšování kapacity veřejné dopravy stavebními úpravami silnic a místních komunikací.

* Podkladem pro stanovení cílové hodnoty indikátoru na úrovni projektu je zejména odpovídající projektová dokumentace stavby, ze které je nutno odečíst délku stávající pozemní komunikace pro motorovou dopravu přímo dotčené realizací preferenčního nebo kapacitního opatření.
* Délka projektem dotčeného úseku pozemní komunikace se měří v ose komunikace.
* Do hodnoty indikátoru se nezapočítává délka úseku pozemní komunikace dotčeného realizací preferenčního nebo kapacitního opatření financovaného zcela z nezpůsobilých výdajů projektu.
* Do hodnoty indikátoru se nezapočítává délka prvků doprovodné infrastruktury ani vyvolaných investic.

Hodnoty jsou vykazovány jako prostý součet délek dotčených úseků komunikací v km. Hodnota je vykazována s přesností na 3 desetinná místa.

***postup vykazování***

**Výchozí hodnota: N/R** V případě výstupových indikátorů je výchozí hodnota vždy nulová a nelze ji na žádosti o podporu vyplnit. Stejně tak i datum výchozí hodnoty není ze strany žadatele editovatelné a bude doplněno automaticky jako datum podání žádosti o podporu.

**Cílová hodnota:** délka stávajících pozemních komunikací pro motorovou dopravu, které se žadatel zavazuje stavebně upravit za účelem realizace preferenčního nebo kapacitního opatření pro veřejnou dopravu. **Žadatel ve Studii proveditelnosti uvede způsob výpočtu tak, aby jeho výsledek odpovídal cílové hodnotě a bylo možné ho ověřit.** Tuto hodnotu se příjemce zavazuje naplnit k datu ukončení realizace projektu a od tohoto okamžiku udržet až do konce udržitelnosti projektu.

**Datum cílové hodnoty:** Žadatel v žádosti o podporu stanovuje jako datum ukončení realizace projektu. Datum se považuje za Rozhodné datum pro naplnění indikátoru a jsou k němu vztahovány další postupy v době udržitelnosti.

Datum je nutné při případném prodloužení realizace projektu udržovat aktuální, tj. v souladu s výše uvedeným.

**Dosažená hodnota:** délka stávajících pozemních komunikací pro motorovou dopravu, které byly v rámci projektu skutečně stavebně upraveny tak, že vzniklo preferenční nebo kapacitní opatření pro veřejnou dopravu. Hodnotu je nutné poprvé vykázat nejpozději k Rozhodnému datu, tedy v Závěrečné zprávě o realizaci projektu k datu ukončení realizace projektu.

Dosažená hodnota vykazovaná po Rozhodném datu se již váže k prokázání udržování výstupu projektu a je vykazována ve Zprávách o udržitelnosti projektu pouze v případě změny výše dosažené hodnoty, a to včetně popisu, kdy a proč ke změně došlo.

***Způsob doložení dosažené hodnoty indikátoru***

|  |  |
| --- | --- |
| **V Závěrečné zprávě o realizaci projektu:**   * Fotodokumentace * Doklad o předání a převzetí díla * Kolaudační souhlas nebo kolaudační rozhodnutí nebo rozhodnutí o povolení zkušebního provozu nebo rozhodnutí o povolení k předčasnému užívání stavby * Situační výkres se zakresleným realizovaným preferenčním nebo kapacitním opatřením pro veřejnou dopravu včetně osy a staničení dotčené pozemní komunikace minimálně v měřítku katastrální mapy | **V 1. Zprávě o udržitelnosti projektu:**   * Indikátor je dokládán vždy v Závěrečné zprávě o realizaci, 1. ZoU nemá žádné pevně stanovené materiály |

Je nutné doložit všechny uvedené dokumenty. Pokud v době udržitelnosti dojde ke změnám, bude v nejbližší následující Zprávě o udržitelnosti projektu vykázána aktualizovaná dosažená hodnota, včetně data, od kterého platí. Zároveň budou opětovně dodány materiály pro její ověření.

***TOLERANCE DOSAŽENÍ a udržení indikátoru***

Toleranční pásmo činí **minus 5 %** cílové hodnoty indikátoru. Toto pásmo je pevně navázáno na cílovou hodnotu naplňovanou k Rozhodnému datu, ale platí tedy i pro období udržitelnosti po Rozhodném datu[[3]](#footnote-3). Překročení stanovené cílové hodnoty není sankcionováno.

Pokud se během realizace projektu objeví skutečnosti, které povedou k nenaplnění cílové hodnoty indikátoru ve stanovené toleranci, je možné ze strany příjemce iniciovat změnové řízení, kde příjemce zdůvodní nutnost změny cílové hodnoty indikátoru a navrhne úpravy projektu, které poměrově zohlední změnu hodnoty, například snížením způsobilých výdajů projektu vážících se na daný výstup. V takovém případě bude možné tuto žádost posoudit, a rozhodnout, zda lze cílovou hodnotu snížit.

Když tak příjemce neučiní, zůstává cílová hodnota platná v nezměněné výši, a pokud bude vykázaná dosažená hodnota k Rozhodnému datu pod stanovenou tolerancí, bude postupováno dle Podmínek Rozhodnutí, které stanoví konkrétní výši a typ sankce aplikované při nenaplnění cílové hodnoty indikátoru.

V době udržitelnosti již **nelze cílovou hodnotu upravit** a zůstává zafixovaná ve výši platné k datu skutečného ukončení realizace projektu. Pokud bude v období udržitelnosti (po Rozhodném datu) vykázaná dosažená hodnota pod stanovenou tolerancí, bude postupováno dle Podmínek Rozhodnutí, které stanoví konkrétní výši a typ sankce aplikované při neudržení cílové hodnoty indikátoru, a to poměrově, vztaženo k délce období udržitelnosti, době neplnění a výši neplnění.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **METODICKÝ LIST INDIKÁTORU** | | |
| **Kód a název** | **749 001 - Počet uživatelů nové nebo modernizované veřejné dopravy za rok** | |
| Specifický cíl programu | Měrná jednotka | Typ indikátoru |
| IROP 6.1 | uživatelé/rok | výsledek |

# Definice indikátoru

Roční uživatelé nové nebo modernizované veřejné hromadné dopravy financované z podporovaných projektů. Veřejná doprava zahrnuje městskou a příměstskou dopravu, například autobusy, trolejbusy, říční autobusové linky (které nejsou tramvajové, metro - viz RCR63). Modernizace veřejné hromadné dopravy se týká významných zlepšení, pokud jde o infrastrukturu, přístup a kvalitu služeb.

Výchozí hodnota ukazatele se odhaduje jako počet uživatelů dopravní služby v roce před zahájením intervence, a pro nové služby je nulová. Dosažená hodnota se odhaduje ex post jako počet uživatelů přepravní služby za rok po fyzickém dokončení intervence.

# Upřesňující informace

Indikátor je povinný k výběru pro všechny žádosti o podporu.

Hodnota je vykazována s přesností na celé jednotky a je stanovena dle pokynů dále v tomto ML.

**postup vykazování**

**Výchozí hodnota:** Počet cestujících užívajících stávající přestupní terminál pro veřejnou dopravu v případě, že projektem dochází k modernizaci přestupního terminálu. Pokud projektem dochází k výstavbě přestupního terminálu (realizaci v nové lokalitě), může být výchozí hodnota nulová, nebo zahrnovat počet cestujících užívajících stávající zastávku apod. v dotčené lokalitě.

Počet cestujících užívajících stávající parkovací systém zajišťující přestup na veřejnou dopravu v případě, že projektem dochází k modernizaci parkovacího systému. Pokud projektem dochází k výstavbě parkovacího systému (realizaci v nové lokalitě), může být výchozí hodnota nulová, nebo zahrnovat počet cestujících užívajících stávající zastávku apod., na kterou bude parkovací systém navázán.

Počet cestujících přepravených vozidly veřejné dopravy ve stávajícím úseku pozemní komunikace v případě, že projektem dochází k realizaci preferenčního nebo kapacitního opatření pro veřejnou dopravu.

Vždy se jedná o hodnotu za období jednoho roku před předpokládaným zahájením realizace projektu.

Pokud nejsou údaje o počtu cestujících za období jednoho roku před předpokládaným zahájením realizace projektu k dispozici, vykáže žadatel jiné nejbližší období jednoho roku (12 po sobě jdoucích měsíců). Výchozí hodnota indikátoru je statická a během realizace a udržitelnosti ji není možné upravovat.

Jako datum výchozí hodnoty žadatel vyplní datum podání žádosti o podporu.

**Cílová hodnota:** Plánovaný počet cestujících užívajících přestupní terminál pro veřejnou dopravu, který se žadatel zavazuje vybudovat nebo zmodernizovat, plánovaný počet cestujících užívajících parkovací systém zajišťující přestup na veřejnou dopravu, který se žadatel zavazuje vybudovat nebo zmodernizovat, nebo plánovaný počet cestujících přepravených vozidly veřejné dopravy v úseku pozemní komunikace, který se žadatel zavazuje stavebně upravit za účelem realizace preferenčního nebo kapacitního opatření pro veřejnou dopravu, a to vždy za období 1. roku udržitelnosti projektu. **Žadatel ve studii proveditelnosti uvede způsob výpočtu takovým způsobem, aby jeho výsledek odpovídal cílové hodnotě a bylo možné ho ověřit.** Tuto hodnotu se příjemce zavazuje vykázat k datu konce 1. roku udržitelnosti projektu.

**Datum cílové hodnoty:** Žadatel v žádosti o podporu stanovuje jako datum konce 1. roku udržitelnosti projektu. Protože žadateli není v okamžiku podání žádosti známo, kdy nastane přesné datum konce 1. roku udržitelnosti, bude datum na projektu orientačně stanoveno jako plánované ukončení realizace projektu + 1 rok a 6 měsíců, což jinak neovlivňuje povinnost příjemce hodnotu vykázat za 12 měsíců 1. roku udržitelnosti.

Datum je nutné při případném prodloužení realizace projektu udržovat aktuální, tj. v souladu s výše uvedeným. Po ukončení realizace projektu již příjemce orientační datum cílové hodnoty neupravuje.

**Dosažená hodnota:** Skutečný počet cestujících užívajících přestupní terminál pro veřejnou dopravu, který byl v rámci projektu vybudován nebo zmodernizován, skutečný počet cestujících užívajících parkovací systém zajišťující přestup na veřejnou dopravu, který byl v rámci projektu vybudován nebo zmodernizován, nebo skutečný počet cestujících přepravených vozidly veřejné dopravy v úseku pozemní komunikace, který byl v rámci projektu stavebně upraven tak, že vzniklo preferenční nebo kapacitní opatření pro veřejnou dopravu, a to vždy za období 1. roku udržitelnosti projektu. Hodnotu je nutné vykázat v 1. Zprávě o udržitelnosti projektu ke skutečnému datu, kdy skončil 1. rok udržitelnosti projektu.

Dosažená hodnota je stanovena výpočtově a v dalších letech je vykazována ve Zprávách o udržitelnosti projektu pouze v případě změny aktivit projektu, a to včetně popisu, kdy a proč ke změně došlo.

**Způsob doložení dosažené hodnoty indikátoru**

|  |  |
| --- | --- |
| **V Závěrečné zprávě o realizaci projektu:**   * Indikátor je dokládán až v 1. ZoU, ZoR nemá žádné pevně stanovené materiály. | **V 1. Zprávě o udržitelnosti projektu:**   * Výpočet dosažené hodnoty indikátoru 749 001 v souladu s metodickým listem a analogicky s výpočtem výchozí hodnoty indikátoru 749 001 ve studii proveditelnosti |

Je nutné doložit všechny uvedené dokumenty. Pokud v době udržitelnosti dojde ke změně aktivit projektu, bude v nejbližší následující Zprávě o udržitelnosti projektu vykázána aktualizovaná hodnota, včetně data, od kterého platí. Zároveň budou opětovně dodány materiály pro její ověření.

**TOLERANCE DOSAŽENÍ a udržení indikátoru**

Nenaplnění cílové hodnoty indikátoru není sankcionováno, zejména s přihlédnutím k faktu, že hodnota je stanovena výpočtově. Pokud se během realizace projektu objeví skutečnosti, které povedou ke změně cílové hodnoty, je možné ze strany příjemce iniciovat změnové řízení, kde příjemce zdůvodní a popíše výpočet změněné cílové hodnoty indikátoru.

V době udržitelnosti již nelze cílovou hodnotu upravit a zůstává zafixovaná ve výši platné k datu skutečného ukončení realizace projektu.

**Návod na Výpočet**

Výchozí hodnotu indikátoru žadatel stanoví na základě libovolné relevantní metody, kterou popíše (např. použití automatických sčítačů, přepočet z dat manuálního nebo automatického reprezentativního sčítání, přepočet z jiných přepravních dat, kterými dopravci disponují). Vhodnost metody je třeba zvážit také s ohledem na povinnost aplikace stejné metody ke stanovení dosažené hodnoty indikátoru.

Cílovou hodnotu indikátoru musí žadatel odhadnout na základě relevantní metody, kterou popíše (např. použití nástrojů pro modelování dopravy, kvalifikovaného odhadu).

Dosaženou hodnotu indikátoru žadatel stanoví s použitím shodné metody jako při stanovení výchozí hodnoty, aby byly obě hodnoty vzájemně porovnatelné. Pokud nebude z objektivních důvodů možné aplikovat shodnou metodu, žadatel důkladně popíše a použije takovou náhradní metodu, která zachová porovnatelnost obou hodnot.

V projektu zahrnujícím výstavbu přestupního terminálu pro veřejnou dopravu lze vykázat počet cestujících za širší území, pokud je takový přístup v souladu s nastavením výpočtu uhlíkové stopy a řádně odůvodněn.

1. Například: pokud je tolerance 20 % z cílové hodnoty 100 ks (=80 ks) a příjemce vykáže k Rozhodnému datu pro naplnění 85 ks, využil z tolerance již ¾ (15 procentních bodů) a v období udržitelnosti může klesnout pouze o dalších 5 % z cílové hodnoty platné k Rozhodnému datu. [↑](#footnote-ref-1)
2. Například: pokud je tolerance 20 % z cílové hodnoty 100 ks (=80 ks) a příjemce vykáže k Rozhodnému datu pro naplnění 85 ks, využil z tolerance již ¾ (15 procentních bodů) a v období udržitelnosti může klesnout pouze o dalších 5 % z cílové hodnoty platné k Rozhodnému datu. [↑](#footnote-ref-2)
3. Například: pokud je tolerance 20 % z cílové hodnoty 100 ks (=80 ks) a příjemce vykáže k Rozhodnému datu pro naplnění 85 ks, využil z tolerance již ¾ (15 procentních bodů) a v období udržitelnosti může klesnout pouze o dalších 5 % z cílové hodnoty platné k Rozhodnému datu. [↑](#footnote-ref-3)