

Otázky a odpovědi k aktivitám podporovaným prostřednictvím IROP

(verze k4.11. 2015)

Specifický cíl 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

1. Je možné vybudovat v zeleném pásu silnice III.třídy v zastavěném území obce z dotace IROP cyklostezku a chodník (smíšený provoz, oddělený pruh pro cyklisty)? V současnosti je zde pouze silnice s vyznačenou cyklotrasou č.1018 (Euro Velo 7 Vltavská). Je uznatelným výdajem i část pro chodce?

Projekt je možné realizovat ze specifického cíle 4.1 nebo jako individuální ze specifického cíle 1.2. Způsobilým výdajem je i část pro chodce za předpokladu, že projekt umožní lepší přístup osobám s omezenou pohyblivostí a orientací a zvýší se bezpečnost dopravy

2. V prezentaci k IROP byla uvedena možnost v rámci SC 1.2. Bezpečnost podpořit výstavbu bezbariérových chodníků. Opravdu se tím myslí výstavba nebo rekonstrukce celých chodníků (tj. aktivita, po níž hlasitě volají obce a o které se vždy tvrdilo, že ji EU nepodporuje) nebo jen úprava zaměřená výhradně na zlepšení bezpečnosti, tj. můžu na takovém existujícím chodníku opravit jen nájezdy, výmoly, výškové překážky apod.

Podporovány budou komplexní projekty ke zvyšování bezpečnosti železniční, silniční, cyklistické a pěší dopravy, např. bezbariérový přístup, zvuková a jiná signalizace pro nevidomé -přízpůsobení komunikací pro nemotorovou dopravu osobám s omezenou pohyblivostí nebo orientací, validované na základě provedeného auditu bezpečnosti nebo obdobného dokumentu. Auditem bezpečnosti se rozumí posouzení stavby a její dokumentace dle parametrů stanovených Zákonem č. 13/1197 Sb., § 18g, ve znění pozdějších předpisů). Výsledkem auditu bezpečnosti pozemních komunikací je zpráva, která obsahuje zejména souhrnný popis předpokládaných dopadů stavebních, technických a provozních vlastností pozemní komunikace na bezpečnost silničního provozu při jejím užívání a návrhy na odstranění nebo snížení předpokládaných rizik, která plynou z vlastností pozemní komunikace pro účastníky silničního provozu. Podrobnosti budou uvedeny v Pravidlech pro žadatele a příjemce. Nemohou tedy být rekonstruované, vybudované všechny chodníky, projekty mají být realizovány tam, kde je to z hlediska bezpečnosti nezbytně nutné.

3. Po setkání k cyklodopravě v regionu nám vyšlo, že bude potřeba zajistit několik úschoven kol nebo stojanů na kola a to v oblasti vlakových nádraží, u škol, u velkých zaměstnavatelů v regionu, apod. a výstupem je: O značené cyklostezky budou žádat obce samostatně a rovněž onové vybavení těchto cyklostezek. Na některých místech chybí pouze úschovny kol nebo stojany na kola. Pro jednodušší administraci by bylo

pro region vhodné, aby žadatelem a realizátorem zakoupení cyklostanů/ úschoven/ příp. značení na menším chybějícím úseku byla MAS, která by s obcemi/ školami/ firmami/ uzavřela smlouvu o smlouvě budoucí. S tím, že po zajištění udržitelnosti projektu se bude o majetek starat vlastník pozemku. Tento typ individuálního projektu, kde by byla žadatelem MAS se nám zdá výhodný i pro sloučení relativně drobných částek pod jeden větší projekt a zároveň snížení administrativní náročnosti. Je tato varianta možná?

Samostatný projekt na zakoupení cyklostanů/úschoven kol není možný. Jedná se o doprovodnou aktivitu, která musí být součástí vybudování, rekonstrukce cyklostezky, jízdních pruhů.

4. Rekonstrukce či výstavby nových chodníků II. a III. třídy opravdu budou moci být rekonstruovány jakékoliv chodníky v obci o jakékoliv velikosti? Tyto projekty se budou podávat pouze přes MAS nebo i individuálně?

Podporovány budou komplexní projekty ke zvyšování bezpečnosti železniční, silniční, cyklistické a pěší dopravy, např. bezbariérový přístup, zvuková a jiná signalizace pro nevidomé -přizpůsobení komunikací pro nemotorovou dopravu osobám s omezenou pohyblivostí nebo orientací, validované na základě provedeného auditu bezpečnosti nebo obdobného dokumentu. Auditem bezpečnosti se rozumí posouzení stavby a její dokumentace dle parametrů stanovených Zákonem č. 13/1197 Sb., § 18g, ve znění pozdějších předpisů). Výsledkem auditu bezpečnosti pozemních komunikací je zpráva, která obsahuje zejména souhrnný popis předpokládaných dopadů stavebních, technických a provozních vlastností pozemní komunikace na bezpečnost silničního provozu při jejím užívání a návrhy na odstranění nebo snížení předpokládaných rizik, která plynou z vlastností pozemní komunikace pro účastníky silničního provozu. Nemohou tedy být rekonstruované či vybudované všechny chodníky, projekty mají být realizovány tam, kde je to z hlediska bezpečnosti nezbytně nutné.

5. Výstavba či rekonstrukce chodníku v rámci obce v zájmu zvýšení bezpečnosti pěší dopravy a přizpůsobení osobám s omezenou pohyblivostí. V dřívějších odpovědích bylo uvedeno, že u tohoto typu projektů bude třeba validace na základě auditu bezpečnosti nebo obdobného dokumentu. Platí to? Chtěli bychom požádat o specifikaci povinných náležitostí takového dokumentu: kým by měl být vydán/vypracován apod., aby byl pro řídicí orgán relevantní a dostačující?

Auditem bezpečnosti se rozumí posouzení stavby a její dokumentace dle parametrů stanovených Zákonem č. 13/1197 Sb., § 18g, ve znění pozdějších předpisů. Výsledkem auditu bezpečnosti pozemních komunikací je zpráva, která obsahuje zejména souhrnný popis předpokládaných dopadů stavebních, technických a provozních vlastností pozemní komunikace na bezpečnost silničního provozu při jejím užívání a návrhy na odstranění nebo snížení předpokládaných rizik, která plynou z vlastností pozemní komunikace pro účastníky silničního provozu. Podrobnosti budou uvedeny v Pravidlech pro žadatele a příjemce.

6. Je možné, aby v rámci specifického cíle 1.2 bylo pořízeno bezemisní vozidlo pro 8 osob za účelem svozu a rozvozu dětí do/ze škol, odvoz dětí na tábory apod?

Není možné, nejedná se o veřejnou dopravu v závazku veřejné služby (zákon č. 194/2010 Sb.)

7. Může být pořízeno nízkoemisní vozidlo pouze pro přepravu osob se sníženou schopností pohybu a orientace?

Není možné podporovat projekt zacílený na určitou skupinu, protože nezajišťuje veřejnou dopravu v závazku veřejné služby (zákon č. 194/2010 Sb.). Pořizovaná vozidla, využívaná pro veřejnou dopravu, by měla rovněž splňovat podmínky pro přepravu osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

8. Co je považováno v rámci IROP za terminál?

Definice terminálu bude uvedena v Pravidlech pro žadatele a příjemce, v současné době kolegové pracují na její upřesnění. (pracovní verze) Terminálem rozumíme přestupní uzel mezi různými módy dopravy s přestupem alespoň na jeden druh veřejné hromadné dopravy případně k usnadnění přístupu cestujících využívajících individuální dopravu (motorovou či nemotorovou) k veřejné hromadné dopravě. Terminálem není izolovaná zastávka veřejné hromadné dopravy sloužící výhradně k nástupu a výstupu cestujících. Terminál je zpravidla vybaven prostorami sloužícími pro přechod mezi různými druhy dopravy, informačním systémem, případně dispečinkem. Zahrnuje plochy a stavby určené k zajištění pohodlí a nezbytné služby přímo zajišťované provozovatelem veřejné dopravy určené pro cestující – informace, odbavení cestujících, hygienické vybavení. U částí zázemí pro cestující, ve kterých jsou plánovány nebo budou realizovány komerční aktivity (např. občerstvení, denní tisk), je součástí terminálu pouze hrubá stavba, nikoliv vnitřní vybavení. Podlahová plocha vyčleněná pro komerční aktivity nesmí přesáhnout 25 % půdorysné plochy zázemí (budovy). U stavební část projektu týkající se příjezdové komunikace budou klasifikovány jako způsobilé výdaje pouze k hranici 1. nejbližší křižovatky (dle §2, písm. x) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) ve znění pozdějších předpisů).

9. Bude možné s využitím metody SCLLD v rámci SC 1.2 IROP podpořit projekty obcí nebo mikroregionů na nákup dopravních prostředků na alternativní pohon s cílem vytvořit vlastní síť hromadné dopravy, která bude reagovat na skutečné potřeby obyvatel při zajištění dostupnosti práce, služeb a vzdělání na venkově? Nebo je možné rozvíjet či doplňovat stávající aktivity soukromých dodavatelů služeb hromadné dopravy na venkově?

Podpořeny budou nákupy nízkoemisních nebo bezemisních dopravních prostředků tam, kde lze předem doložit, že budou sloužit veřejné dopravě v závazku veřejné

služby. Obec zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti území kraje. Obec může zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou mimo svůj územní obvod, pokud je to potřeba pro zajišťování dopravní obslužnosti obce a se souhlasem kraje a obcí, které mají uzavřenou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících a jejichž územní obvod je zajišťováním služeb dotčen. Je možné doplnit stávající aktivity soukromých dodavatelů služeb hromadné dopravy na venkově, pokud se jedná o subjekt, který je provozovatelem veřejné linkové dopravy podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Jestliže nakoupené dopravní prostředky budou jezdit i mimo vytyčené území MAS, je nutné to zohlednit v přiznané alokaci.

10. Jak je v kontextu SC 1.2 IROP definován pojem „služby“, jejichž dostupnost má být hromadnou dopravou zajištěna?

Dopravní obslužností se podle zákona 194/2010 § 2 rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k udržitelnému rozvoji územního obvodu.

11. Lze v rámci typu opatření "bezpečnost" pořizovat radary v obcích (ukazatele rychlosti jízdy), opravovat místní komunikace a chodníky? Místní komunikace (především 2. a 3. třídy) a chodníky jsou ve špatném stavu, hrozí nebezpečí úrazu (např. u osob s omezenou pohyblivostí nebo orientací) nebo dopravní nehodě. Podporovány budou projekty ke zvyšování bezpečnosti železniční, silniční, cyklistické a pěší dopravy (např. bezbariérový přístup, zvuková a jiná signalizace pro nevidomé -přízpusobením komunikací pro nemotorovou dopravu osobám s omezenou pohyblivostí nebo orientací) validované na základě provedeného auditu bezpečnosti nebo obdobného dokumentu. Radary nebudou předmětem podpory, ostatní uvedené aktivity podpořeny být mohou jako součást komplexně pojatého projektu.

12. Jakým způsobem se bude dokládat splnění podmínky mobility osob do zaměstnání? Např. kolik procent osob používajících cyklotrasu ji musí využívat pro dopravu do zaměstnání? Ostatní by ji využívali např. sportovně a rekreačně.

S dokladováním pomocí procent se zatím neuvažuje. Cyklotrasa nebo cyklostezka musí prokazatelně propojovat místa bydlení s místy, kde se poskytují služby, resp. je škola nebo jsou pracovní příležitosti. Je třeba prokázat hlavní funkci onoho dopravního spojení.

13. Kdo bude vydávat Kartu souladu s principy udržitelné mobility? V našem případě se jedná o realizaci projektu v obcích s méně než 50 tis. obyvateli?

Kartu souladu projektu s principy udržitelné mobility zpracovává žadatel pro projekty v obcích, ve kterých bude podporována některá z aktivit IROP, SC 1.2: Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy.

14. Jakým způsobem bude vypadat Karta souladu s principy udržitelné mobility? Např. formulář v informačním systému?

Požadavky na obsah a formu Karty souladu projektu s principy udržitelné mobility budou součástí Pravidel pro žadatele a příjemce a budou se lišit pro jednotlivé podporované aktivity z SC 1.2 IROP:

- a) terminály + telematika
- b) bezpečnost
- c) ekobusy + plnicí stanice, drážní vozidla
- d) cyklodoprava

Zveřejnění požadavků na obsah Karty se předpokládá do konce pololetí 2015

15. Jak dlouho bude trvat vydání Karty souladu s principy udržitelné mobility? Je třeba toto zajistit dopředu před vyhlášením výzvy nebo až po vyhlášení výzvy? A jak dlouho bude platit?

Karty souladu s principy udržitelné mobility jsou jedním z kritérií přijatelnosti ke schválení žádosti o podporu. Žadatel ji musí mít zpracovanou při předkládání žádosti o podporu, tato povinnost platí pro všechny projekty v SC 1.2 IROP.

16. Lze postavit nebo rekonstruovat cyklotrasu, která bude využívána hlavně pro mobilitu dětí do škol?

Ano, lze.

17. Je možné v rámci prioritní osy 1.2 Aktivity: Bezpečnost podpořit rekonstrukci/výstavbu chodníku v obci, pokud bude projekt prokazatelně zaměřen na zvýšení bezpečnosti především dětí nebo osob se sníženou schopností pohybu a orientace?

Podporovány budou komplexní projekty ke zvyšování bezpečnosti železniční, silniční, cyklistické a pěší dopravy, např. bezbariérový přístup, zvuková a jiná signalizace pro nevidomé -přízpůsobení komunikací pro nemotorovou dopravu osobám s omezenou pohyblivostí nebo orientací, validované na základě provedeného auditu bezpečnosti. Žadatel musí také předložit Kartou souladu s principy udržitelné mobility. Osnovu "Karty" a požadavky na ni kladené zveřejníme před vyhlášením výzvy pro individuální projekty, která je plánovaná na konec tohoto roku a bude zahrnovat podporu cyklistické infrastruktura a bezpečnosti. Karta souladu projektu s principy udržitelné mobility má doložit, že projekt je součástí širšího záměru (Strategického plánu nebo Plánu udržitelné mobility, či Územního plánu, Krajské dopravní strategie ..). Auditem bezpečnosti se rozumí posouzení stavby a její dokumentace podle parametrů stanovených Zákonem č. 13/1197 Sb., § 18g, ve znění pozdějších předpisů. Výsledkem auditu bezpečnosti pozemních komunikací je zpráva, která obsahuje zejména souhrnný popis předpokládaných

dopadů stavebních, technických a provozních vlastností pozemní komunikace na bezpečnost silničního provozu při jejím užívání a návrhy na odstranění nebo snížení předpokládaných rizik, která plynou z vlastností pozemní komunikace pro účastníky silničního provozu. Podrobnosti budou uvedeny v Pravidlech pro žadatele a příjemce. Nemohou tedy být rekonstruované nebo vybudované všechny chodníky, projekty mají být realizovány tam, kde je to z hlediska bezpečnosti nezbytně nutné.

18. Z hlediska SCLLD hodlá mnoho obcí podat záměr na vybudování cyklostezek. Z hlediska zákona jsou cyklostezky účelové komunikace IV. třídy. Současně je v území mnoho záměrů na vybudování účelových komunikací na stávajících polních cestách. Z hlediska pozemkových úprav jsme byli informováni, že mezi těmito typy účelových komunikací je značný rozdíl. Prosíme o vyjasnění, zda v rámci IROP budou podporovány jakékoli komunikace IV. třídy s vyloučením motorové dopravy (tedy i ty s dodatkovou tabulkou -vjezd zemědělských strojů povolen, nebo vozidlům povodí Moravy vjezd povolen).

Rekonstrukce polních cest jako účelových komunikací nebude podporována. Technické požadavky na cyklostezky budou podrobněji specifikovány ve specifických pravidlech výzvy, která bude vyhlášena v prosinci 2015. Předmětem podpory bude výstavba a rekonstrukce komunikací s dopravním značením C8 (cyklistická stezka), C9 (stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem) a C10 (stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem). Pravděpodobně bude možný občasný vjezd zemědělské techniky, obhospodařující okolní pozemky, na cyklostezku. Žadatel bude muset při podání žádosti o takovém záměru informovat. Dále bude třeba počítat s tím, že část nákladů na nutně nadstandardní technické řešení (konstrukční vrstvy, šířkové parametry) bude nezpůsobilá. Nezpůsobilé budou také výdaje na realizaci nových sjezdů na pozemky. Cyklostezky/cyklotrasy prioritně musí sloužit k dopravě do zaměstnání, za službami a do školy.

19. Mezi specifickými kritérii přijatelnosti pro obce s méně než 50 tis. obyvateli (všechny v území MAS) se dokládá soulad s Kartou souladu projektu s principy udržitelné mobility. Kdo bude tuto kartu mít? (ORP, jednotlivá obec?) Jak se bude připravovat? Kdo ji bude zpracovávat? Co je nutné pro to udělat? Jaká bude časová náročnost zpracování této karty? Musí tato karta být, i když bude projekt realizován přes CLLD ?

Kartu souladu projektu s principy udržitelné mobility bude předkládat každý žadatel při žádosti o podporu ke každému projektu ve specifickém cíli 1.2 IROP, rozsah a podrobnost "karty" bude odpovídat velikosti projektu. Osnovu "Karty" a požadavky na ni kladené zveřejníme před vyhlášením výzvy, která je plánovaná na konec tohoto roku a bude zahrnovat podporu cyklistické infrastruktury a bezpečnosti. Karta souladu projektu s principy udržitelné mobility má doložit, že projekt je součástí

širšího záměru (Strategického plánu nebo Plánu udržitelné mobility, či Územního plánu, Krajské dopravní strategie ...). Kartu souladu musí doložit i projekty realizované přes CLLD.

20. Bude mezi uznatelné výdaje projektu patřit nákup pozemků a vyjmutí půdy ze zemědělského půdního fondu? (V ROP byl uznatelný výdaj do 10% způsobilých výdajů projektu).

Nákup pozemků a poplatků za vynětí ze zemědělského půdního fondu spadají do limitu 15 % způsobilých výdajů na vedlejší aktivity. Nákup pozemku nemůže překročit 10 % celkových způsobilých výdajů projektu.

21. Mohou tyto výdaje vzniknout a být uznatelné před podáním žádosti o dotaci od 1. 1. 2014?

Počáteční datum způsobilosti výdajů je zpravidla 1. 1. 2014, pokud nevyplývá z pravidel veřejné podpory pozdější datum, a realizace projektu nesmí být před předložením žádosti o podporu ukončen.

22. Může být ve SC 1.2 zakoupeni obcemi nízko emisní minibus, který bude zajišťovat svoz dětí do MŠ a ZŠ?

Nejedná se o veřejnou dopravu v závazku veřejné služby (zákon č. 194/2010 Sb.). Není možné podporovat projekt zacílený na určitou skupinu, protože nezajišťuje veřejnou dopravu v závazku veřejné služby.

23. Může být ve SC 1.2 žadatelem obec, která má již vybudovanou cyklotrasu, ale pro její využití do zaměstnání jí chybí cyklostojany neb úschovna kol? Může si tedy obec podat žádost pouze na vybudování úschovny kol?

Samostatný projekt na zakoupení cyklostojanů/úschoven kol není možný. Jedná se o doprovodnou aktivitu, která musí být součástí vybudování, rekonstrukce cyklostezky, jízdních pruhů.

24. Může být z IROP podpořen projekt zaměřený na cyklodopravu v případě, že se bude jednat o opravu šotolinových cest, na kterých nelze vyznačit oddělený jízdní pruh pro cyklisty (oddělit zcela striktně automobilovou dopravu od cyklistické), ale komunikaci budou využívat rovněž zemědělci, případně chataři jako příjezdovou komunikaci? V rámci projektu bude vybudovaná rovněž lávka přes řeku, která bude sloužit pouze pro cyklisty. V případě, že by nešlo podpořit opravy šotolinových cest, viz výše, bylo by možné podpořit samostatnou lávku na cyklotrase?

Rekonstrukce polních cest jako účelových komunikací nebude podporována. Cyklistické pruhy mohou být vyznačeny a z IROP podpořeny jen na silnicích a místních komunikacích. Technické požadavky na cyklostezky budou podrobněji specifikovány ve specifických pravidlech výzvy, která bude vyhlášena v prosinci 2015. Předmětem podpory bude výstavba a rekonstrukce komunikací s dopravním

značením C8 (cyklistická stezka), C9 (stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem) nebo C10 (stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem). Pravděpodobně bude možný občasný vjezd zemědělské techniky obhospodařující okolní pozemky na cyklostezku. Žadatel bude muset při podání žádosti o takovém záměru informovat. Dále bude třeba počítat s tím, že část nákladů na nutně nadstandardní technické řešení (konstrukční vrstvy, šířkové parametry) bude nezpůsobilá. Nezpůsobilé budou také výdaje na realizaci nových sjezdů na pozemky. Cyklostezky/cyklotrasy prioritně musí sloužit k dopravě do zaměstnání, za službami a do školy.

25. Je možné podpořit z IROP -(bezpečnost) následující projekt? Chodník ke zvýšení bezpečnosti pro chodce okolo silnice II. třídy (406) směr Třešť -Jihlava v délce cca 500 m a dva přechody pro chodce. Chodníky směřují k autobusovým zastávkám.

Ano, je možné takový projekt podpořit, vždy je nutné doložit potřebnost takového projektu.

26. Je možné podpořit projekt cyklostezky, pokud není přímo zanesen v návazné dopravní strategii IPRÚ, ale vede k naplňování cílů strategie MAS na území?

Je nutné doložit Kartu souladu s principy udržitelné mobility.

27. Lze podpořit projekt nákupu samostatných stojanů na kola do obce (např. k obecnímu úřadu, obchodu apod.)?

Samostatný projekt na zakoupení cyklostanů/úschoven kol není možný. Jedná se o doprovodnou aktivitu, která musí být součástí vybudování, rekonstrukce cyklostezky, jízdních pruhů.

28. Lze podpořit projekt výstavbu kolárny ve škole? (krytý prostor pro uschování kol žáků v průběhu vyučování)?

Projekt není možné podpořit z IROP.

29. Lze podpořit výstavbu chodníků v obci k autobusovým zastávkám, kde nevede silnice II. třídy, ale obecně se tím zvýší bezpečnost chodců? Jaká jsou kritéria, která by vymezovala podporovatelnost takového výdaje a mohla by být považována za zvýšení bezpečnosti chodců?

Zamýšlený projekt je nutné doložit auditem bezpečnosti a Kartou souladu s principy udržitelné mobility. Osnovu "Karty" a požadavky na ni kladené zveřejníme před vyhlášením výzvy pro individuální projekty, která se předpokládá na konci tohoto roku a bude zahrnovat podporu cyklistické infrastruktury a bezpečnosti. Karta souladu projektu s principy udržitelné mobility má doložit, že projekt je součástí nějakého širšího záměru (Strategického plánu nebo Plánu udržitelné mobility, či Územního plánu, Krajské dopravní strategie..).

Auditem bezpečnosti se rozumí posouzení stavby a její dokumentace dle parametrů stanovených Zákonem č. 13/1197 Sb., § 18g, ve znění pozdějších předpisů. Výsledkem auditu bezpečnosti pozemních komunikací je zpráva, která obsahuje zejména souhrnný popis předpokládaných dopadů stavebních, technických a provozních vlastností pozemní komunikace na bezpečnost silničního provozu při jejím užívání a návrhy na odstranění nebo snížení předpokládaných rizik, která plynou z vlastností pozemní komunikace pro účastníky silničního provozu. Podrobnosti budou uvedeny v Pravidlech pro žadatele a příjemce.

30. Mohou si obce dát žádosti přes MAS do SC 1.2 na zvýšení bezpečnosti v obci pro pěší a cyklisty v podobě:

- zpomalovacích pásů –Výdaje nebudou způsobilé,
- semaforů – Ano, u přechodů pro chodce
- kamerového systému – Kamerový systém není způsobilým výdajem z IROP,
- měřič rychlosti -radar. Jedná se o místa, kde je větší pohyb dětí (před MŠ a ZŠ) nebo vede centrem obce frekventovaná silnice. –Měřič rychlosti není způsobilým výdajem z IROP.
- na rozšíření parkoviště u MŠ(z důvodu zvýšení bezpečnosti dětí) –Při rozšíření kapacit MŠ je možné realizovat i nezbytné úpravy venkovního prostranství. Úprava venkovního prostranství parkoviště musí být adekvátní ve vztahu k rozšíření kapacit MŠ.
- vytvoření nového bezpečného přechodu k železniční zastávce –Výdaj je způsobilý, pokud bude součástí komplexního projektu.
- výstavba lávky přes Labe pro pěší a cyklisty, která umožní obyvatelům obcí na druhém břehu dobrou dostupnost ZŠ na protějším břehu? (nyní musí objíždět do ZŠ 13 km přes Brandýs nad Labem, propojením by délka trasy byla 0,5 km). – Projekt, je možné podpořit za předpokladu lepší dostupnosti do zaměstnání, škol, občanskou vybaveností.

31. Typ projektu BEZPEČNOST. Může být předmětem projektového záměru úprava prostranství – komunikace a chodníku v okolí zastávky (v malých obcích nelze mluvit o terminálech). Cílem je zvýšení bezpečnosti v nepřehledných úsecích, kde jsou zastávky situovány /narovnaní komunikace, dopr. značení, vodící pruhy na chodnicích atd.).

V SC 1.2 IROP je podporována aktivita "bezpečnost", zaměřená mimo jiné na bezbariérový přístup zastávek či přizpůsobení komunikací pro nemotorovou dopravu osobám s omezenou pohyblivostí a orientací. Klíčový je aspekt komplexního zvyšování bezpečnosti a současně zajištění bezbariérovosti. Nejedná se tedy o přímou podporu výstavby autobusových zastávek. Ve zmiňovaném případě je podpora reálná za předpokladu:

- že se nebude jednat o projekt lokálního významu v obci, ale projekt v měřítku obce komplexní (řešení podél celé/větší části komunikace procházející obcí apod., celkové způsobilé výdaje pravděpodobně min. 2 mil. Kč),
- že se bude jednat o výstavbu bezbariérového chodníku (úpravy stávajícího chodníku), s nástupištěm zastávky jako integrální součástí chodníku,

- že bezpečnost a komplexnost řešení bude dále doložena v Kartě souladu projektu s principy udržitelné mobility a Auditů bezpečnosti.

Projekty lokální typu jednotlivé zastávky podporovány z IROP nebudou. Specifická pravidla pro žadatele a příjemce k 1. výzvě na vybrané aktivity z SC 1.2 (výzva na aktivity "bezpečnost" a "cyklodoprava" s předpokládaným vyhlášením 12/2015) jsou v procesu zpracování a budou k dispozici během podzimu 2015.

32. Podél silnic II a III tř. Jsou nevyhovující chodníky, které jsou v majetku (na pozemku) Kraje (SÚS), o dotaci na jejich rekonstrukci, nebo tam kde nejsou k vybudování musí tedy požádat Kraj? Přes MAS? Logiku by mělo, kdyby kraj měl velký projekt na řešení situace v obcích, kde má v majetku chodníky, a k tomu nechal udělat studii bezpečnosti, ale takto se obávám, že do toho nebudou chtít jít po obcích.... A může tedy obec investovat do cizího majetku -vč. spoluúčasti? Jak lze tedy v rámci IROP vyřešit realizaci projektu, kdy je vlastníkem chodníků (pozemků) někdo jiný než obec?

Pravděpodobně bude možné projekt, podaný obcí, podpořit za podmínky souhlasu vlastníka (SÚS -kraje) a splnění dalších, podmínek pro aktivitu "bezpečnost" – audit bezpečnosti, karta souladu, min. výše způsobilých výdajů.

33. Bude možné přes MAS financovat parkoviště typu Park and Ride?

Parkoviště jsou podporována vždy s přímou vazbou na veřejnou hromadnou dopravu. Zároveň musí být naplněn cíl SC 1.2, kterým je snížení využívání individuální automobilové dopravy. Žadatel bude muset prokázat přestupní funkce parkoviště v Kartě souladu projektu s principy udržitelné mobility a ve Studii proveditelnosti. V případě samostatných projektů na parkovací systémy (P+R, P+G, B+R) je nezbytné přizpůsobit velikost projektu očekávané vytíženosti a využitelnosti pro podporu multimodality a využití veřejné hromadné dopravy.

34. Bude možné žádat před SC 1.2 na projekt Zbudování přístřešku pro pěší a cyklisty jako doplněk k cyklodopravě?

Součástí projektu výstavba a modernizace cyklostezek/cyklotras může být budování doprovodné infrastruktury, např. stojanů na kola, úschoven kol, odpočívadel a dopravního značení. Vzhledem k pojmosloví „přístřešek“ není možné zcela posoudit plánovaný záměr.

35. Obec by chtěla vybudovat cyklostezku na stávající lesní cestě mezi dvěma obcemi, která je dnescyklisty využívána - děti tudy jezdí na kole do školy, lidé nakoupit (v místě není obchod), k zubaři, atd. ... , ale v případě špatného počasí je např. týden nepoužitelná (velké louže, bláto,...) Jde o to, tuto cestu zpevnit a vytvořit

tak kvalitní podmínky pro cyklisty. Tuto cestu také využívají lesní dělníci se svými stroji. Další problém je, že tato cesta, dlouhá cca 2 km je jen z půlky (1 km) v katastru obce a v jejím vlastnictví, druhá půlka cesty náleží Lesům ČR. Bude možné žádat na tento projekt v rámci SC 1.2, i když půjde pravděpodobně pouze o jednu polovinu cesty, když nebude dohoda s Lesy ČR?

Předmětem podpory bude výstavba a rekonstrukce komunikací s dopravním značením C8 (cyklistická stezka), C9 (stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem) a C10 (stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem). Technické požadavky na cyklostezky budou podrobněji specifikovány ve specifických pravidlech výzvy, která bude vyhlášena v prosinci 2015. Obecně platí, že cyklostezky a cyklotrasy prioritně musí sloužit k dopravě do zaměstnání, za službami a do školy.

36. Je možné rekonstruovat veřejné osvětlení spolu s opravou silnice III. třídy na vybraných úsecích?

Rekonstrukce silnic III. třídy spadá do specifického cíle 1.1, kde žadatelem může být pouze kraj nebo organizace založené či zřízené krajem.

37. Je možné čerpat dotace na rekonstrukci či zřízení autobusové zastávky v rámci cíle 1.2 Terminály?

Projekty lokálního typu zaměřené na jednotlivé zastávky nebudou z IROP podporovány. V SC 1.2 IROP je podporována aktivita "bezpečnost", zaměřená mimo jiné na bezbariérový přístup zastávek či přizpůsobení komunikací pro nemotorovou dopravu osobám s omezenou pohyblivostí a orientací. Klíčový je aspekt komplexního zvyšování bezpečnosti a současně zajištění bezbariérovosti. **Nejedná se tedy o podporu výstavby jednotlivých autobusových zastávek.**

38. Zvýšení bezpečnosti chodců – městys na našem území má nebezpečný úsek, který definovala jako nebezpečný i Policie, SUS, Stř.kraj. Jedná se o náměstí v centru obce, kde vloni zemřel chodec po nárazu automobilu na přechodu. Obec vypracovala návrh řešení projektem na nový povrch (zdrsnění, nátěry upozorňující na přechod pro chodce, je zde navržen zpomalovací pruh, který bude řešen formou vyvýšené vozovky „můstkem“ v obou směrech). Jedná se o projekt, který je možné financovat prostřednictvím SCLLD nebo ind. přes IROP? Silnice vedoucí náměstím je spoj na Prahu a Poděbrady a je ve vlastnictví Stř. kraje, náměstí je ve vlastnictví obce. Celk. náklady na rekonstrukci ke zvýšení bezpečnosti jsou 2,7 mil. korun. Kdy bude vyhlášena výzva na tento typ projektů?

Pravděpodobně bude možné projekt podpořit za podmínky souhlasu vlastníka (SÚS -kraje) a splnění dalších podmínek – audit bezpečnosti, karta souladu s principy

udržitelné mobility, min. výše způsobilých výdajů atd. Kartu souladu projektu s principy udržitelné mobility bude předkládat každý žadatel ke každé žádosti o podporu ve specifickém cíli 1.2 IROP. Vyhlášení výzvy na předkládání žádostí o podporu předpokládáme na konci tohoto roku a výzva bude zahrnovat cyklistickou infrastrukturu a bezpečnost, přičemž osnova – „Karty souladu projektu s principy udržitelné mobility“ -je již k dispozici na adrese:

<http://www.dotaceeu.cz/cs/Microsites/IROP/Vyhledavani?searchtext=Kartu+souladu+projektu+s+principy+udr%C5%BEiteln%C3%A9+mobility+&searchmode=anyword>

Karta souladu projektu s principy udržitelné mobility má doložit, že projekt je součástí širšího záměru (Strategického plánu nebo Plánu udržitelné mobility či Územního plánu, Krajské dopravní strategie ..). Strategický dokument by měl být schválen příslušným orgánem a před schválením by měl proběhnout obvyklým mechanismem připomínek a projednávání s veřejností. Auditem bezpečnosti se rozumí posouzení stavby a její dokumentace podle parametrů stanovených Zákonem č. 13/1197 Sb., § 18g, ve znění pozdějších předpisů. Výsledkem auditu bezpečnosti pozemních komunikací je zpráva, která obsahuje zejména souhrnný popis předpokládaných dopadů stavebních, technických a provozních vlastností pozemní komunikace na bezpečnost silničního provozu při jejím užívání a návrhy na odstranění nebo snížení předpokládaných rizik, která plynou z vlastností pozemní komunikace pro účastníky silničního provozu. Podrobnosti budou uvedeny v Pravidlech pro žadatele a příjemce. Výzva na předkládání žádostí o podporu pro individuální projekty by měla být vyhlášena v prosinci 2015 a nejsou ještě s konečnou platností stanovena pravidla. Je na vašem uvážení, zda budete projekt realizovat jako individuální nebo ,nebo bude součástí strategie CLLD a k podpoře ho bude doporučovat místní akční skupina. Výhodou CLLD je vyšší míra spolufinancování specifického cíle 4.1, projekty jsou vybírány na místní úrovni, větší pravděpodobnost, že bude projekt vybrán. Nevýhodou je delší doba výběru projektů. V individuálních výzvách soutěžíte s projekty z celé České republiky a je zde nižší míra spolufinancování.

39. Ve stejné obci je jako další opatření navrženo úsekové měření na této frekventované silnici směr Praha –Poděbrady a kamerový systém na vyhodnocení rychlosti. Veškerá data bude mít k dispozici policie a hasiči. Celk. náklady na oba systémy jsou 4,6 mil. korun. Je možné si podat žádost?

Úsekové měření a kamerový systém není způsobilým výdajem z IROP.

40. Vybudování cyklotrasy: Obec chce vybudovat cyklotrasu (na stávající nevyužívané polní cestě, nyní je upravena tato cesta šotolinovým povrchem), obec si chce dávat žádost na zpevněný povrch. Cyklotrasu bude sloužit dětem do školy (mezi obcemi je uzavřena smlouva o docházce dětí do školy a sloužila by i pro dopravu do zaměstnání. Cyklotrasa bude na dvou katastrech obcí, může si dát

žádost pouze jedna z obcí nebo se musí jednat o svazek obcí? Je možné jako doprovodnou aktivitu vybudovat vedle cyklotrasy pás trávy a vysadit ovocné stromy?

Předmětem podpory bude výstavba a rekonstrukce komunikací s dopravním značením C8 (cyklistická stezka), C9 (stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem) a C10 (stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem). Technické požadavky na cyklostezky budou podrobněji specifikovány ve specifických pravidlech výzvy, která bude vyhlášena v prosinci 2015. Cyklostezky a cyklotrasy prioritně musí sloužit k dopravě do zaměstnání, za službami a do školy.

Žadatelem by v "ideálním" případě měl být svazek obcí. Druhou možností je rozdělit projekt na 2 projekty, tj. 2 žadatele (každá příslušná obec). Možnost, že by 1 obec žádala o podporu na projekt zasahující na území 2 (či více) obcí, se nepřipouští. Pás trávy a stromů je možné z IROP podpořit.

41. Zelený pás s chodníkem? Může si obec v místě, kde chce umožnit chodcům bezpečnější průchod do zaměstnání a do školy podat žádost na IROP na oddělení průmyslové a bytové zóny zeleným pásem, kterým povede nezpevněná cesta pro chodce (nebude se jednat o asfaltový chodník).

Projekt musí být v souladu s auditem bezpečnosti. Auditem bezpečnosti se rozumí posouzení stavby a její dokumentace dle parametrů stanovených Zákonem č. 13/1197 Sb., § 18g, ve znění pozdějších předpisů. Výsledkem auditu bezpečnosti pozemních komunikací je zpráva, která obsahuje zejména souhrnný popis předpokládaných dopadů stavebních, technických a provozních vlastností pozemní komunikace na bezpečnost silničního provozu při jejím užívání a návrhy na odstranění nebo snížení předpokládaných rizik, která plynou z vlastností pozemní komunikace pro účastníky silničního provozu. Podrobnosti budou uvedeny v Pravidlech pro žadatele a příjemce. Z obecného hlediska by neměly být realizovány izolované projekty. Proto by bylo vhodné, aby uvedený záměr byl realizován jako součást komplexního projektu.

42. Semafor jako samostatná žádost? Je možné, aby obec dávala žádost pouze na nákup tlačítkového semaforu, i když je projekt na částku 350 000,-Kč? Co bude obec k tomuto typu projektu dokládat?

Samotný semafor není možné podpořit z IROP. Projekt je možné realizovat za předpokladu, že bude obsahovat další bezpečnostní prvky, bezbariérový přístup apod. Z obecného hlediska by neměly být realizovány izolované projekty. Proto by bylo vhodné, aby uvedený záměr byl realizován jako součást komplexního projektu.

43. Točna autobusu: Je možné podat žádost na IROP na dotaci k vybudování točny autobusu v obci. Při navýšení spojů musí mít autobus místo, kde se otočí a odpočívadlo pro povinnou přestávku řidiče. Nyní parkuje na soukromém pozemku a točí se na náměstí, díky umístění točny na konci obce by se zvýšil počet spojů, jak v

okrajové části obce, ale zvýšil by se i počet autobusů, které by obec financovala pro dojíždění obyvatel do práce do Prahy, protože na místo autobusy zajiždět nechtějí s tím, že se autobusy typu harmonika nyní nemají kde otočit. Obec má souhlas SUS. Celková žádost o dotaci by byla 5 mil. korun. Může si dát žádost obec na IROP ind. projektem nebo prostřednictvím CLLD?

Tento záměr není možné podpořit z IROP.

44. Město v našem území chce vybudovat cyklotrasu, která bude vést ze středu města do místního sportovního areálu, který je v okrajové části města. Vzhledem k tomu, že je v rámci cesty na sportoviště nutně překonávat velmi frekventovanou silnici II. třídy, jeví se cyklotrasa jako ideální řešení v rámci zajištění bezpečnosti a dopravy cílových skupin do sportovního areálu, tedy za službami. Vybudovaná cyklotrasa by zajistila mnohem bezpečnější přístup k nabízeným službám a tato cyklotrasa by navazovala na zamýšlenou cyklostezku spojující město s cca 10 km vzdálenou průmyslovou zónou. Je možné v rámci IROP vybudovat tuto cyklotrasu vedoucí ze středu města do odlehlého sportovního areálu?

Z IROP je možné realizovat rekonstrukci, modernizaci a výstavbu samostatných stezek pro cyklisty nebo stezek pro cyklisty a chodce se společným nebo odděleným provozem, sloužících k dopravě do zaměstnání, škol a za službami, včetně doprovodné infrastruktury pro cyklisty a zeleně. Cyklotrasu je tedy možné podpořit, pokud žádost o podporu splní podmínky výzvy.

44. Může být přeznačena cyklotrasa cca 5 km (propojení dvou měst –dojezd do zaměstnání), obnoven její povrch v lesním úseku cca 500 m a zřízena doprovodná infrastruktura?

Požadavky na cyklostezky budou podrobněji uvedeny ve specifických pravidlech výzvy, která bude vyhlášena v prosinci 2015. Předmětem podpory bude výstavba a rekonstrukce komunikací sdoprávním značením C8 (cyklistická stezka), C9 (stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem) a C10 (stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem). Cyklostezky/cyklotrasy prioritně musí sloužit k dopravě do zaměstnání, za službami a do školy. Rekonstrukce cyklostezek, určených pro rekreační účely, není způsobilá.

45. V minulých odpovědích jsme zaregistrovali zmínku, že projekty v SC 1.2 zaměřené na bezpečnost (chodníky v menší obci) by měly mít min. způsobilé výdaje 2 mil. Kč. Platí tato podmínka či nějaká jiná, co se týče minimálních výdajů?

Pro SC 4.1 zatím taková podmínka není nastavena.

46. Chápeme to správně, že projekty malého rozsahu zaměřené na cyklodopravu (tedy nikoliv stavba, ale např. jen doplňková opatření -vybavení, osvětlení, značení apod.) jsou sama o sobě nezpůsobilá?

Výdaje na osvětlení a značení jsou způsobilé, pokud značením je vyhrazený pruh pro cyklisty v hlavnímdopravním prostoru silnice, nikoli značení formou značek.

47. Mám otázku obecnějšího charakteru na IROP specifický cíl 1.2: „Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy“ – zvláště na opatření týkající se bezpečnosti a jeho vztahu k místním akčním skupinám (v rámci CLLD - komunitně vedeného místního rozvoje). Je tento cíl/opatření vůbec relevantní pro menší města aobce? Opatření „Bezpečnosti“ se týkají komplexní projekty typu zajištění bezbariérovosti přístupu zastávek, přizpůsobení komunikací pro nemotorovou dopravu osobám s omezenou pohyblivostí nebo orientací apod. Velká část MAS má na IROP vyčleněnou celkovou alokaci mezi 15 až 30 mil. Kč. Lze vtomtocíli/opatření vůbec počítat s menšími projekty pro obce (v řádu několika set tisíc až několika málo milionů Kč)? Je možné realizovat několik projektů v menších obcích (např. přizpůsobení zastávek a komunikací pro občany se sníženou mobilitou) a komplexnost projektu zajistit v rámci realizace celé SCLLD/programového rámce?

Nebudou podporovány izolované projekty (např. jeden semafor, jedna zastávka obci, jeden přechod pro chodce). Důraz na komplexnost nespočívá ve výši způsobilých výdajů, nýbrž v ucelenosti a logické návaznosti aktivit projektů. Nemá se jednat o ojedinělé či izolované aktivity.

48. Dle doporučení řídicího orgánu uvedeného jak v programovém dokumentu, tak v odpovědích na dotazy seuvádí, že projekty řešící zvýšení bezpečnosti dopravy mají být komplexní. Individuální projekty na zvýšení bezpečnosti individuálních úseků chodníků či okolí zastávky VHD nebudou způsobilé. Zároveň s ohledem na alokaci pro jednotlivé MAS a snahu o maximální dopad do území předpokládáme, že max. výše způsobilých výdajů na jeden projekt bude činit 2 000 000 Kč. Máme tedy důraz na komplexnost chápat tak, že žadatel má připravit projekt o rozpočtu např. 10 000 000 Kč na zvýšení bezpečnosti dopravy v obci a přes MASbude podávat jen část projektu tak, aby se vešel do námi stanovených limitů?

Důraz na komplexnost nespočívá ve výši způsobilých výdajů, nýbrž v ucelenosti a logické návaznosti aktivit projektů. Nemá se jednat o ojedinělé či izolované aktivity.

49. Chceme řešit osvětlení chodníků a cest v obcích, je možná podpora z IROP?
Tento záměr není možné podpořit z IROP.

50. Co si lze představit pod komplexním řešením zastávek či chodníků konkrétně?
Lze tam zahrnout i osvětlení?

Veřejné osvětlení lze realizovat pouze za předpokladu, že bude souviset se SC 1.2 – (Bezpečnost) –ve smyslu zvýšení bezpečnosti dopravy - tj. např. bezbariérové přístupy zastávek, zvuková a jiná signalizace pro nevidomé, přizpůsobení komunikací pro nemotorovou dopravu osobám s omezenou pohyblivostí nebo orientací, popř. bezbariérové řešení chodníků podél významné komunikace v obci. Projekt musí být v souladu s auditem bezpečnosti, Kartou souladu s principy udržitelné mobility, min. výší způsobilých výdajů atd. Auditem bezpečnosti se rozumí posouzení stavby a její dokumentace dle parametrů stanovených Zákonemč. 13/1197 Sb., § 18g, ve znění pozdějších předpisů. Výsledkem auditu bezpečnosti pozemních komunikací je zpráva, která obsahuje zejména souhrnný popis předpokládaných dopadů stavebních, technických a provozních vlastností pozemní komunikace na bezpečnost silničního provozu při jejím užívání a návrhy na odstranění nebo snížení předpokládaných rizik, která plynou z vlastností pozemní komunikace pro účastníky silničního provozu. Podrobnosti budou uvedeny v Pravidlech pro žadatele a příjemce. Karta souladu projektu s principy udržitelné mobility má doložit, že projekt je součástí širšího záměru (Strategického plánu nebo Plánu udržitelné mobility či Územního plánu, Krajské dopravní strategie ...). Strategický dokument by měl být schválen příslušným orgánem a před schválením by měl proběhnout obvyklým mechanismem připomínek a projednávání s veřejností. **Karta souladu projektu s principy udržitelné mobility** – je již k dispozici na adrese:

<http://www.dotaceeu.cz/cs/Microsites/IROP/Vyhledavani?searchtext=Kartu+souladu+projektu+s+principy+udr%C5%BEiteln%C3%A9+mobility+&searchmode=anyword>

Z obecného hlediska by neměly být realizovány izolované projekty (např. jeden přechod).

49. V rámci předchozích odpovědí byl semafor u přechodu pro chodce označen za způsobilý výdaj, radar za nezpůsobilý. Rádi bychom se zeptali na způsobilost "semaforu řízeného radarem". Tzn., pokud se automobil přibližuje k přechodu zvýšenou rychlostí, semafor ukazuje červenou. Jakmile zpomalí na předepsanou rychlost, semafor pouští zelenou. Toto opatření by mohlo zásadním způsobem přispět k bezpečnosti dopravy na vytipovaných místech v rámci obcí. Samotný semafor řízený radarem není možné podpořit z IROP. Případný projekt musí v rámci své komplexnosti vykazovat další bezpečnostní prvky, bezbariérové přístupy apod. Nebudou podporovány izolované projekty (např. jeden semafor, jedna zastávka obci, jeden přechod pro chodce).

50. Obec Vysoké Studnice (450 obyv.) -Lze čerpat na projekt výstavby chodníku podél místní komunikace, který by vedl od nové zastávky RD směrem k MŠ a autobusové zastávce? Místní děti dojíždějí autobusem do ZŠ Velký Beranov. Audit bezpečnosti zatím nemají.

Vždy je nutné doložit potřebnost takového projektu s tím, že projekt musí být rovněž v souladu s auditem bezpečnosti. Auditem bezpečnosti se rozumí posouzení stavby

a její dokumentace dle parametrů stanovených Zákonem č. 13/1197 Sb., § 18g, ve znění pozdějších předpisů. Výsledkem auditu bezpečnosti pozemních komunikací je zpráva, která obsahuje zejména souhrnný popis předpokládaných dopadů stavebních, technických a provozních vlastností pozemní komunikace na bezpečnost silničního provozu při jejím užívání a návrhy na odstranění nebo snížení předpokládaných rizik, která plynou z vlastností pozemní komunikace pro účastníky silničního provozu.