

Výzva ŘO IROP	50. výzva - Udržitelná doprava ITI, aktivita Terminály a parkovací systémy
Specifická pravidla ŘO IROP	Specifická pravidla platná od 1.10.2020, verze 1.6
Registrační číslo projektu	
Žadatel	
Kód hodnotitele	
Datum zpracování	

Nenapravitelná kritéria

MS2014+	Hodnotící kritérium	A/N/NR/NEHODNOCENO	Odůvodnění	Hodnocení kořenového kritéria
5.1	Zadávací/výběrové řízení na stavební práce nebylo zahájeno před předložením žádosti o podporu.			
	Je z harmonogramu zakázek v MS2014+ zřejmé, že je naplněn motivační účinek, a tedy že před podáním žádosti o podporu nebyla zahájena zadávací/výběrová řízení na aktivity, které nelze označit za přípravné práce?			ANO – Zadávací/výběrové řízení na stavební práce nebylo zahájeno před podáním žádosti, a projekt tak splňuje motivační účinek v souladu s nařízením Komise (EU) č. 651/2014.
	Vyplyvá ze Studie proveditelnosti (kap. Podrobný popis projektu, kap. Připravenost projektu k realizaci a kap. Finanční analýza), že nedošlo k uzavření smlouvy na stavební práce ani na dodávky, které jsou financovány ze způsobilých výdajů projektu?			NE – Zadávací/výběrové řízení na stavební práce bylo zahájeno před podáním žádosti. NERELEVANTNÍ – Projekt není zaměřen na aktivitu Terminály a parkovací systémy.
5.4	Projekt terminálu se týká přestupního uzlu, ze kterého v běžný pracovní den odjede více než 40 spojů linek veřejné hromadné dopravy.			
	Je ve Studii proveditelnosti (kap. Podrobný popis projektu) popsáno, že z přestupního uzlu v běžný pracovní den odjíždí nebo bude odjíždět více než 40 spojů linek veřejné hromadné dopravy? <i>Pokud není předmětem projektu terminál, je odpověď NR. Započítávají se spoje linek provozovaných jako veřejná služba v přepravě cestujících (zajišťujících dopravní obslužnost podle zákona č. 194/2010 Sb.).</i>			ANO – Předpokládané využití terminálu linkami veřejné dopravy nad stanovený limit je popsáno ve studii proveditelnosti. NE – Předpokládané využití terminálu linkami veřejné dopravy nad stanovený limit není popsáno ve studii proveditelnosti. NERELEVANTNÍ – Žádost o podporu se netýká projektu terminálu.
5.6	Projekt samostatného parkovacího systému P+R, K+R, B+R je realizován v přímé vazbě na stanici, zastávku nebo přestupní uzel, ze kterého v běžný pracovní den odjede více než 20 spojů linek veřejné hromadné dopravy.			
	Je ve Studii proveditelnosti (kap. Podrobný popis projektu) popsáno, že ze stanice/zastávky/přestupního uzlu, na kterou/který je samostatný parkovací systém navázán, v běžný pracovní den odjíždí nebo bude odjíždět více než 20 spojů linek veřejné hromadné dopravy? <i>Pokud není předmětem projektu samostatný parkovací systém P+R, K+R nebo B+R, je odpověď NR. Započítávají se spoje linek provozovaných jako veřejná služba v přepravě cestujících (zajišťujících dopravní obslužnost podle zákona č. 194/2010 Sb.).</i>			ANO – Stávající využití stanice/zastávky/přestupního uzlu linkami veřejné dopravy nad stanovený limit je popsáno ve studii proveditelnosti. NE – Stávající využití stanice/zastávky/přestupního uzlu linkami veřejné dopravy nad stanovený limit není popsáno ve studii proveditelnosti. NERELEVANTNÍ – Žádost o podporu se netýká projektu samostatného parkovacího systému P+R, K+R, B+R.

Napravitelná kritéria

MS2014+	Hodnotící kritérium	A/N/NR/NEHODNOCENO	Odůvodnění	Hodnocení kořenového kritéria
1.1	Výsledky projektu jsou udržitelné.			
	Je ve Studii proveditelnosti (kap. Závěrečné hodnocení efektivity a udržitelnosti projektu) popsáno, jakým způsobem bude v období udržitelnosti zajištěn provoz a údržba projektem řešené infrastruktury?			ANO – žadatel prokázal zajištění udržitelnosti výsledků a zajištění dostatečné kapacity (finanční, personální) pro udržitelnost projektu min. 5 let od ukončení financování NE – žadatel neprokázal zajištění udržitelnosti výsledků a zajištění dostatečné kapacity (finanční, personální) pro udržitelnost projektu min. 5 let od ukončení financování
1.2	Projekt je v souladu s pravidly veřejné podpory.			
	Je dodržen motivační účinek v souladu s přílohou č. 6 (Motivační účinek projektů) Specifických pravidel pro žadatele a příjemce?			ANO – aktivity projektu jsou v souladu s pravidly veřejné podpory pro specifický cíl a danou výzvu ŘO IROP NE
	Je zaškrtnuto čestné prohlášení, že žadatel nesplňuje definici podniku v obtížích (ČP č. 81)?			
1.3	Projekt je v souladu s Dopravní politikou ČR 2014-2020.			
	Je ve Studii proveditelnosti (kap. Charakteristika projektu a jeho soulad s programem) uvedena v popisu souladu projektu s Dopravní politikou ČR 2014-2020 konkrétní vazba na minimálně jedno opatření definované v podkapitolách 4.2.4, 4.2.5, 4.4.2.5 nebo 4.6? 4.2.4 Funkční systém osobní dopravy 4.2.5 Řešení problémů dopravy ve městech 4.4.2.5 Infrastruktura multimodální dopravy 4.6 Snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí			ANO – Ze studie proveditelnosti vyplývá, že projekt je v souladu s Dopravní politikou ČR 2014-2020. NE – Ze studie proveditelnosti nevyplývá, že je projekt v souladu s Dopravní politikou ČR 2014-2020.
1.4	Projekt v obcích, které mají více než 50 tis. obyvatel, dokládá ve výzvách vyhlášených do konce roku 2017 soulad s Kartou souladu projektu s principy udržitelné mobility, resp. se Strategickým rámcem městské mobility, nebo s Plánem udržitelné městské mobility.	NR	V souladu se Specifickými pravidly platnými od 1.10.2020, verze 1.6, do konce roku 2017 nebyly vyhlášeny žádné výzvy ZS ITI.	ANO – Žádost obsahuje jako přílohu Kartu souladu projektu s principy udržitelné mobility prokazující připravenost projektu v souladu s principy udržitelné mobility, nebo je doložen soulad projektu se Strategickým rámcem městské mobility nebo s

MS2014+	Hodnotící kritérium	A/N/NR/NEHODNOCENO	Odůvodnění	Hodnocení kořenového kritéria
1.5	Projekt v obcích, které mají více než 50 tis. obyvatel, dokládá ve výzvách vyhlášených od roku 2018 soulad se Strategickým rámcem městské mobility nebo s Plánem udržitelné městské mobility.			ANO – Ze studie proveditelnosti vyplývá soulad projektu se Strategickým rámcem městské mobility nebo s Plánem udržitelné městské mobility. NE – Ze studie proveditelnosti nevyplývá soulad projektu se Strategickým rámcem městské mobility nebo s Plánem udržitelné městské mobility. NERELEVANTNÍ – Žádost o podporu se týká projektu v obci s méně než 50 tis. obyvateli.
	Je cíl, opatření, projekt apod., se kterým je předkládaný projekt podle doložené studie proveditelnosti v souladu, uveden ve Strategickém rámci městské mobility nebo Plánu udržitelné městské mobility? <i>Strategický rámec městské mobility nebo Plán udržitelné městské mobility příslušného města (se zastupitelstvem města a zároveň Komisí pro posuzování dokumentů městské mobility při MD ČR schválenou minimálně návrhovou částí) je uveden na interním disku L:\Dokumentace\IROP\Public\Pomůcka k administraci\Dokumenty městské mobility . Pokud je projekt realizován pouze v obci s méně než 50 tis. obyvatel, je odpověď NR. Pokud má projekt více nesouvislých částí, na jejichž realizaci jsou nárokovány způsobilé výdaje, musí být podmínka souladu splněna pro každou z nesouvislých částí.</i>			
1.6	Projekt v obcích, které mají méně než 50 tis. obyvatel, dokládá Kartu souladu projektu s principy udržitelné mobility.			
	Vyplývá z doložené přílohy Karta souladu projektu s principy udržitelné mobility, že projekt je v souladu s existujícími strategickými dokumenty v oblasti dopravní politiky a přispívá k naplnění principů udržitelné mobility? <i>Pokud je projekt realizován pouze v obci více než 50 tis. obyvatel, je odpověď NR. Pokud má projekt více nesouvislých částí, na jejichž realizaci jsou nárokovány způsobilé výdaje, musí být podmínka souladu splněna pro každou z nesouvislých částí.</i>			ANO – Žádost obsahuje jako přílohu Kartu souladu projektu s principy udržitelné mobility prokazující připravenost projektu v souladu s principy udržitelné mobility.
	Vyplývá z doložené přílohy Karta souladu projektu s principy udržitelné mobility, že projekt navazuje na obdobné projekty (integrovanost řešení), síť v okolí, nebo doplňuje jiné aktivity, se kterými má potenciál synergicky v daném území působit? <i>Pokud je projekt realizován pouze v obci s více než 50 tis. obyvatel, je odpověď NR. Pokud má projekt více nesouvislých částí, na jejichž realizaci jsou nárokovány způsobilé výdaje, musí být podmínka souladu splněna pro každou z nesouvislých částí.</i>			NE – Žádost obsahuje jako přílohu Kartu souladu projektu s principy udržitelné mobility, která neprokazuje připravenost projektu v souladu s principy udržitelné mobility. NERELEVANTNÍ – Žádost o podporu se týká projektu v obci s více než 50 tis. obyvateli.
	Vyplývá z doložené přílohy Karta souladu projektu s principy udržitelné mobility, že projekt byl připravován v participativním duchu (projednán s veřejností, s užití cílovou skupinou, s klíčovými partnery, nebo zveřejněn v médiích)? <i>Pokud je projekt realizován pouze v obci více než 50 tis. obyvatel, je odpověď NR. Pokud má projekt více nesouvislých částí, na jejichž realizaci jsou nárokovány způsobilé výdaje, musí být podmínka souladu splněna pro každou z nesouvislých částí.</i>			
1.7	Projekt přispívá k eliminaci negativních vlivů dopravy na životní prostředí.			
	Jsou ve Studii proveditelnosti (kap. Vliv projektu na životní prostředí) popsány vlivy projektu na životní prostředí a ve srovnání s výchozím stavem, včetně vlivů na obyvatelstvo a atraktivitu veřejné dopravy? <i>Pokud z textu územního rozhodnutí (část Odůvodnění) vyplývá, že se na stavbu vztahuje zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA), jsou ve Studii proveditelnosti (kap. Vliv projektu na ŽP) uvedeny výsledky procesu EIA, případně i posouzení vlivů na území soustavy Natura 2000? Pokud z textu územního rozhodnutí (část Odůvodnění) nevyplývá, že se na stavbu vztahuje zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA), nebo pokud stavba nepodléhá povinnosti územního řízení, je odpověď NR.</i>			ANO – Ve studii proveditelnosti je popsán příspěvek projektu k eliminaci negativních vlivů na životní prostředí (vlivy projektu na ŽP, zejména na ovzduší, ve srovnání s výchozím stavem a zmírňující a kompenzační opatření, která jsou součástí projektu; dále je doloženo, že projekt nepůsobí negativně na soustavu Natura 2000; v případě projektu cyklostezky je také doloženo, že její technické řešení je navrženo s ohledem na ochranu přírody a krajiny v dotčeném území). NE – Ve studii proveditelnosti není popsán příspěvek projektu k eliminaci negativních vlivů na životní prostředí.
	Je z popisu ve Studii proveditelnosti (kap. Vliv projektu na životní prostředí) zřejmý příspěvek projektu k zachování nebo navýšení kapacity veřejné dopravy (indikátor 7 51 10)? <i>Pokud je předmětem projektu samostatný parkovací systém P+G, je odpověď NR.</i>			
1.8	V hodnocení eCBA/finanční analýze projekt dosáhne minimálně stanovené hodnoty ukazatelů, stanovené ve výzvě ŘO IROP.			ANO – výsledné hodnoty ukazatelů v MS2014+ dosahují minimálně hodnoty stanovené ve specifických pravidlech pro žadatele a příjemce.
	Je ve Studii proveditelnosti zpracována finanční analýza? Vyplývá z finanční analýzy ve studii proveditelnosti, že je v projektu zajištěna finanční udržitelnost a nedochází k přefinancování projektu? <i>Zda má projekt negativní či neutrální CF ve fázi realizace a udržitelnosti, a pokud je negativní, tak zda je popsán způsob krytí provozní ztráty.</i>			
	Pokud jsou celkové způsobilé výdaje projektu vyšší než 100 mil. Kč byla zpracována finanční analýza v modulu CBA? <i>Pokud celkové způsobilé výdaje projektu jsou nižší nebo rovny 100 mil. Kč, je odpověď NR.</i>			
	Je čistá současná hodnota v rámci návratnosti investice pro FA (FNPV) nižší než 0? <i>Pokud není zpracována FA, je odpověď NR.</i>			
	Pokud jsou celkové způsobilé výdaje projektu vyšší, než 100 mil. Kč, byla v modulu CBA zpracována i ekonomická analýza? <i>Pokud jsou celkové způsobilé výdaje projektu nižší nebo rovny 100 mil. Kč, je odpověď NR.</i>			
	Je čistá současná hodnota v rámci návratnosti investice pro EA (ENPV) vyšší než 0? Pokud je ukazatel ENPV nižší než 0, odůvodnil žadatel v Podkladech pro hodnocení, proč hodnota vychází záporně a popsal přínosy projektu, které nebylo možné kvantitativně vyjádřit? <i>Pokud není zpracována EA, je odpověď NR.</i>			

MS2014+	Hodnotící kritérium	A/N/NR/NEHODNOCENO	Odůvodnění	Hodnocení kořenového kritéria
	Jsou hodnoty udávané v ekonomické analýze založeny na ověřitelných výpočtech ve studii proveditelnosti? Jsou vstupní hodnoty pro tyto výpočty v souladu s ostatními údaji v žádosti o podporu? <i>Pokud není zpracována EA, je odpověď NR.</i>			
1.9	Minimálně 85 % způsobilých výdajů projektu je zaměřeno na hlavní aktivity projektu.			
	Vychází z celkového rozpočtu projektu (záložka Financování/Rozpočet) a ze Studie proveditelnosti (kap. Finanční analýza), že min. 85 % způsobilých výdajů projektu je zaměřeno na hlavní aktivity projektu?			ANO – Z rozpočtu projektu je zřejmé, že minimálně 85 % způsobilých výdajů je zaměřeno na hlavní aktivity projektu, které jsou vymezeny ve Specifických pravidlech pro žadatele a příjemce. NE – Z rozpočtu projektu je zřejmé, že na hlavní aktivity projektu je zaměřeno méně než 85 % způsobilých výdajů.
1.10	Výdaje na hlavní aktivity projektu odpovídají tržním cenám.			
	Odpovídají výdaje u hlavních aktivit v rozpočtu projektu za stavební práce ocenění podle doloženého rozpočtu stavby (zjednodušený rozpočet/položkový rozpočet)? <i>Relevantní je vždy ten typ rozpočtu, který odpovídá stavu výběrového řízení na stavební práce.</i>			ANO – Výdaje na hlavní aktivity v rozpočtu projektu odpovídají tržním cenám. NE – Výdaje na hlavní aktivity v rozpočtu projektu neodpovídají tržním cenám.
	Doložil žadatel veškeré podklady prokazující stanovení cen do rozpočtu projektu vztahující se k hlavním aktivitám projektu? (Studie proveditelnosti, kap. Způsob stanovení cen do rozpočtu projektu) Pro plánované VŘ/ZŘ - stanovení cen do rozpočtu projektu podle jednoho ze způsobů stanovení ceny uvedené v pravidlech <i>Pokud projekt zahrnuje v hlavních aktivitách pouze stavební práce, nebo stavební práce a k tomu dodávky realizované formou přímých nákupů do 100 tis. Kč bez DPH, je odpověď NR.</i>			
	Popsal žadatel mechanismus odvození jednotlivých cenových položek v rozpočtu projektu ve vztahu ke stanovení cen do rozpočtu projektu? <i>Pokud ze Studie proveditelnosti vyplývá rozpor mezi stanovením ceny a jejím mechanismem, je žadatel vyzván k doložení podkladů, ze kterých vycházel při stanovení ceny do rozpočtu. Pokud projekt zahrnuje v hlavních aktivitách pouze stavební práce, nebo stavební práce a k tomu dodávky realizované formou přímých nákupů do 100 tis. Kč bez DPH, je odpověď NR.</i>			
	Je splněna podmínka, že zdrojová data ke stanovení cen do rozpočtu projektu nejsou starší 6 měsíců nebo je jejich stáří dostatečně odůvodněno? <i>Pokud projekt zahrnuje v hlavních aktivitách pouze stavební práce, nebo stavební práce a k tomu dodávky realizované formou přímých nákupů do 100 tis. Kč bez DPH, je odpověď NR.</i>			
	Odpovídají cenové údaje uvedené ve stanovení cen do rozpočtu projektu/stanovení cen do rozpočtu na základě výsledku stanovení předpokládané hodnoty zakázky cenám položek rozpočtu projektu? <i>Pokud projekt zahrnuje v hlavních aktivitách pouze stavební práce, nebo stavební práce a k tomu dodávky realizované formou přímých nákupů do 100 tis. Kč bez DPH, je odpověď NR.</i>			
	Z podkladů předložených k cenovým položkám v rozpočtu projektu, tj. zejména za stanovení cen do rozpočtu projektu/stanovení cen do rozpočtu na základě výsledku stanovení předpokládané hodnoty zakázky vyplývá, že se jedná o tržní ceny? <i>Pokud hodnotitel bude mít pochybnosti, zda se jedná o ceny tržní, vyzve žadatele k vysvětlení a doložení podkladů, ze kterých vycházel při stanovení ceny do rozpočtu projektu. Pokud projekt zahrnuje v hlavních aktivitách pouze stavební práce, nebo stavební práce a k tomu dodávky realizované formou přímých nákupů do 100 tis. Kč bez DPH, je odpověď NR.</i>			
5.2	Kapacitní řešení parkoviště odpovídá jeho využitelnosti pro podporu multimodality v dané lokalitě.			
	Je součástí projektové dokumentace stavby dopravně-inženýrská analýza stanovující adekvátní počet parkovacích míst odpovídající využitelnosti parkoviště pro podporu multimodality v dané lokalitě nebo explicitní odkaz na takovou analýzu a jsou ve studii proveditelnosti (kap. Podrobný popis projektu) shrnuty výsledky této dopravně-inženýrské analýzy? <i>Pokud není předmětem projektu řešení parkovacích míst, je odpověď NR.</i>			ANO – Projektová dokumentace obsahuje relevantní dopravně-inženýrskou analýzu, případně explicitní odkaz na takovou analýzu, a zároveň ve studii proveditelnosti jsou shrnuty výsledky relevantní dopravně-inženýrské analýzy. NE – Projektová dokumentace neobsahuje relevantní dopravně-inženýrskou analýzu ani explicitní odkaz na takovou analýzu a ve studii proveditelnosti nejsou shrnuty výsledky relevantní dopravně-inženýrské analýzy.
	Platí, že navržená kapacita parkovacího systému nepřesahuje počet parkovacích míst odpovídající využitelnosti parkoviště pro podporu multimodality v dané lokalitě, stanovený doloženou dopravně-inženýrskou analýzou, nebo je splněno, že výdaje na parkovací místa, která překračují počet odpovídající využitelnosti parkoviště pro podporu multimodality, jsou vymezeny jako nezpůsobilé? <i>Pokud není předmětem projektu řešení parkovacích míst, je odpověď NR.</i>			NERELEVANTNÍ – Žádost o podporu se týká projektu terminálu bez parkoviště nebo projekt není zaměřen na aktivitu Terminály a parkovací systémy.
5.3	Typ terminálu odpovídá kategorizaci přestupních uzlů dle ČSN 73 6425-2.			

MS2014+	Hodnotící kritérium	A/N/NR/NEHODNOCENO	Odůvodnění	Hodnocení kořenového kritéria
	Jsou ve studii proveditelnosti (v kap. Technické a technologické řešení projektu) popsány základní technické parametry terminálu a jeho zařazení do odpovídající kategorie přestupních uzlů dle ČSN 73 6425-2? <i>Pokud není předmětem projektu terminál, je odpověď NR.</i>			ANO – Ve studii proveditelnosti jsou popsány základní parametry terminálu a zařazení do odpovídající kategorie přestupních uzlů dle ČSN 73 6425-2. NE – Ve studii proveditelnosti není popsáno zařazení terminálu do odpovídající kategorie přestupních uzlů dle ČSN 73 6425-2. NERELEVANTNÍ – Žádost o podporu se netýká projektu terminálu.
5.5	Podlahová plocha vyčleněná v projektu terminálu pro komerční aktivity představuje maximálně 25 % podlahové plochy budov.			
	Je ve Studii proveditelnosti (kap. Technické a technologické řešení projektu) popsán podíl podlahové plochy pro komerční aktivity v budovách terminálu tak, že je dodržen maximální limit 25 % podlahové plochy budov? <i>Pokud není předmětem projektu terminál, je odpověď NR.</i>			ANO – Podíl plochy pro komerční aktivity v budovách terminálu do stanoveného limitu je popsán ve studii proveditelnosti. NE – Podíl plochy pro komerční aktivity v budovách terminálu do stanoveného limitu není popsán ve studii proveditelnosti. NERELEVANTNÍ – Žádost o podporu se netýká projektu terminálu zahrnujícího budovy.
5.7	Projekt samostatného parkovacího systému P+G vyvolá v přímé vazbě vznik nové pěší zóny nahrazující uliční prostor původně přístupný automobilové dopravě.			
	Je ve Studii proveditelnosti (kap. Podrobný popis projektu) popsán související záměr nové pěší zóny nahrazující uliční prostor původně přístupný automobilové dopravě v přímé vazbě na samostatný parkovací systém P+G a popsán časový soulad předpokládané realizace obou záměrů, a to minimálně zahrnutím obou záměrů do návrhové části územního plánu ve stejné etapě? <i>Pokud není předmětem projektu samostatný parkovací systém P+G, je odpověď NR.</i>			ANO – Ve studii proveditelnosti je popsán související záměr pěší zóny a doložen časový soulad předpokládané realizace obou záměrů, a to minimálně zahrnutím obou záměrů do návrhové části územního plánu ve stejné etapě. NE – Ve studii proveditelnosti není popsán související záměr pěší zóny nebo není doložen časový soulad předpokládané realizace obou záměrů. NERELEVANTNÍ – Žádost o podporu se netýká projektu samostatného parkovacího systému P+G.

Nenapravitelná kritéria hodnocení - v případě nesplnění alespoň jednoho kritéria s příznakem „nenapravitelné“ je žádost o podporu vyloučena z dalšího procesu hodnocení bez možnosti doplnění.
Napravitelná kritéria hodnocení - v případě nesplnění kritéria je žadatel vyzván k doplnění.