

Výzva 53. Udržitelná doprava

Dotaz na stavební rozpočet, konkrétně na výdaje na zařízení staveniště - proč jsou tyto výdaje vedlejší ve výzvě č. 62? Ve výzvě č. 53 jsou tyto výdaje dokonce nezpůsobilé. Proč?

- Vymezení konkrétních způsobilých/nezpůsobilých výdajů bylo předmětem projednání na pracovních týmech pro jednotlivé specifické cíle IROP. Ve výzvě č. 53, tedy ve specifickém cíli 1.2, jsou výdaje na zařízení staveniště nezpůsobilé.

Pokud chce žadatel dělat dvě aktivity, např. chodník a cyklostezku, musí podat 2 projekty odděleně? - Obecně ano, v případě samostatného chodníku a samostatné cyklostezky by se mělo jednat o 2 projekty.

V případě vhodně zvoleného společného řešení je možné komunikaci pro pěší i komunikaci pro cyklisty navrhnout v jednom komplexním projektu, a to především v aktivitě Bezpečnost dopravy, případně v aktivitě Cyklodoprava.

Je pravda, že v hlavních podporovaných aktivitách je i výsadba zeleně, takže se žadatel nemusí vejít do limitu 15 % celkových způsobilých výdajů?

- Ano, výsadba zeleně (vegetační úpravy) je součástí hlavních podporovaných aktivit a výdaje se nezapočítávají do limitu 15 % na vedlejší aktivity.

Pokud jsou náklady na projektovou dokumentaci větší, než je způsobilé z IROP, dají se náklady dělit poměrově? Pokud ano, jakým způsobem?

- Pokud se jedná o jeden projekt s řešením jedné infrastruktury a část projektu je způsobilá a část nezpůsobilá (např. z důvodu limitů, nezpůsobilých doprovodných výdajů apod.), tak výdaje na celou projektovou dokumentaci lze považovat za způsobilé. Pokud by projektová dokumentace řešila infrastrukturu ve dvou lokalitách a předmětem projektu v IROP by byla pouze jedna lokalita, tak tam zůstávají náklady na projektovou dokumentaci způsobilé poměrově pouze z jedné části.

Dotaz na revizi výzvy ŘO/specifických pravidel: MAS má již vyhlášenou výzvu, která pravidla budou pro ni závazná – původní, nebo revidovaná? Pokud chceme, aby platila pravidla po revizi specifických pravidel výzvy ŘO, co je potřeba udělat?

- Žadatel se ve výzvě MAS řídí verzí výzvy ŘO/specifických pravidel, která byla platná v čase vyhlášení výzvy MAS. Pokud chce MAS aplikovat nová pravidla po revizi výzvy ŘO, je nutné vyhlásit novou výzvu.

Bezpečnost dopravy: je autobusová zastávka včetně vybudování chodníku způsobilý výdaj?

- Jedná se o podporovanou aktivitu a způsobilé výdaje, přístup k zastávce musí být bezbariérový.

Bezpečnost dopravy- Realizace prvků zvyšujících bezpečnost železniční, silniční, cyklistické a pěší dopravy (bezpečnostní opatření realizovatelná na silnici, místní komunikaci nebo dráze, veřejné osvětlení, prvky inteligentních dopravních systémů). Lze blíže specifikovat, co je myšleno pod uvedenou hlavní aktivitou (viz např. prvky jmenované níže)?

- Kap. 3.4.5 Specifických pravidel 53. výzvy: Výdaje na realizaci prvků zvyšujících bezpečnost pěší dopravy - bezpečnostní opatření realizovaná na silnici, místní komunikaci nebo dráze (vychýlení jízdního pruhu, zúžení komunikace, dělicí ostrůvky, vysazené plochy na vjezdech do křižovatky, úpravy povrchu a tvaru křižovatek, zvýšení protismykových vlastností krytu vozovky, zvýrazňující dopravní značení včetně liniových opatření pro cyklisty, zvýrazňující dopravní zařízení a optické prvky, zpomalovací prahy, polštáře a zvýšené plochy, svodidla v nebezpečných úsecích, prvky aktivní bezpečnosti v blízkosti přechodů pro chodce a související telematika, přístroje na měření rychlosti a

tabule informující o rychlosti vozidla), veřejné osvětlení komunikace pro pěší a hlavního dopravního prostoru pozemní komunikace, světelné signalizační zařízení řídící provoz samostatného přechodu pro chodce nebo samostatného přechodu pro chodce s přejezdem pro cyklisty.

Bezpečnost dopravy- Realizace prvků zvyšujících bezpečnost železniční, silniční, cyklistické a pěší dopravy (bezpečnostní opatření realizovatelná na silnici, místní komunikaci nebo dráze, veřejné osvětlení, prvky inteligentních dopravních systémů). Lze samostatně žádat na tyto uvedené hlavní aktivity?

1. Realizace vjezdového ostrůvku

ANO, ve vazbě na zvýšení bezpečnosti pěší dopravy (konkrétní zdůvodnění ve studii proveditelnosti), zajištění udržitelnosti projektu (popis zajištění vlastnických nebo jiných práv k pozemkům, dotčeným stavbou, v období udržitelnosti ve studii proveditelnosti), a především – doložení Karty souladu projektu popisující splnění všech 3 principů udržitelné mobility!

2. Barevné povrchy vozovek s vysokými protismykovými vlastnostmi (bezpečnostní protismysková úprava)

ANO, ve vazbě na zvýšení bezpečnosti pěší dopravy (konkrétní zdůvodnění ve studii proveditelnosti), zajištění udržitelnosti projektu (popis zajištění vlastnických nebo jiných práv k pozemkům, dotčeným stavbou, v období udržitelnosti ve studii proveditelnosti), a především – doložení Karty souladu projektu popisující splnění všech 3 principů udržitelné mobility!



3. Svislé a vodorovné dopravní značení doplněné zdůrazňujícími prvky

- **Brzdné pásy – nastříkané k přechodům pro chodce**

ANO, ve vazbě na zvýšení bezpečnosti pěší dopravy (konkrétní zdůvodnění ve studii proveditelnosti), zajištění udržitelnosti projektu (popis zajištění vlastnických nebo jiných práv k pozemkům, dotčeným stavbou, v období udržitelnosti ve studii proveditelnosti), a především – doložení Karty souladu projektu popisující splnění všech 3 principů udržitelné mobility!



- **Realizace tzv. 3D přechodů**

ANO, ve vazbě na zvýšení bezpečnosti pěší dopravy (konkrétní zdůvodnění ve studii proveditelnosti), zajištění udržitelnosti projektu (popis zajištění vlastnických nebo jiných práv k pozemkům, dotčeným stavbou, v období udržitelnosti ve studii proveditelnosti), a především – doložení Karty souladu projektu popisující splnění všech 3 principů udržitelné mobility!



- **reflexní značky zdůrazněné LED diodami (střídavé blikání) - např. LED solární systém na ochranu chodců na přechodech**

ANO, ve vazbě na zvýšení bezpečnosti pěší dopravy (konkrétní zdůvodnění ve studii proveditelnosti), zajištění udržitelnosti projektu (popis zajištění vlastnických nebo jiných práv k pozemkům, dotčeným stavbou, v období udržitelnosti ve studii proveditelnosti), a především – doložení Karty souladu projektu popisující splnění všech 3 principů udržitelné mobility!



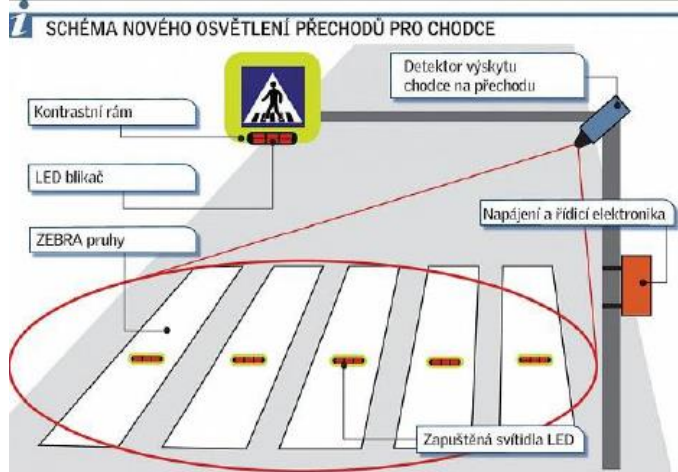
- **Zapuštěná svítidla LED do přechodů pro chodce**

ANO, ve vazbě na zvýšení bezpečnosti pěší dopravy (konkrétní zdůvodnění ve studii proveditelnosti), zajištění udržitelnosti projektu (popis zajištění vlastnických nebo jiných práv k pozemkům, dotčeným stavbou, v období udržitelnosti ve studii proveditelnosti), a především – doložení Karty souladu projektu popisující splnění všech 3 principů udržitelné mobility!



4. Komplexní modernizace přechodů pro chodce na tzv. přechody 3. generace – zvyšování dopravní bezpečnosti chodců pomocí zapuštěného LED návěstidla, dopravní značky přechodu pro chodce s blikačem a systémem aktivní detekce chodce, aj.

ANO, ve vazbě na zvýšení bezpečnosti pěší dopravy (konkrétní zdůvodnění ve studii proveditelnosti), zajištění udržitelnosti projektu (popis zajištění vlastnických nebo jiných práv k pozemkům, dotčeným stavbou, v období udržitelnosti ve studii proveditelnosti), a především – doložení Karty souladu projektu popisující splnění všech 3 principů udržitelné mobility!



5. samostatné pořízení dynamického zpomalovacího semaforu vč. zákresu „stop čáry“ na vozovce

ANO, ve vazbě na zvýšení bezpečnosti pěší dopravy (konkrétní zdůvodnění ve studii proveditelnosti), zajištění udržitelnosti projektu (popis zajištění vlastnických nebo jiných práv k pozemkům, dotčeným stavbou, v období udržitelnosti ve studii proveditelnosti), a především – doložení Karty souladu projektu popisující splnění všech 3 principů udržitelné mobility!



6. chodecký zpomalovací semafor

ANO, ve vazbě na zvýšení bezpečnosti pěší dopravy (konkrétní zdůvodnění ve studii proveditelnosti), zajištění udržitelnosti projektu (popis zajištění vlastnických nebo jiných práv k pozemkům, dotčeným stavbou, v období udržitelnosti ve studii proveditelnosti), a především – doložení Karty souladu projektu popisující splnění všech 3 principů udržitelné mobility.

7. ostatní prvky

- Zpomalovací přejezdové pásy/prahy, retardéry z gumy, zpomalovací přejezdové knoflíky na cesty

ANO, ve vazbě na zvýšení bezpečnosti pěší dopravy (konkrétní zdůvodnění ve studii proveditelnosti), zajištění udržitelnosti projektu (popis zajištění vlastnických nebo jiných práv k pozemkům, dotčeným

stavbou, v období udržitelnosti ve studii proveditelnosti), a především – doložení Karty souladu projektu popisující splnění všech 3 principů udržitelné mobility!



- **Figuríny policistů**

NE

Příloha Karta souladu projektu s principy udržitelné mobility: Které koncepce jsou relevantní v souvislosti s kartou souladu?

Všechny typy koncepcí jsou vyjmenovány ve vzoru Karty souladu, která je součástí pravidel výzvy. Např. se jedná o dopravní strategie regionu (kraje, města). Z hlediska potřeb MAS budou vhodné také územní plány, které zahrnují vlastní koncepci dopravní infrastruktury, a bude možné na základě nich projekty zdůvodnit. Koncepcí není strategie CLLD. Musí se jednat o dopravní strategii, která řeší samostatnou strategii dopravní infrastruktury.

Je z hlediska IROP způsobilý níže popsaný Systém Aktivního Snižování Rychlosti? Systém Aktivního Snižování Rychlosti (Actibump) představuje multifunkční, programovatelné a záznamové stavebně technické zařízení vytvářející krátkou umělou nerovnost na vozovce v okamžiku přejezdu vozidla, a to pouze těm vozidlům, která překračují nejvyšší dovolenou rychlost. Principem funkčnosti Actibump je dynamické vytvoření zpomalovací umělé nerovnosti v okamžiku porušení dopravní předpisů a související psychologický efekt z jejího přejetí. Zároveň funguje i pozitivní psychologický efekt při opakovaném průjezdu zabezpečené oblasti. Vozidla dodržující stanovený rychlostní limit v chráněném úseku Actibump převede plynule bez aktivace a vytvoření umělé nerovnosti. Systém se primárně používá k ochraně chodců na přechodech, k ochraně křížení s cyklostezkami, atd. Počet vozidel porušujících rychlost po instalaci SASR dle grafu prokazatelně poklesl z cca 80% na 20%.

Výdaje na popsaný systém aktivního snižování rychlosti v rámci aktivity Bezpečnost dopravy lze považovat za způsobilé – jako „bezpečnostní opatření realizované na silnici, místní komunikaci nebo dráze“. Projekt, jehož součástí takové opatření bude, musí splňovat všechny požadavky stanovené ve výzvě IROP č. 53 – z nich můžeme zdůraznit mimo jiné vazbu na zvýšení bezpečnosti pěší dopravy (konkrétní zdůvodnění ve studii proveditelnosti), zajištění udržitelnosti projektu (popis zajištění vlastnických nebo jiných práv k pozemkům, dotčeným stavbou, v období udržitelnosti ve studii proveditelnosti), projekt bude mít charakter stavby/stavebních úprav (doloží projektovou dokumentaci stavby, položkový rozpočet stavby) a doloží Kartu souladu projektu popisující splnění všech 3 principů udržitelné mobility.