

MAS POLIČSKO z.s.
Sulkovská 340
IČO: 27030822

Metodika hodnocení žádostí o podporu IROP

Příloha č.1 výzvy „MAS POLIČSKO z.s. – IROP – Bezpečnost dopravního provozu - O CLLD 1 - V.“

KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI A FORMÁLNÍCH NÁLEŽISTOSTÍ KRITÉRIA VĚCNÉHO HODNOCENÍ – O CLLD 1 Bezpečnost dopravního provozu		
Účinnost od	18.5.2020	
Nahrazuje přílohu	Přílohu směrnice 1/2018	---
Zpracoval (jméno, podpis)	Petra Martinů	
Schválil (jméno, podpis)	Mgr. Jan Neudert Předseda MAS POLIČSKO z.s.	

Celý postup hodnocení a výběru projektu je popsán v Interních postupech MAS pro implementaci programového rámce IROP SCLLD MAS POLIČSKO z.s.

Kontrola přijatelnosti a formálních náležitostí projektu O CLLD 1 - Bezpečnost silničního provozu

SPECIFICKÝ CÍL 1.2: Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

Obecná kritéria, společná pro všechny specifické cíle a opatření Akčního plánu SCLLD MAS POLIČSKO z.s.:

ŽLUTÉ VYZNAČENÁ KRITÉRIA JSOU NENAPRAVITELNÁ.

Název kritéria	Hodnocení (ANO/NE/NERELEVANTNÍ /NEHODNOCENO)	Referenční dokument
Žádost o podporu je podána v předepsané formě.	ANO – žádost o podporu je podána v předepsané formě a obsahově splňuje všechny náležitosti NE – žádost o podporu není podána v předepsané formě nebo obsahově nesplňuje všechny náležitosti	- žádost o podporu - Obecná pravidla pro žadatele a příjemce, kapitola 2.5 Forma a způsob podání žádosti o podporu
Žádost o podporu je podepsána oprávněným zástupcem žadatele.	ANO – Žádost v elektronické podobě je podepsána statutárním zástupcem nebo pověřeným zástupcem. NE – Žádost v elektronické podobě není podepsána statutárním zástupcem nebo pověřeným zástupcem.	- žádost o podporu - pověření oprávněné osoby
Jsou doloženy všechny povinné přílohy a obsahově splňují náležitosti, požadované v dokumentaci k výzvě MAS.	ANO – K žádosti jsou doloženy všechny povinné přílohy podle Specifických pravidel pro žadatele a příjemce výzvy ŘO IROP a výzvy MAS, a obsahově splňují náležitosti, které požaduje MAS v dokumentaci k výzvě. NE – K žádosti nejsou doloženy všechny povinné přílohy podle Specifických pravidel pro žadatele a příjemce výzvy ŘO IROP a výzvy MAS, nebo obsahově nesplňují náležitosti, které požaduje MAS v dokumentaci k výzvě.	- žádost o podporu - přílohy žádosti o podporu - Specifická pravidla pro žadatele a příjemce, kapitola Povinné přílohy k žádosti - Výzva MAS
Projekt je svým zaměřením v souladu s cíli a podporovanými aktivitami výzvy MAS.	ANO – projekt je v souladu s cíli a podporovanými aktivitami výzvy MAS NE – projekt není v souladu s cíli a podporovanými aktivitami výzvy MAS	- žádost o podporu - text výzvy MAS - studie proveditelnosti, kap. 2
Projekt je v souladu s podmínkami výzvy MAS.	ANO – projekt je v souladu s výzvou MAS NE – projekt není v souladu s výzvou MAS	- žádost o podporu - text výzvy MAS - studie proveditelnosti, kap. 2

Žadatel splňuje definici oprávněného příjemce pro příslušný specifický cíl 1.2 a výzvu MAS	ANO – Žadatel splňuje definici oprávněného příjemce pro příslušný specifický cíl a výzvu. NE – Žadatel nesplňuje definici oprávněného příjemce pro příslušný specifický cíl a výzvu.	- žádost o podporu - Specifická pravidla pro žadatele a příjemce, kapitola Oprávnění žadatelé; - Výzva MAS
Projekt respektuje minimální a maximální hranici celkových způsobilých výdajů, pokud jsou stanoveny ve výzvě MAS	ANO – Projekt respektuje minimální a maximální hranici celkových způsobilých výdajů. NE – Projekt nerespektuje minimální a maximální hranici celkových způsobilých výdajů.	- žádost o podporu - text výzvy MAS
Projekt respektuje limity způsobilých výdajů, pokud jsou stanoveny ve výzvě MAS	ANO – Projekt respektuje limity způsobilých výdajů. NE – Projekt nerespektuje limity způsobilých výdajů. NERELEVANTNÍ – Limity způsobilých výdajů nejsou stanoveny.	- žádost o podporu - text výzvy MAS - Specifická pravidla pro žadatele a příjemce - Studie proveditelnosti
Výsledky projektu jsou udržitelné.	ANO – žadatel popsal zajištění udržitelnosti výsledků pro udržitelnost projektu min. 5 let od ukončení financování. NE – žadatel nepopsal zajištění udržitelnosti výsledků pro udržitelnost projektu min. 5 let od ukončení financování.	- žádost o podporu - studie proveditelnosti kap. 13
Projekt nemá negativní vliv na žádnou z horizontálních priorit IROP (udržitelný rozvoj, rovné příležitosti a zákaz diskriminace, rovnost mužů a žen)	ANO – projekt nemá negativní vliv na žádnou z horizontálních priorit IROP (tj. má pozitivní nebo neutrální vliv). NE – projekt má negativní vliv na minimálně jednu z horizontálních priorit IROP.	- žádost o podporu - studie proveditelnosti, kap. 12
Potřeba realizace projektu je odůvodněná.	ANO – žadatel popsal odůvodnění potřeby realizace projektu. NE – žadatel nepopsal odůvodnění potřeby realizace projektu.	- žádost o podporu - studie proveditelnosti kap.3
Statutární zástupce žadatele je trestně bezúhonný	ANO – žadatel - statutární zástupci nebo osoba pověřená doložili čestné prohlášení (dotační podvod, poškozování zájmů EU). NE – žadatel nedoložil čestné prohlášení	- žádost o podporu

Projekt je v souladu s integrovanou strategií CLLD MAS POLIČSKO z.s.	ANO – Projekt je v souladu se schválenou strategií - Strategie komunitně vedeného rozvoje území MAS POLIČSKO. NE – Projekt není v souladu se schválenou strategií - Strategie komunitně vedeného rozvoje území MAS POLIČSKO.	- žádost o podporu - SCLLD, kap. 3.6.1 – O CLLD 1
---	--	--

Specifická kritéria přijatelnosti

Název kritéria	Hodnocení (ANO/NE/NERELEVANTNÍ/NEHODNOCENO)	Referenční dokument
Žadatel má zajištěnou administrativní, finanční a provozní kapacitu k realizaci a udržitelnosti projektu.	ANO – žadatel popsal zajištění realizace a udržitelnosti ve studii proveditelnosti a v žádosti o podporu. NE – žadatel nepopsal zajištění realizace a udržitelnosti ve studii proveditelnosti a v žádosti o podporu.	- žádost o podporu - studie proveditelnosti kap. 4
Projekt je v souladu s Dopravní politikou ČR 2014-2020.	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.	- žádost o podporu - studie proveditelnosti kap. 2 -
Projekt přispívá k eliminaci negativních vlivů dopravy na životní prostředí.	ANO – ve studii proveditelnosti je popsán příspěvek projektu k eliminaci negativních vlivů na životní prostředí, zejména na ovzduší, ve srovnání s výchozím stavem a zmírňující a kompenzační opatření, která jsou součástí projektu; je doloženo, že projekt nepůsobí negativně na soustavu Natura 2000. NE – ve studii proveditelnosti není popsán příspěvek projektu k eliminaci negativních vlivů na životní prostředí.	- žádost o podporu - studie proveditelnosti kap. 6 -
Projekt přispívá ke zvýšení bezpečnosti.	ANO – ve studii proveditelnosti je popsán příspěvek projektu ke zvýšení bezpečnosti dopravy ve srovnání se stávajícím stavem. (Za stávající stav se rozumí stav před realizací	- žádost o podporu - studie proveditelnosti kap. 3

	projektu.) NE – ve studii proveditelnosti není popsán příspěvek projektu ke zvýšení bezpečnosti dopravy ve srovnání se stávajícím stavem. (Za stávající stav se rozumí stav před realizací projektu.) NERELEVANTNÍ – projekt není zaměřen na aktivitu Bezpečnost dopravy.	
--	--	--

Kritéria věcného hodnocení

O CLLD 1 - Bezpečnost silničního provozu

SPECIFICKÝ CÍL 1.2: Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

Č. kritéria	Kritéria věcného hodnocení pro SC 1.2	Hodnocení - bodování	Bodový zisk	Referenční dokument
1.	Harmonogram realizace projektu je reálný a proveditelný	Žadatel uvedl do žádosti o podporu reálně nastavený harmonogram projektu tak, aby projekt byl v termínu dokončen (předmětem hodnocení je nastavení harmonogramu, nikoliv samotný termín ukončení realizace).	10	- žádost o podporu - Popis plnění preferenčních kritérií - Harmonogram realizace projektu
		Žadatel neuvedl do Studie proveditelnosti a formuláře Harmonogram projektu reálně nastavený harmonogram projektu (předmětem hodnocení je nastavení harmonogramu, nikoliv samotný termín ukončení realizace).	0	
2..	Projekt zahrnuje nově vybudovaný nebo zrekonstruovaný přístup k přechodům pro chodce nebo místům pro přecházení	Projekt zajišťuje přístup k 1 nebo více přechodům nebo místům pro přecházení.	10	- studie proveditelnosti, kap.2 a 7 - žádost o podporu - technická dokumentace projektu - Popis plnění preferenčních kritérií
		Projekt nezajišťuje přístup k žádnému přechodu nebo místu pro přecházení.	0	
3.	Projekt zajišťuje přístup k centru, či k objektům občanské vybavenosti (škola, obchod, úřad, hřbitov, bezbariérový přístup k zastávce hromadné dopravy, lékárna,	Projekt zajišťuje přístup alespoň k 1 objektu občanské vybavenosti či centru obce.	15	- studie proveditelnosti, kap.2 a 7 - technická dokumentace projektu - Popis plnění preferenčních kritérií
		Projekt nezajišťuje přístup k žádnému objektu občanské vybavenosti či centru obce.	0	

	knihovna, sportoviště, lékař, IC, pošta, kulturní zařízení)			
4.	Šetrnost k životnímu prostředí	Součástí projektu je alespoň 1 z uvedených možností: výsadba zeleně; zavádění ekologických a šetrných technologií a opatření; využití recyklovaných materiálů; využití obnovitelných zdrojů; snižování energetických nákladů	5	- studie proveditelnosti, kap. 6 - technická dokumentace projektu - Popis plnění preferenčních kritérií
		V žádosti není uvedena ani jedna z možností: výsadba zeleně; zavádění ekologických a šetrných technologií; využití recyklovaných materiálů; využití obnovitelných zdrojů; snižování energetických nákladů	0	
5.	Projekt zahrnuje realizaci komunikace pro pěší v trase pozemní komunikace zatížené automobilovou dopravou.	Průměrná intenzita automobilové dopravy překračuje: 2 000 vozidel/den na silnici I. třídy 1000 vozidel/den na silnici II. třídy 500 vozidel/den na silnici III. třídy	15	- studie proveditelnosti, kap. 2 - celostátní sčítání dopravy za r. 2016 http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx - celostátní sčítání dopravy za r. 2010 http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx - vlastní sčítání - Popis plnění preferenčních kritérií
		Průměrná intenzita automobilové dopravy je v rozmezí: 1 000 - 2 000 vozidel/den na silnici I. třídy 500 - 1000 vozidel/den na silnici II. třídy 200 - 500 vozidel/den na silnici III. třídy	10	
		Průměrná intenzita automobilové dopravy je v rozmezí: 500 - 999 vozidel/den na silnici I. třídy 300 - 499 vozidel/den na silnici II. třídy 199 – 100 vozidel/den na silnici III. třídy	5	
		Projektem není dotčena pozemní komunikace určená pro automobilovou dopravu nebo intenzita dopravy nepřekračuje: 499 vozidel/den na silnici I. třídy, 299 vozidel/den na silnici II. třídy 99 vozidel /den na silnici III. třídy Projektem je dotčena pouze místní komunikace.	0	
6.	Realizace projektu je součástí koncepčního řešení bezpečnosti dopravního provozu v území obce. Kritérium řeší návaznost staveb na stávající infrastrukturu dopravního provozu, tedy navazuje na obdobné projekty, síť v okolí, nebo má potenciál synergicky působit s jinými	Realizace projektu je součástí koncepčního řešení bezpečnosti dopravního provozu v obci, tj. místně či tematicky navazuje na jiný - již zrealizovaný/realizovaný/ plánovaný projekt zaměřený na infrastrukturu dopravního provozu pro pěší.	10	- studie proveditelnosti, kap.2 a 3 - technická dokumentace projektu - Karta souladu projektu s principy udržitelné mobility - Popis plnění preferenčních kritérií
		Nebylo prokázáno, že projekt je součástí koncepčního řešení bezpečnosti dopravního provozu v obci, tj. místně či tematicky navazuje na jiný - již zrealizovaný/realizovaný/ plánovaný projekt zaměřený na infrastrukturu dopravního provozu pro	0	

	projekty;	pěší.		
7.	Realizace výstavby nebo rekonstrukce chodníku či komunikace pro pěší	Realizace projektu související s novou výstavbu chodníku či komunikace pro pěší vedou ke zvýšení bezpečnosti dopravního provozu v nebezpečném úseku komunikace (zúžená komunikace sloužící jak pro automobily, tak i pro chodce, nepřehledný úsek komunikace, nepřehledná křižovatka, část komunikace se zvýšeným počtem dopravních nehod), kde bezpečnost doposud řešena nebyla	10	- Studie proveditelnosti, kap.2 - Popis plnění preferenčních kritérií
		Rekonstrukce stávající infrastruktury, která bude řešit modernizaci, zvýšení bezpečnosti stávající infrastruktury a zavedení bezbariérových prvků, kde doposud řešeny nebyly	5	

Maximální počet získaných bodů: 75

Minimální bodová hranice pro podpoření projektu: 38

Stejný bodový zisk projektů

V případě stejného bodového zisku projektů budou rozhodovat tato kritéria v uvedeném pořadí:

1. Zvýhodněn je žadatel s dřívějším datem a časem podání Žádosti o dotaci.