

Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2008

Státní fond dopravní infrastruktury

k naplnění svého účelu ve smyslu § 2, odst.1, písm. h) zákona č. 104/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a po schválení Výborem Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) dne 13.12.2007

stanoví tato

PRAVIDLA

pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek (dále jen „akce“) z rozpočtu SFDI pro rok 2008:

1. Věcná orientace akcí

V souladu s účelem, pro který se poskytuje finanční příspěvek z rozpočtu SFDI podle těchto Pravidel, lze poskytnout finanční příspěvek výhradně na:

- *výstavbu* cyklistické stezky,
- *údržbu* cyklistické stezky.

Cyklistická stezka je pro účel těchto Pravidel, ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění a vyhlášky č.104/1997 Sb., v platném znění, místní komunikací IV. kategorie nebo veřejnou účelovou komunikací, ze které je vyloučen provoz silničních motorových vozidel¹, která

- svými parametry splňuje požadavky pro cyklistické stezky uvedené v ČSN 73 61 10 a v Technických podmínkách 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“;
- je zařazena silničním správním úřadem jako cyklistická stezka nebo smíšená stezka pro pěší a cyklisty nedělená nebo dělená,
- je značena ve smyslu vyhlášky Ministerstva dopravy ČR č. 30/2001 Sb., v platném znění, dopravním značením C8a – cyklistická stezka, C9a – smíšená stezka pro pěší a cyklisty nedělená nebo C10a – smíšená stezka pro pěší a cyklisty dělená.

¹ V případě, že žadatel o příspěvek hodlá na cyklistické stezce, pro kterou se příspěvek žádá upravit provoz ve smyslu § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, udělením výjimky ze zákazu vjezdu, motorových vozidel na cyklistickou stezku je povinen ve své žádosti specifikovat rozsah této výjimky, tj. konkretizovat a specifikovat motorová vozidla, kterých se taková výjimka bude týkat.

Výstavbou se pro účel těchto Pravidel rozumí proces realizace nové cyklistické stezky nebo přestavba stávající cyklistické stezky spočívající ve stavebních úpravách spojených s přestavbou zemního tělesa, čímž se rozumí rozšíření koruny komunikace, změna nivelety nebo přemístění osy komunikace tak, že nelze zachovat její vnější půdorysné nebo výškové ohraničení.

Údržbou se pro účel těchto Pravidel rozumí rozsáhlejší práce dle Přílohy č. 5 vyhlášky Ministerstva dopravy ČR č. 104/1997 Sb. prováděné na cyklistické stezce, kterými se tato udržuje v provozně a technicky vyhovujícím stavu a odstraňují se na ní vady a nedostatky uvedením do původního stavu.

2. Výše příspěvku a procento spoluúčasti pro každou vybranou akci

Z rozpočtu SFDI pro rok 2008 lze poskytnout příspěvek na vybranou akci

maximálně do výše 60 %

skutečně vynaložených uznatelných nákladů stavební části při výstavbě cyklistické stezky nebo skutečně vynaložených uznatelných nákladů na údržbu cyklistické stezky, případně její části realizované v roce 2008.

SFDI nefinancuje

A. Položky, které svým charakterem nejsou součástí ani příslušenstvím komunikace, pro niž se příspěvek žádá ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

Zejména jsou to tyto položky:

- CHODNÍKY pro pěší u cyklostezky označené značkou C10a²
- Hmatová (slepecká) dlažba (s výjimkou, kdy cyklostezka kříží komunikaci pro pěší).
- VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ cyklostezky vč. stožárů, položení kabelů a dalšího příslušenství a s tím spojené elektromontáže.
- ODPOČÍVACÍ PLOCHY vč. jejich vybavení – mapy, lavičky, stolky, odpad.koše, osvětlení, informační tabule atd. (mobiliář)
- PŘELOŽKY SÍTÍ, které nejsou vyvolány vlastní stavbou (přeložení rozvaděče, inženýrských sítí, elektrického vedení, veřejného osvětlení, sdělovacích kabelů, kanalizace atd.).
- Kanalizace vč. úprav k odvádění vody (s výjimkou kanalizačních vpustí a přípojek sloužících k odvodu povrchových vod z cyklostezky).
- Sjezdy nebo nájezdy na sousední nemovitosti.
- Osázení vegetací a sadové úpravy (včetně zatravnění).
- Opěrné zdi, které nejsou součástí tělesa cyklistické stezky.
- Oplocení.

²V případě cyklostezek označených značkou C9a je šířka dané komunikace financována v plném rozsahu.

B. Další náklady s realizací akce související, např.:

- Příprava území s výjimkou území, které je součástí stavby cyklostezky.
- Demolice objektů, které nejsou překážkou realizace stavby cyklostezky.
- Náklady na demolici objektů, které jsou překážkou stavby cyklostezky a jsou vyšší než 10% celkových nákladů stavební části akce v roce realizace akce.
- Geodetické a geometrické práce s výjimkou prací pro zaměření ukončené stavby
- Finanční rezerva z vysoutěžené ceny akce.
- Vedlejší rozpočtové náklady – ztížené stavební podmínky, přírážky atd.)

Výši finančního příspěvku a procento spoluúčasti pro každou vybranou akci schvaluje Výbor SFDI jako limitní a nepřekročitelné a příspěvek je poskytován v tis. Kč se zaokrouhlením na nejbližší tisícikorunu směrem dolů.

U akcí realizovaných dodavatelsky, u kterých v době uzavírání Smlouvy o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI podle § 3 odst. 1 zákona č. 104/2000 Sb., v platném znění (dále jen „Smlouva“) nejsou známy výsledky zadávacího řízení na realizaci předmětné akce, bude ve Smlouvě uvedena výše příspěvku na financování akce a procento spoluúčasti schválené Výborem SFDI. Toto bude upraveno v Dodatku ke Smlouvě v návaznosti na předloženou Smlouvu o dílo uzavřenou na základě výsledků zadávacího řízení. Před uzavřením Dodatku ke Smlouvě nebudou zasmluvněné finanční prostředky příjemci uvolněny k čerpání. U akcí realizovaných přímo žadatelem nesmí být do nákladů akce, ze kterých se stanoví výše příspěvku, zahrnut zisk.

V případě, že celkové skutečně vynaložené uznatelné náklady stavební části při výstavbě nebo skutečně vynaložené uznatelné náklady na údržbu cyklistické stezky budou vyšší než celkové uznatelné náklady na akci uváděné v položkovém rozpočtu akce předkládaném se žádostí o příspěvek, hradí toto navýšení nákladů příjemce z vlastních zdrojů. V případě, že celkové skutečně vynaložené uznatelné náklady stavební části nebo skutečně vynaložené uznatelné náklady na údržbu cyklistické stezky budou nižší, bude dodrženo procento spoluúčasti příspěvku SFDI na financování výstavby či údržby cyklistické stezky schválené Výborem SFDI.

3. Příjemce příspěvku

Příjemcem příspěvku může být obec, jako vlastník cyklistické stezky ve smyslu § 9 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, případně svazek obcí ve smyslu § 49 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů, pokud je akce, pro kterou příspěvek žádá, v souladu s předmětem jeho činnosti.

4. Podmínky pro poskytnutí příspěvku

- a) Poskytování příspěvku z rozpočtu SFDI se řídí „Pravidly pro financování programů, staveb a akcí z rozpočtu SFDI“ uveřejněnými na internetových stránkách www.sfdi.cz.
- b) Příspěvek je účelový a jeho čerpání je vázáno jen na financování akce, na kterou byl poskytnut, a to prostřednictvím účtu příjemce zřízeného u ČNB, ze kterého budou prováděny platby, resp. úhrady faktur.
- c) Na poskytnutí příspěvku není právní nárok.
- d) O příspěvek lze požádat i na akce již započaté za podmínky samostatného vyčíslení plánovaných finančních nákladů na etapu akce, pro kterou se příspěvek žádá a která má

být realizována v roce 2008. Příspěvek nelze žádat na refundaci již uhrazených nákladů akce.

- e) SFDI uzavírá s příjemcem příspěvku „Smlouvu“, na základě které a za podmínek v ní uvedených bude na vybranou akci příspěvek poskytnut.
- f) Příjemce příspěvku musí při čerpání příspěvku postupovat v souladu s příslušnými zákony a obecně závaznými předpisy. Výběr zhotovitele musí být proveden v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.
- g) Poskytnutý příspěvek vede příjemce v analytické účetní evidenci za podmínek stanovených SFDI ve Smlouvě.
- h) Příjemce bude souhlasit se zveřejněním svého názvu (jména), adresy, věcného zaměření akce a výší poskytnutého příspěvku.
- i) Příjemce příspěvku bude realizovat akci v souladu s projektovou dokumentací schválenou ve stavebním řízení předloženou se žádostí o poskytnutí příspěvku..
- j) Použití poskytnutého příspěvku podléhá kontrole ze strany SFDI. Tím není dotčeno právo výkonu kontroly jinými orgány. Příjemce se zavazuje vyhovět všem požadavkům na kontrolu prováděnou ze strany SFDI včetně zajištění kontroly u osob se smluvními závazky vůči příjemci příspěvku v případech, kde k financování těchto smluvních závazků je použit příspěvek SFDI.
- k) Příspěvek je určen na úhradu nákladů stavební části (investiční náklady) v roce 2008 v případě výstavby cyklistické stezky a v případě údržby cyklistické stezky na úhradu nákladů na údržbu cyklistické stezky (neinvestiční náklady) v roce 2008.
- l) Žadatel o příspěvek musí dokladovat schopnost spolufinancovat akci tak, aby spolu s poskytnutým příspěvkem ze SFDI bylo finančně kryto 100% nákladů stavební části při výstavbě cyklistické stezky nebo 100% nákladů na údržbu cyklistické stezky v roce 2008. Před použitím finančních prostředků poskytnutých ze SFDI je příjemce povinen použít finanční prostředky z vlastních (jiných) zdrojů, tj. prostředky příjemce, případně prostředky z dalších zdrojů.
- m) Cyklistické stezky, pro které se příspěvek z rozpočtu SFDI žádá, nesmí být využívány k podnikatelským účelům, musí být trvale bezplatně přístupné veřejnosti a nesmí být po dobu 10-ti let od ukončení akce převedeny do vlastnictví třetích subjektů a nesmí být předány do úplatného užívání třetím subjektům.
- n) Součástí závěrečného vyhodnocení akce musí být mj. pravomocné kolaudační rozhodnutí a výpisy z katastru nemovitostí dokladující, že příjemce má vlastnické, příp. jiné právo k pozemkům uvedeným v kolaudačním rozhodnutí.

5. Kategorie žádosti

Každý žadatel zařadí svou akci, pro kterou podává žádost o příspěvek do jedné z níže uvedených kategorií. V každé kategorii pak bude možné získat dle bodovacích kritérií maximální počet 10 bodů. Výběr kategorie je věcí žadatele o příspěvek dle jeho posouzení.

Kategorie A. Izolovaná akce pro žadatele v kategorii měst do 30 000 obyvatel

Do této kategorie náleží cyklostezky, u kterých se předpokládá pozitivní dopad na zvýšení bezpečnosti na konkrétním úseku pozemní komunikace. Jedná se zejména o cyklostezky, které:

- odkloňují v extravilánu cyklisty z velmi frekventovaných úseků pozemních komunikací na nové cyklostezky (stezka může být vybudována podél dané komunikace nebo povede samostatně zcela novou trasou a nebo se může jednat také

o vyřešení křížení s dálnicí, silnicí I.třídy, žel. tratí či řekou pomocí cyklolávek nebo podjezdů),

- řeší cyklistickou dopravu v intravilánu obce,
- řeší v extravilánu bezpečnou cestu dětí do školy z jedné obce do druhé,
- byly vyvolány náhlou poptávkou po řešení cyklistické dopravy. např. výstavbou nové průmyslové zóny, sídliště, přeložkou silnice, apod. (intravilán i extravilán).

Kategorie B. Výstavba cyklostezky v rámci komplexního řešení regionu a žádostí měst (počet obyvatel neomezen).

Do této kategorie náleží cyklistické stezky, které jsou řešeny jako součást určitého celku. V této kategorii nejsou cyklostezky budovány samoúčelně, ale vždy jako součást nějaké trasy (sítě), která vede z bodu A. do bodu B.

Jde zejména o cyklistické stezky, které jsou řešeny jako součást:

- Města - akce musí být řešena jako součást generelu (studie) rozvoje dopravy města, případně cyklistické dopravy města, která navazuje na cyklistické stezky, které již byly realizovány v předchozích letech. Mezi tyto akce lze zařadit jak cyklistické stezky v extravilánu a intravilánu, také např. finančně náročné cyklistické stezky, jako jsou cyklolávky, či podjezdy.
- Regionu (mikroregionu) - akce musí být řešena jako součást regionálního integrovaného projektu, kde akce již navazuje na cyklistické stezky, které byly již realizovány v předchozích letech.

Kategorie C. Cyklistické stezky budované v rámci startu regionální a městské koncepce.

Do této kategorie náleží cyklostezky, které splňují náležitosti cyklostezky uvedené v kategorii B s tím rozdílem, že akce je první etapou celkového řešení cyklistických stezek. Žadatel nebude muset dokládat předchozí aktivity, ale naopak představit svou vizi, jak chce finančně dál realizovat celou koncepci až do její finální podoby.

6. Náležitosti žádosti

Žadatel o příspěvek musí předložit svou žádost písemně v listinné formě v termínu stanoveném těmito Pravidly. Žádost musí být podána osobou oprávněnou ve smyslu platné právní úpravy jednat za žadatele a její součástí musí být:

- a) Vyplněný průvodní list, který je přílohou č.1 těchto „Pravidel“.
- b) Doklad o vlastnictví, spoluvlastnictví nebo jiném právu žadatele k nemovitostem (pozemkům a objektům), jichž se akce týká, resp. uvedeným ve stavebním povolení, popř. doklad o řešení vlastnických či jiných práv žadatele o příspěvek k těmto nemovitostem:
 - kopie výpisu z katastru nemovitostí vč. výpisu z katastrální mapy a
 - Smlouva o převodu pozemků (darovací, kupní) nebo Smlouva o zřízení věcného břemene nebo Smlouva o smlouvě budoucí (na převod pozemku nebo zřízení věcného břemene).

V případě, kdy stavbou dotčené nemovitosti (pozemky a objekty) jsou v majetku státu (např. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa železniční dopravní cesty s.o., státní podniky Povodí, s.p., Pozemkový fond ČR, Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových) může být tento doklad nahrazen souhlasem statutárního zástupce organizační složky státu nebo subjektu, který hospodaří s tímto majetkem se specifikací budoucího majetkového vypořádání.

V případě, že na akci nebylo vydáno stavební povolení nebo ve stavebním povolení nejsou uvedena parcelní čísla stavbou dotčených pozemků, bude jejich přehled vč. majetkoprávního vypořádání uveden v tabulce, která je přílohou č.2 těchto „Pravidel“.

- c) Položkový rozpočet stavebních objektů akce, jichž se poskytovaný příspěvek týká.
- d) Pravomocné stavební povolení pro danou akci ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v platném znění a ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění, které je v souladu s předloženou dokumentací.
- e) Projektová dokumentace (nebo její výtah) schválená ve stavebním řízení ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění minimálně v rozsahu technické zprávy a technický popis akce včetně situačního plánu.
- f) Čestné prohlášení statutárního zástupce obce o nepřekročení ukazatele dluhové služby 30% v předchozím roce vypočtený dle metodiky Ministerstva financí ČR.
- g) Prohlášení statutárního orgánu žadatele o zajištění vlastních prostředků ve výši odpovídající navrhovanému podílu žadatele na nákladech stavební části při výstavbě cyklistické stezky nebo na nákladech na údržbu cyklistické stezky pro rok 2008, které spolu s požadovaným příspěvkem z rozpočtu SFDI pokryjí 100% nákladů stavební části při výstavbě cyklostezky nebo nákladů na údržbu cyklostezky v roce 2008 a deklarace o výši a způsobu financování akce z vlastních (jiných) prostředků, které musí být určeny nezpochybnitelně a ve formě peněžního plnění.
- h) Stanovisko odboru dopravy krajského úřadu k realizaci akce, zejména z hledisek veřejné prospěšnosti, bezpečnosti dopravy a potřeby akce
- i) Čestné prohlášení statutárního orgánu žadatele, že nejméně po dobu 10-ti let po ukončení akce, která byla financována nebo spolufinancována z rozpočtu SFDI, nepřevede majetek nabytý z poskytnutých finančních prostředků do vlastnictví třetích osob, ani jej jinak nezczizí ani nepředá do úplatného užívání třetím osobám s výjimkou vyvolaných investic, nebo převodů vyplývajících ze zákonných ustanovení, nezastaví tento majetek po uvedené dobu, ani jinak nezatíží právy třetích osob vyjma případů, kde toto zatížení vyplývá z platné právní úpravy. Současně se žadatel zaváže zajistit, aby tento majetek mohl být po uvedené dobu i po jejím uplynutí trvale bezplatně užíván k účelu, ke kterému je určen s výjimkou těch případů, kde možnost úplatného užívání tohoto majetku je upravena zákonem.

Žádosti, které nebudou obsahovat výše uvedené náležitosti nebo nebudou v souladu s platnou legislativou a tyto vady nebudou odstraněny ani na základě výzvy SFDI ve smyslu bodu 10, odst. 2 a 3 těchto Pravidel, budou Výboru SFDI předloženy s negativním stanoviskem.

7. Specifické náležitosti žádosti (sloužící k bodovému ohodnocení)

Pro prezentaci dané akce bude zpracován:

- krátká DVD prezentace,
- textový dokument.

7.1. DVD prezentace

Jedná se o 3 – 4 minutový amatérský DVD záznam dané lokality, na základě kterého si bude moci udělat hodnotitelská komise konkrétní představu o současné situaci. Doporučuje se, aby na daném záznamu bylo:

- Obrazem: obrazový záznam ze segmentu uvažované trasy, vhodné doplnit o mapovou přílohu.
- Obrazem: ukázka úseků, které byly již zrealizovány.
- Slovně: funkční využití (za jakým účelem je akce realizována a očekávané přínosy a vlivy opatření),

Žádosti, které nebudou obsahovat danou prezentaci, budou Výboru SFDI předloženy s negativním stanoviskem.

7.2. Textový dokument

Textový dokument bude obsahovat informace (včetně doplňujících příloh) k bodu 8 a doklady specifikované u jednotlivých hodnotících kritérií popsanych v bodě 8 a dále

a) Údaje k bezpečnostním kritériím:

- Základní informace o žádosti: celková situace (širší vztahy), funkční využití (za jakým účelem je akce realizována a očekávané přínosy a vlivy opatření), základní parametry cyklostezky jako jsou délka, šířka, technologie povrchu apod., vhodné doplnit o mapovou přílohu.
- Statistické údaje (intenzity automobilové dopravy a cyklistické dopravy buď na komunikaci, z které je cílem odklonit provoz cyklistů na novou cyklostezku – pro kategorii A, případně údaje vztahující se k nejbližší frekventované komunikaci – pro kategorii B a C).
- Doplňující příloha pro kategorii A: stanovisko Policie ČR, že se jedná o nehodovou lokalitu.
- Doplňující příloha pro kategorii A: stanovisko ředitele školy, že daný úsek je prioritně budován jako bezpečná cesta do školy.

b) Údaje ke koncepčním kritériím:

- Soulad s rozvojovými dokumenty (např. územní plán, koncepce, strategie, program, studie, generel cyklistické dopravy) na regionální či místní úrovni.
- Spolupráce s okolními územně samosprávnými celky na výstavbě a provozování cyklistických stezek. Vazba akce na jiné cyklostezky (zrealizované, realizované, předložené nebo připravované) a to nejen žadatele a partnera, ale také ostatních subjektů (tzv. synergický efekt)
- Doplňující příloha pro kategorii B:
 - předchozí zkušenost žadatele s realizací cyklistických stezek v minulosti.
 - informace o tom, jakým způsobem žadatel získává údaje o nehodovosti a intenzitách cyklistů a automobilové dopravě, zda jsou dané údaje součástí studie, či generelu cyklistické dopravy města (nebo alespoň dopravního generelu) či celkové koncepce regionálního integrovaného projektu.
- Doplňující příloha pro kategorii B a C – pokud je akce součástí integrovaného regionálního projektu: stanovisko odboru dopravy krajského úřadu k realizaci akce, zejména z hledisek veřejné prospěšnosti, bezpečnosti dopravy a potřeby akce.

c) Údaje k finančním kritériím

- Míra finanční spoluúčasti žadatele
- Pro kategorii C žadatel doloží podklady uvedené v ekonomických kritériích pro tuto kategorii

Žádosti, které nebudou obsahovat výše uvedené náležitosti budou mít sníženo bodové ohodnocení.

8. Výběr akce (bodové ohodnocení)

Hodnocení pro Kategorii A: maximálně je možno získat 10 bodů

Bezpečnostní kritéria – maximálně je možno získat 8 bodů

Na základě přiložených podkladů (viz. bod 7. Pravidel) bude provedeno bodové ohodnocení dané lokality a to buď na základě intenzity cyklistů ve špičkové hodině a nebo na základě intenzity automobilové dopravy (žádost bude posuzována vždy jen z jednoho kritéria). Často se totiž stává, že intenzita cyklistické dopravy je velmi nízká a to z toho důvodu, že intenzita automobilové dopravy je naopak velmi vysoká. Jízda na kole po dané pozemní komunikaci je tak velmi nebezpečná a proto mnozí potenciální cyklisté raději volí jinou variantu dopravy. Žádost, která by byla postavena na intenzitách cyklistů by tak byla znevýhodněna.

Intenzita cyklistů		Intenzita automobilové dopravy (extravilán)		Intenzita automobilové dopravy (intravilán – jen města do 30000 obyvatel)	
Špičková hodina	Body	za 24 hodin	Body	za 24 hodin	Body
0 - 10	0	0 – 1500	0	0 – 2500	0
10 - 25	1	1500 - 2500	1	2500 - 3750	1
25 - 37	2	2500 - 3750	2	3750 - 5000	2
37 - 50	3	3750 - 5000	3	5000 - 5750	3
50 - 75	4	5000 - 5750	4	5750 - 6500	4
75 - 100	5	5750 - 6500	5	6500 - 7250	5
100 - 150	6	6500 - 7250	6	7250 - 9000	6
150 a více	7	7250 a více	7	9000 a více	7

Vysvětlivky k intenzitám cyklistů (platí i pro kategorii B a C):

- Při hodnocení budou brány v úvahu jen intenzity cyklistů, které byly skutečně nasčítány. Odhady nebudou vyhodnocovány. V případě nevěrohodných údajů může dojít k přezkoumání daných intenzit.
- Pokud dosahuje intenzita automobilové dopravy méně jak 1500 voz./24 h., pak kritérium intenzity cyklistů nebude bráno na vědomí a žádost získá 0 bodu za bezpečnostní kritéria.

Vysvětlivky k intenzitám automobilové dopravy (platí i pro kategorii B a C):

- Při hodnocení budou brány v úvahu jen intenzity automobilové dopravy z celostátního sčítání automobilové dopravy z roku 2005.

Osmý bod lze získat buď:

- za stanovisko Policie ČR, že se jedná o nehodovou lokalitu, případně, že se jedná o komunikaci, která je úzká, nemá krajnice nebo je zde vysoká intenzita nákladní dopravy a tudíž je pohyb cyklistů na ní extrémně nebezpečný.
- nebo za stanovisko ředitele školy, že daný úsek je prioritně budován jako bezpečná cesta do školy.

Vysvětlivky k pojmům „Nehodová lokalita“ a „Bezpečná cesta do školy“:

Nehodová lokalita, neboli místo častých dopravních nehod, je stanovena na základě „Metodiky identifikace a řešení míst častých dopravních nehod“ (CDV, 2001) a za ni je považováno takové místo, kde dojde na úseku 0,5km za období 2 roků minimálně:

- k 10 nehodám na silnici I.třídy
- k 7 nehodám na silnici II. a III. třídy

Toto kritérium nijak nebere v úvahu typ nehod a jejich následky. Proto bylo vyvinuto další kritérium: Křižovatky nebo úseky o délkách až 250m se posuzují jako místa častých dopravních nehod jestliže se na nich staly:

- nejméně 3 nehody s osobními následky za 1 rok
- nejméně 3 nehody s osobními následky stejného typu za 3 roky
- nejméně 5 nehod stejného typu za 1 rok

(za osobní následky se považuje lehká nebo těžká zranění, nebo usmrcení a za nehody v křižovatce se považují ty nehody, které se staly blíže než 125 metrů od středu křižovatky).

Za nehodovou lokalitu bude také považován úsek, kde došlo k úmrtí cyklisty, případně k těžkému zranění.

Bezpečná cesta do školy se týká především úseků v extravilánu, kdy v obci (městě) je škola a děti do ní dojíždějí z okolních obcí. Ve zdůvodnění musí být uvedeno o jakou školu se jedná, kolik ji navštěvuje dětí, kolik do ní dojíždí děti z vedlejší obce a kolik případně již dnes jezdí do školy na kole.

- U některých úseků mohlo dojít k bodovému podhodnocení akce vlivem ke specifickým podmínkám dané lokality. Hodnotitelská komise tak je oprávněna přidělit těmto akcím jeden bod „tzv. divoký bod“. Souhrnný počet bodů nesmí překročit 10 bodovou hranici.

Ekonomická kritéria – maximálně je možno získat 2 body

- Pokud míra finanční spoluúčasti žadatele bude vyšší 50%, tak žadatel obdrží 0,5 bodu, pokud bude vyšší než 60%, tak žadatel obdrží 1 bod, pokud bude vyšší jak 70%, tak žadatel obdrží 1,5 bodu a bude-li vyšší jak 75%, tak žadatel obdrží 2 body (tj. žadateli se podaří získat finance i z jiných zdrojů - např. EU, kraj). Zvláště je vhodná kombinace státních a evropských fondů. Žadatel může například požadovat příspěvek jen ve výši 7,5% uznatelných nákladů stavební části akce.

Hodnocení pro Kategorii B: maximálně je možno získat 10 bodů

Bezpečnostní kritéria – maximálně je možno získat 4,5 bodů

V určitých případech se dá těžko prokázat dopad nové cyklostezky na konkrétní úsek frekventované pozemní komunikace. Nicméně jelikož je řešena jako součást promyšlené koncepce celého území (města nebo regionu), kde prioritou je vybudovat síť bezpečných cyklotras, tak její realizace může přispět k naplnění daného cíle a tím i k zlepšení situace ve vztahu k bezpečnosti. V tomto kontextu tak budou porovnávány:

Intenzita cyklistů		Intenzita automobilové dopravy na daném úseku, případně v nejbližší lokalitě – městská koncepce	Intenzita automobilové dopravy na daném úseku, případně v nejbližší lokalitě – regionální koncepce
Špičková hodina	Body	za 24 hodin	Body
0 – 10	0	0 – 2500	0
10 – 50	1	2500 - 5000	1
50 – 75	2	5000 - 7500	2
75 – 100	3	7500 - 9 000	3
100 - 150	4	9 000 - 15 000	4
150 a více	4,5	15 000 a více	4,5

Ekonomická kritéria – maximálně je možno získat 1,5 bodu

- Pokud míra finanční spoluúčasti žadatele bude vyšší 50%, tak žadatel obdrží 0,5 bodu, pokud bude vyšší než 60%, tak žadatel obdrží 1 bod a bude-li vyšší než 70%, obdrží 1,5 bodu (tj. žadatel se podaří získat finance i z jiných zdrojů (EU, kraj). Zvláště je vhodná kombinace státních a evropských fondů. Žadatel může například požadovat příspěvek jen ve výši 7,5% uznatelných nákladů stavební části akce

Koncepční kritéria – maximálně je možno získat 4 body

- Pokud žadatel má zpracován nějaký programový dokument, na základě kterého je realizována daná akce, žadatel získává 1 bod. V případě města se jedná o územní plán, studii či generel cyklistické dopravy, v případě regionálního projektu se musí jednat o návaznost na koncepci, strategii, program daného regionu (kraje), kde je cyklostezka výslovně uvedena.
- Popis projektu, který bude odpovídat na tyto otázky (za každou uspokojivou odpověď lze získat 1 bod):

1. Jaká je předchozí zkušenost žadatele s realizací cyklostezek?

Hodnotící kritérium	Popis hodnocení
<p><i>TYP 1.1 –koncepce města</i></p> <p>Žadatel popíše své předchozí zkušenosti s realizací cyklostezek na území města</p> <p>Kolik kilometrů cyklostezek již má vybudováno, kolik finančních prostředků již vložilo do cyklistické dopravy, má žadatel plán dalšího financování cyklostezek.</p>	<p>Jde o to posoudit, zda dané opatření není jen ad-hoc a zda je skutečně generel dopravy systematicky a postupně naplňován.</p>
<p><i>TYP 1.2 –koncepce regionu (mikroregionu)</i></p> <p>Žadatel popíše své předchozí zkušenosti s realizací cyklostezek na území celého regionu, ke kterému se vztahuje strategický dokument.</p> <p>Kolik kilometrů cyklostezek již bylo vybudováno na území regionu v rámci integrovaného projektu, kolik finančních prostředků již vložil region do cyklistické dopravy, jaký má celý region plán dalšího financování cyklostezek.</p>	<p>Jde o to posoudit, zda dané opatření není jen ad-hoc a zda je skutečně strategie systematicky a postupně naplňována.</p>

2. Je projekt v souladu s programovými dokumenty na regionální či místní úrovni (v případě regionu se jedná např. o koncepcce, strategie, program, v případě města generel či studie cyklistické dopravy)?

<p><i>TYP 2.1 – koncepcce města</i></p> <p><i>Žadatel popíše a prokáže bezprostřední vazbu a souvislost předkládaného projektu s generelem (či studie) cyklistické dopravy daného území,</i></p> <p>Akce bude popsána tak, aby bylo zřejmé, jak její realizace přispěje k naplnění daného generelu. Většinou je daný úsek vybrané městské cyklotrasy. Proto bude prezentováno, co se již na této cyklotrase vybudovalo před touto stavbou a co se vybuduje po ní,</p>	<p>Hodnotí se relevance vazby a souvislosti předkládaného projektu s generelem (studii) cyklistických tras a cyklostezek na území města (a blízkého okolí).</p>
<p><i>TYP 2.2 –koncepcce regionu (mikroregionu)</i></p> <p><i>Žadatel popíše a prokáže bezprostřední vazbu a souvislost předkládaného projektu se svým strategickým dokumentem, případně s jeho vazbou na krajskou koncepci.</i></p> <p><i>Projekt musí být v souladu se strategií daného regionu (mikroregionu), případně Programem rozvoje územního obvodu příslušného kraje v platné verzi či s Generelem cyklistických tras a cyklostezek na území kraje (pokud jej má kraj k dispozici). Projekt přímo a jednoznačně musí přispívat k naplnění minimálně jednoho opatření/priority uvedeného v relevantním rozvojovém dokumentu (vazba území dopadu a realizace k rozvojovému dokumentu).</i></p>	<p>Hodnotí se relevance vazby a souvislosti předkládaného projektu se strategií daného regionu (mikroregionu), případně Programem rozvoje územního obvodu příslušného kraje v platné verzi či s Generelem cyklistických tras a cyklostezek na území kraje (pokud jej má kraj k dispozici).</p> <p>Hodnocena bude jen přímá vazba (není účelem kopírování strategií, ale konkretizace vazby).</p>

3. Jaké širší vazby jsou řešeny v rámci daného programového dokumentu na regionální či místní úrovni (jedná se např. o koncepcce, strategie, program)?

Hodnotící kritérium	Popis hodnocení
<p><i>TYP 3.1 – koncepcce města</i></p> <p><i>Žadatel stručně popíše základní teze politiky města, tj.</i></p> <p>budou podány informace o tom, jakým způsobem žadatel získává údaje o nehodovosti a intenzitách cyklistů a automobilové dopravě, projednává projekty s veřejností a zahrnuje cyklistickou dopravu do celkového dopravního systému</p>	<p>Hodnotí se pouze plnohodnotné reference s jasně popsanou přímou vazbou na cyklistickou dopravu.</p>
<p><i>TYP 3.2 –koncepcce regionu (mikroregionu)</i></p> <p><i>Žadatel stručně popíše základní priority, cíle a opatření programového dokumentu a popíše jak realizace daného projektu přispěje k realizaci navazujících aktivit a projektů přímo související, které jsou podmíněné realizací tohoto projektu.</i></p> <p>Projekt navazuje na jiný připravovaný, v realizaci nebo již zrealizovaný projekt/aktivitu daného programového dokumentu. Může se jednat jak o žadatele, ale i dalších subjektů (tzv. synergický efekt)?</p>	<p>Hodnotí se pouze jasně popsaná přímá vazba na předkládaný projekt.</p>

Hodnocení pro Kategorii C: maximálně je možno získat 10 bodů

Bezpečnostní kritéria – maximálně je možno získat 4,5 bodů

V určitých případech se dá těžko prokázat dopad nové cyklostezky na konkrétní úsek frekventované pozemní komunikace. Nicméně jelikož je řešena jako součást promyšlené koncepce celého území (města nebo regionu), kde prioritou je vybudovat síť bezpečných cyklotras, tak její realizace může přispět k naplnění daného cíle a tím i k zlepšení situace ve vztahu k bezpečnosti. V tomto kontextu tak budou porovnávány:

Intenzita cyklistů		Intenzita automobilové dopravy na daném úseku, případně v nejbližší lokalitě – městská koncepce		Intenzita automobilové dopravy na daném úseku, případně v nejbližší lokalitě – regionální koncepce	
Špičková hodina	Body	za 24 hodin	Body	za 24 hodin	Body
0 – 10	0	0 – 2500	0	0 – 2500	0
10 – 50	1	2500 - 5000	1	2500 - 3750	1
50 – 75	2	5000 - 7500	2	3750 - 5000	2
75 – 100	3	7500 - 9 000	3	5000 - 7250	3
100 - 150	4	9 000 - 15 000	4	7250 - 9000	4
150 a více	4,5	15 000 a více	4,5	9000 a více	4,5

Ekonomická kritéria – maximálně je možno získat 4,5 bodů

- Pokud míra finanční spoluúčasti žadatele bude vyšší 50%, tak žadatel obdrží 0,5 bodu, pokud bude vyšší než 60%, tak žadatel obdrží 1 bod a bude-li vyšší než 70%, obdrží 1,5 bodu (tj. žadatel se podaří získat finance i z jiných zdrojů (EU, kraj). Zvláště je vhodná kombinace státních a evropských fondů. Žadatel může například požadovat příspěvek jen ve výši 7,5% uznatelných nákladů stavební části akce
- Cílem „Kategorie C.“ je podpořit start realizace rozsáhlého integrovaného projektu, případně nastartovat rozvoj cyklistické dopravy na území města. Aby ale první etapa nebyla jen akcí ad-hoc, bez navazujících opatření, tak žadatel musí doložit svou představu o tom, jak bude dále pokračovat v realizaci a to prostřednictvím zodpovězení níže uvedených tří otázek (za každou uspokojivou odpověď lze získat 1 bod):

1a – pro region: Do jaké míry je rozpočet celého regionálního projektu jasný, podrobný a navrhované výdaje jsou nutné k realizaci?

1b – pro město: Podporuje Rada města systematicky cyklistickou dopravu, což je spojeno i se zadáním koncepčního dokumentu a s pravidelnou finanční podporou výstavby cyklistických stezek?

Hodnotící kritérium	Popis hodnocení
<p><i>TYP 1.1 – financování regionálního projektu</i></p> <p><i>Žadatel představí rozpočet celého projektu tak, aby byl dostatečně jasný a podrobný pro posouzení relevantnosti jednotlivých výdajů a etap.</i></p> <p>Rozpočet projektu obsahuje přehledné a jasné rozlišení jednotlivých etap projektu, které jsou charakterizované jejich projektovou připraveností s finančními položkami (územní rozhodnutí nebo stavební povolení)</p>	Hodnotí se přehlednost a srozumitelnost rozpočtu.
<p><i>TYP 1.2 – financování cyklistické dopravy na území města</i></p> <p>Žadatel doloží Usnesení Rady města k systematické podpoře cyklistické dopravy, které je spojeno se zadáním koncepčního dokumentu a s pravidelnou finanční podporou výstavby cyklistických stezek</p>	Přiložené Usnesení Rady města

2. Do jaké míry je časový harmonogram regionálního projektu či městského záměru realistický a splnitelný?

<p><i>Žadatel doloží časový harmonogram na základě reálného časového průběhu jednotlivých kroků a aktivit.</i></p> <p>V harmonogramu jsou zahrnuty všechny etapy projektu a s nimi související kroky, přičemž je zřejmá logická návaznost jednotlivých etap. Nastavený časový harmonogram projektu pro realizaci jednotlivých etap je proveditelný a jednotlivé lhůty je reálně možné dodržet.</p>	Hodnotí se provázanost harmonogramu s aktivitami projektu, vč. kroků, které s danými aktivitami souvisejí (např. výběrová řízení). Dále je hodnocen chronologický a logický postup jednotlivých kroků realizace projektu.
--	---

3 Jak jsou zohledněna možná rizika regionálního projektu či městského záměru?

<p><i>Žadatel doloží analýzu rizik, v níž identifikuje hlavní rizika projektu (např. právní faktor – vlastnické vztahy, veřejné zakázky, finanční faktor – nezískání dotace, prostředků na spolufinancování, pravděpodobnost jejich výskytu a míru jejich dopadu. Zároveň uvede opatření k jejich eliminaci.</i></p> <p>Žadatel identifikuje všechna hlavní rizika projektu, která mohou ohrozit jeho realizaci a udržitelnost, uvede pravděpodobnost jejich výskytu a míru dopadu na projekt (tzv. analýza rizik).</p>	Hodnotí se, zda a jak žadatel identifikoval hlavní rizika projektu. Na základě doporučené metodiky a stupnice odhadne pravděpodobnost výskytu a míru dopadu takového rizika. Hodnotí se způsoby a účelnost navržených řešení k eliminaci rizik s ohledem na charakter a velikost rizika.
--	--

Koncepční kritéria – maximálně je možno získat 1 bod

- Pokud žadatel má zpracován nějaký programový dokument, na základě kterého je realizována daná akce, žadatel získává 1 bod. V případě města se jedná o územní plán, studii či generel cyklistické dopravy, v případě regionálního projektu se musí jednat o návaznost na koncepci, strategii, program daného regionu, kde je cyklostezka výslovně uvedena.

Výběr žádostí o příspěvek podle těchto „Pravidel“ není správním řízením ve smyslu platné právní úpravy a proti rozhodnutí o poskytnutí příspěvku (resp. při nevyhovění žádosti) nelze podat opravný prostředek.

Výběr akce a přiznaný příspěvek z rozpočtu SFDI pro rok 2008 nezakládá žadateli právo na financování akce z rozpočtu SFDI v dalších letech.

Případné výjimky z těchto „Pravidel“ jsou v kompetenci Výboru SFDI a ředitele SFDI

9. Podání žádosti o příspěvek

Žádost o příspěvek v písemné listinné formě, vč. náležitostí dle bodu 6 a 7.2. Pravidel, lze předat osobně v sídle SFDI nebo zaslat doporučeně poštou na adresu:

**Státní fond dopravní infrastruktury
Sokolovská 278
190 00 Praha 9**

Průvodní list žádosti a prezentaci projektu dle bodu 7.1. Pravidel předloží žadatel o příspěvek také na DVD nosiči, který bude součástí předložené žádosti.

Zaslané podklady k žádostem se nevracejí.

10. Časový harmonogram podání žádostí o příspěvek, její evidence, vyhodnocení a jejího schvalování

1. podání žádostí o příspěvek

Termín: do 31.3.2008

V případě zaslání žádosti o příspěvek poštou je rozhodující datum razítka pošty, kdy byla žádost předána k přepravě. Lhůta je považována za splněnou, když žádost byla k poslednímu dni lhůty předána k přepravě.

Žádosti o příspěvek podané po tomto termínu nebudou posuzovány a budou vráceny žadateli.

2. evidence a prvotní vyhodnocení žádostí na SFDI z hlediska jejich úplnosti a potvrzení stavu žádosti žadateli

Termín: do 15.4.2008

Zaslané žádosti budou na SFDI zkontrolovány z hlediska jejich úplnosti a zaevidovány. Zároveň budou vyčísleny uznatelné a neuznatelné náklady akce a určena limitní výše příspěvku, kterou může SFDI poskytnout. Žadatel o příspěvek bude informován o stavu jeho podané žádosti. V případě, že žádost nebude obsahovat všechny požadované náležitosti, bude

žadatel vyzván k doplnění chybějících dokladů. Žadatel bude také dotázán, zda v případě krácení požadovaného příspěvku z titulu neuznatelnosti nákladů bude mít nadále o příspěvek v limitní výši zájem a zda bude mít dostatek finančních prostředků na realizaci akce.

3. doplnění žádosti žadatelem

Termín: do 5.5.2008

Žadatel o příspěvek reaguje na informaci od SFDI z bodu 2

4. zasedání Hodnotitelské komise

Termín: do 31.5.2008

Hodnotitelská komise na svém zasedání vyhodnotí všechny podané žádosti o příspěvek a předloží je Výboru SFDI k rozhodnutí spolu se svým doporučením.

5. schválení příspěvků Výborem SFDI

Termín: první polovina června 2008

Výbor SFDI na svém zasedání usnesením schválí poskytnutí příspěvku na vybrané akce, jeho výši a procento účasti příspěvku na celkových uznatelných nákladech stavební části akce.

6. Informace usnesení Výboru SFDI

Termín: 14 dní po zasedání Výboru SFDI

Usnesení Výboru SFDI bude zveřejněno na internetových stránkách SFDI. Zároveň budou žadatelé o příspěvek písemně informováni o usnesení Výboru SFDI. Tato informace bude v případě schválení příspěvku pro akci obsahovat i seznam podkladů nutných k uzavření Smlouvy.

11. Zúčtování poskytnutého příspěvku

Příjemce je povinen provést k 31.12.2008 zúčtování poskytnutého příspěvku podle metodického pokynu, který mu bude SFDI zaslán. V případě nevyčerpání příspěvku v roce 2008 není právní nárok na převod nečerpaných prostředků do roku 2009. V odůvodněných případech může příjemce požádat o převod nevyčerpáných finančních prostředků do roku následujícího a to v souladu s uzavřenou Smlouvou na rok 2008.

Přílohy: č.1.: Průvodní list žádosti

č.2.: Přehled majetkoprávního vypořádání