



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



**MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR**

Příloha č. 2, Výzvy č.26 MAS Lašsko z.s. – IROP – Doprava

Kritéria věcného hodnocení:

Kritéria věcného hodnocení mají formu hodnotící, tzn. každé kritérium je bodově ohodnoceno. Maximální počet bodů, které může žadatel získat u každého opatření, je 100. Minimální bodová hranice je stanovena na 50 % z celkového počtu bodů, tzn. 50 bodů. Pokud žádost o podporu nedosáhla či nepřesáhla minimální bodovou hranici, bude vyřazena z dalšího procesu hodnocení. Hodnocení kritérií věcného hodnocení je popsáno v Interních postupech MAS Lašsko, z. s. kap. 4.2.





EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

BEZPEČNOST DOPRAVY				
Č.	Název kritéria	Hodnocení	Referenční dokument	
VH1	Projekt zajišťuje bezbariérový přístup k zastávkám veřejné hromadné dopravy ¹	20	Projekt zajišťuje bezbariérový přístup k 2 a více zastávkám veřejné hromadné dopravy	Žádost o podporu Studie proveditelnosti
		15	Projekt zajišťuje bezbariérový přístup k 1 zastávce veřejné hromadné dopravy	
		10	Projekt nezajišťuje bezbariérový přístup k zastávkám veřejné hromadné dopravy	
VH2	Projekt zajišťuje přístup k přechodům pro chodce nebo místům pro přecházení	20	Projekt zajišťuje přístup k 2 a více přechodům pro chodce nebo místům pro přecházení	Žádost o podporu Studie proveditelnosti
		15	Projekt zajišťuje přístup k 1 přechodu pro chodce nebo místu pro přecházení	
		10	Projekt nezajišťuje přístup k přechodům pro chodce nebo místům pro přecházení	
VH3	Projekt zajišťuje budování prvků k zvyšování bezpečnosti pěší dopravy ²	20	Projekt zajišťuje budování 1 a více prvků k zvyšování bezpečnosti	Žádost o podporu Studie proveditelnosti
		0	Projekt nezajišťuje budování prvků k zvyšování bezpečnosti	
VH4	Průměrná intenzita automobilové dopravy v místě realizace projektu	20	Průměrná intenzita automobilové dopravy překračuje 10 000 voz. /24 hod.	Studie proveditelnosti
		15	Průměrná intenzita automobilové dopravy je v rozmezí 5 001 – 10 000 voz. /24 hod.	
		10	Průměrná intenzita automobilové dopravy je v rozmezí 3 001 – 5 000 voz. /24 hod.	
		5	Průměrná intenzita automobilové dopravy je v rozmezí 1 501 – 3 000 voz. /24 hod.	
		0	Průměrná intenzita automobilové dopravy nepřekračuje 1 500 voz. /24 hod.	
VH5	Celkové způsobilé výdaje projektu ke dni podání žádosti o podporu	20	Celkové způsobilé výdaje projektu jsou ve výši do 1 190 000 Kč včetně	Žádost o podporu
		15	Celkové způsobilé výdaje projektu jsou ve výši 1 190 001 Kč – 2 380 000 Kč včetně	
		10	Celkové způsobilé výdaje projektu jsou ve výši 2 380 001 Kč a více	

¹ Přístupem k zastávce veřejné dopravy se rozumí přístup k jedné zastávce v jednom směru jízdy

² Konkrétní prvky k zvyšování bezpečnosti pěší dopravy: 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





EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

CYKLODOPRAVA				
Č.	Název kritéria	Hodnocení		Referenční dokument
VH1	Projektem řešená cyklostezka/cyklotrasa nebo liniové opatření pro cyklisty se přímo napojuje na stávající liniovou cyklistickou infrastrukturu	20	Projektem řešená cyklostezka/cyklotrasa nebo liniové opatření pro cyklisty se přímo napojuje na stávající liniovou cyklistickou infrastrukturu na obou svých koncích	Žádost o podporu Studie proveditelnosti
		15	Projektem řešená cyklostezka/cyklotrasa nebo liniové opatření pro cyklisty se přímo napojuje na stávající liniovou cyklistickou infrastrukturu alespoň jedním koncem	
		10	Projektem řešená cyklostezka/cyklotrasa nebo liniové opatření pro cyklisty se nenapojuje na stávající liniovou cyklistickou infrastrukturu	
VH2	Projekt má dopad na území obcí nebo místních částí obcí MAS Lašsko ³ - od místa realizace projektu k hranici další obce	20	Projekt má dopad na území 3 a více obcí nebo místních částí obcí	Žádost o podporu Studie proveditelnosti
		15	Projekt má dopad na území 2 obcí nebo místních částí obcí	
		10	Projekt má dopad na území 1 obce nebo místní části obce	
VH3	Při rekonstrukci, modernizaci nebo výstavbě komunikace pro cyklisty nebo liniového opatření pro cyklisty je součástí projektu výsadba doprovodné zeleně	20	Při rekonstrukci, modernizaci nebo výstavbě komunikace pro cyklisty nebo liniového opatření pro cyklisty je součástí projektu výsadba doprovodné zeleně	Žádost o podporu Studie proveditelnosti
		0	Při rekonstrukci, modernizaci nebo výstavbě komunikace pro cyklisty nebo liniového opatření pro cyklisty není součástí projektu výsadba doprovodné zeleně	
VH4	Projekt přispěje ke svedení cyklistické dopravy z pozemní komunikace zatížené automobilovou dopravou	20	Průměrná intenzita automobilové dopravy překračuje 10 000 voz./24 hod.	Studie proveditelnosti
		15	Průměrná intenzita automobilové dopravy je v rozmezí 5 001 – 10 000 voz./24 hod.	
		10	Průměrná intenzita automobilové dopravy je v rozmezí 3 001 – 5 000 voz./24 hod.	
		5	Průměrná intenzita automobilové dopravy je v rozmezí 1 501 – 3 000 voz./24 hod.	
		0	Průměrná intenzita automobilové dopravy nepřekračuje 1 500 voz./24 hod.	
VH5	Celkové způsobilé výdaje projektu ke dni podání žádostí o podporu	20	Celkové způsobilé výdaje projektu jsou ve výši do 1 190 000 Kč včetně	Žádost o podporu
		15	Celkové způsobilé výdaje projektu jsou ve výši 1 190 001 Kč – 2 380 000 Kč včetně	
		10	Celkové způsobilé výdaje projektu jsou ve výši 2 380 001 Kč a více	

³ Místem dopadu se rozumí širší území, kde se nacházejí cílové skupiny projektu, které mají užitek z realizace projektu. Projektem dojde prokazatelně k obsluhovanosti obyvatel z více obcí nebo místních částí ve vzdálenosti do 3 km. Doložení této skutečnosti bude popsáno ve Studii proveditelnosti.

