**Odpovede k najčastejšie kladeným otázkam k Metodike posudzovania, hodnotenia a priorizácie projektov cyklistickej infraštruktúry**

1. **V súvislosti so spracovaním modelu dopytu je potrebné, aby sa realizoval prieskum dochádzky podľa vzorového dotazníka? My máme k dispozícii od firiem zakladené údaje, ktoré hovoria o počte zamestnancov, počte osôb, ktorí cestujú autom, autobusom, na bicykli a pešo a očakávaný nárast počtu cyklistov po vybudovaní cyklotrasy. Dotazník je viac detailný, ale nemôžeme očakávať od zamestnávateľov, ktorí majú 4500 zamestnancov, aby nám vypracovávali tabuľku a uvádzali, pohlavie, odkiaľ a ako dlho cestujú do práce a akým spôsobom po jednotlivých osobách, pretože by bo bolo príliš zaťažujúce a tieto súhrnné informácie, ktoré sme od nich dostali považujeme za postačujúce.**

Prieskum nie je povinný a navrhnutý vzor dotazníku sa môže upraviť podľa potreby. Základné údaje môžete použiť v rámci opisu projektu, privítame tiež podrobnejší popis metodiky prieskumu v prílohe.

Pre daný model sú podstatné najmä údaje o mieste pobytu a vzdialenosti dochádzky. Tieto sú priamo použiteľné na úpravu dát zo sociálnej poisťovne, ktoré máme k dispozícii (nie každý dochádza z miesta trvalého bydliska). Ostatné údaje sú skôr výskumného charakteru v oblasti kompetetívnosti cyklistickej dopravy voči ostatným módom, rozširujúce našu databázu údajov z kampane „Do práce na bicykli“ a obdobných prieskumov.

Potenciál nárastu užívateľov cyklistickej dopravy je zohľadnený priamo vo výpočtoch modelu. Jednoduché proklamatívne otázky typu „Budete po vybudovaní cyklocesty dochádzať do práce na bicykli častejšie?“ neodporúčame. Vo všeobecnosti totiž, pokiaľ vhodne neočistia odpovede od možného „pozitívneho“ skreslenia, nespĺňajú metodické požiadavky relevantnosti prieskumu preferencií (stated-preference survey).

Pre základnú štatistickú relevanciu distribúcie dochádzky postačuje rádovo pár stoviek pozorovaní, v prípade najväčších zamestnávateľov (nad 1000 zamestnancov) je teda možné robiť prieskum len napr. na 10-20% vzorke zamestnancov (za predpokladu, že bude „náhodná“ a rovnomerne rozdelená medzi hlavné skupiny zamestnancov (administratíva, výroba a pod.).

*Poznámka na okraj – ak má zamestnávateľ naozaj záujem a podporuje projekt či využívanie cyklistickej dopravy ako takej, isto mu nebude robiť problém zapojiť sa do prieskumu. Koniec-koncov, ak vynecháte proklamatívne otázky, vyplnenie miesta pobytu, či spresnenie vzdialenosti dochádzky je len jedna otázka navyše...*

1. **V metodike posudzovania a hodnotenia projektov cyklistickej infraštruktúry je požadované vypracovať harmonogram prípravy Ganttovou formou. Bude toto vyžadované vo výzve ako samostatná povinná príloha? Bude potrebné to spracovať od začiatku prípravy projektu resp. začiatku vysporiadavania pozemkov, aj keď sa s prípravou mohlo začať skôr ako 1.2.2020 alebo by stačilo vypracovať harmonogram realizácie projektu v odrážkach?**

Harmonogram prípravy a realizácie projektu sa vo formulári výzvy napokon vypĺňa len vo forme tabuľky s predpokladanými dátumami začiatku a konca realizácie v časti VI. Tieto údaje informatívne privítame aj pre procesy prípravy, ktorých refundácia nebude požadovaná alebo možná (začali pred 1.2.2020). Pri procesoch realizácie požadujeme zohľadniť aj obmedzenia výstavby (napr. výrubové povolenia a pod.). Ganttov diagram požadovaný podľa metodiky bude napokon dožiadavaný len v kritických prípadoch, jeho (proaktívne) podanie v prílohe ŽoPPM bude vítané aj v ostatných prípadoch.

1. **Je možné realizovať iba samostatné cyklotrasy alebo je možné realizovať aj kombinované cyklotrasy s chodníkmi pre peších? Mohla by mať takáto kombinovaná stavba chodníka a cyklotrasy vplyv na nižšie hodnotenie kvôli možnému obmedzeniu počtu cyklistov, keď danou trasou prechádzajú aj chodci?**

V existujúcej zástavbe je pri zriaďovaní cyklotrasy často potrebné upraviť aj priľahlé chodníky pre peších. Aj v prípade novostavieb preto patria spoločné a kombinované cyklotrasy s chodníkmi pre peších medzi možné spôsoby vedenia, ak sú prípustné a plnia návrhové požiadavky TP 085. Z pohľadu modelovania dopytu nemá takéto vedenie cyklotrasy vplyv na výpočet počtu užívateľov a benefitov. Základné hodnotiace skóre je založené na pomere nákladov voči prínosom, a tak vyššie náklady relatívne znižujú hodnotenie projektu. V bežných prípadoch by to ale nemalo predstavovať významné riziko neschválenia ŽoPPM. Odporúčame však z projektu vyčleniť investície priamo nesúvisiace s cyklistickou infraštruktúrou (napr. revitalizácie námestí, výstavbu iných spevnených plôch a pod.).

1. **V prípade, že celkové oprávnené výdavky na 1 km cyklotrasy budú vyššie ako 500 tisíc EUR a bude na základe zdôvodnenia uznaný takýto projekt, budú výdavky nad túto sumu oprávnené alebo ich bude musieť hradiť žiadateľ? Je možné schváliť projekt s celkovými oprávnenými výdavkami na 1 km vyššími ako 500 tisíc EUR  iba za podmienky, že suma nad 500 tisíc EUR na 1 km bude neoprávnená a hradená žiadateľom alebo by mohla byť oprávnená ak bude akceptované zdôvodnenie?**

V prípade schválenia projektu podľa bodu 3.3.2 Výzvy, budú oprávnené aj výdavky nad limit 500 tisíc Eur / 1 km, pokiaľ budú splnené aj ostatné požiadavky oprávnenosti podľa bodu 3.3.3 Výzvy.

1. **Bude na CBA analýzu existovať nejaký excelovský dokument, kde sa bude vypočítavať ekonomická analýza alebo sa bude vypĺňať iba príloha II metodiky CBA a niekde sa samostatne uvedie ukazovateľ B/C alebo akým spôsobom, kde a aké ukazovatele sa budú počítať?**

Nákladovo-výnosová analýza CBA bude celá spracovávaná vykonávateľom (MDV SR) v zmysle metodiky CBA. Nákladovú stranu definuje žiadateľ v ŽoPPM v častiach VI. a VII. Na výnosovej strane sa bude vychádzať z modelovaného dopravného potenciálu, primárne na základe interných štatistických podkladov získaných z oficiálnych štátnych či externých zdrojov. Zohľadňované tiež budú zo strany žiadateľa poskytnuté relevantné doplňujúce údaje v ŽoPPM, časť IV. a iné (napr. z prieskumu dochádzky.

1. **Čo sa týka dodatočných hodnotiacich kritérií budú hodnotené pri každom projekte všetky kritériá, pretože nie každý projekt musí viesť k zamestnávateľom a zároveň sa napája aj na významnú zastávku a aj ide okolo areálov škôl, či iných objektov? Náš projekt je zameraný na cestovanie do práce t.j. nerieši priame napojenie na projekty škôl a významné zastávky, avšak ak sa z našej cyklotrasy cestujúci napojí na ďalšie plánované cyklotrasy v meste, tak sa dopraví aj k školám, objektom, či významným zastávkam. Budú sa teda posudzovať iba relevantné hodnotiace kritéria alebo všetky, prípadne bude sa brať do úvahy ďalšie potenciálne napojenie cyklistov z našej cyklotrasy na ďalšie plánované alebo existujúce cyklotrasy?**

Hodnotené budú pre každý projekt všetky doplňujúce kritériá. Pokiaľ ich projekt pre dané kritérium projekt nenaplní, nezíska príslušné dodatočné bodové hodnotenie. Každý projekt ale bude mať svoje základné hodnotiace skóre odvodené z výsledku CBA.

Dopravný model zaručuje, že v potenciáli využitia cyklotrasy sa zohľadňuje akékoľvek (aj čiastkové) využitie navrhovanej cyklotrasy na všetkých prirodzených spojniciach medzi všetkými zdrojmi a cieľmi ciest (pracovné príležitosti, školy a významné stanice a zastávky VOD).

1. **Bude existovať nejaká príručka pre žiadateľa, prijímateľa a oprávnených výdavkov?**

Na účely Výzvy na predkladanie žiadostí o poskytnutie prostriedkov mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti nebola vypracovaná príručka so špecifikáciou oprávnených výdavkov.

1. **Bude potrebné v rámci projektu napĺňať nejaké merateľné ukazovatele?**

V nadväznosti na naplnenie cieľa reformy, vyplývajúcej z Plánu obnovy a odolnosti, ktorým je 200 km cyklotrás, bude zo strany MDV SR spracovávaný ukazovateľ počtu km. Voľba dĺžky cyklistickej komunikácie v rámci projektu je však výlučne na žiadateľovi. Nie je stanovený minimálny, a ani maximálny rozsah dĺžky cyklotrasy v rámci projektu**.**

1. **Bude potrebné riešiť nejaké monitorovacie správy?**

Predkladanie monitorovacích správ upravuje Zmluva o poskytnutí prostriedkov mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti. Prijímateľ prostriedkov mechanizmu bude povinný predkladať monitorovacie správy. Pôjde o priebežnú, záverečnú a následnú monitorovaciu správu. Priebežné monitorovacie správy predkladá prijímateľ vždy spolu so žiadosťou o platbu. Záverečnú monitorovaciu správu predkladá prijímateľ spolu s poslednou žiadosťou o platbu. Pri poslednej žiadosti o platbu sa preto priebežná monitorovacia správa nepredkladá. Počas doby udržateľnosti projektu (5 rokov) bude prijímateľ povinný predkladať následné monitorovacie správy, a to v periodicite najmenej vždy po uplynutí každých 12 mesiacov odo dňa ukončenia realizácie projektu.

1. **V metodike CBA analýzy v časti 2.2 Metóda B – Zoznam podkladov požadovaných od žiadateľa – 1) – sa požaduje urobiť mapu A3 a spomínajú sa tam priľahlé obce v okruhu do 7 max 15-16 km, ale podľa metodiky na hodnotenie projektov cyklistickej infraštruktúry má ísť o projekty do 5 km od miest s viac ako 20 000 obyvateľmi. Má to byť teda realizované v okruhu do 16 km ako je uvedené v Metodike CBA?**

Je potrebné rozlišovať oprávnené územie na realizáciu projektu a záujmové územie modelu. Oprávnené územie na realizáciu projektu je skutočne v princípe definované okruhom obcí do vzdialenosti cca 5 km od jadrového mesta. Táto hranica však nijako nesúvisí a neobmedzuje výpočet potenciálu dochádzky na bicykli v rámci dopravného modelu aj z väčších vzdialeností.

Metodika CBA je z pohľadu žiadateľa len informačným dokumentom., Vznikala ešte pred definovaním iných procesov a obsahových náležitostí spojených s výzvou. Väčšinu podkladov potrebných pre spracovanie modelu dopytu už má vykonávateľ k dispozícií z iných zdrojov a od žiadateľa budú požadované len podklady priamo uvedené vo výzve.