



Fundusze Europejskie
dla Polski Wschodniej



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



 **PARP**
Grupa PFR

Infrastruktura drogowa 23

Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości

ul. Pańska 81/83, 00-834 Warszawa

tel.: 801 332 202, 22 574 07 07

e-mail: info@parp.gov.pl

www.pytania.parp.gov.pl



INFRASTRUKTURA DROGOWA NABÓR 14.06-30.08/23

Bardzo proszę o informację, gdzie udostępniona została zaktualizowana wersja Niebieskiej Księgi transportu drogowego (z ang. Blue Book) - do konkursu - działanie 4.1. Na stronie internetowej CUPT, zamieszczone zostały tylko aktualizacje dla transportu kolejowego i publicznego (<https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/>)

Niebieska księga dla transportu drogowego została opublikowana i jest dostępna pod adresem:

<https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/metodyka-analzy-kosztow-i-korzysci/niebieskie-ksiegi-2021-2027/>

Biorąc pod uwagę kryterium 25 - Zastosowanie w projekcie elementów poprawiających bezpieczeństwo rowerzystów w ruchu drogowym pojawia się pytanie czy jeśli beneficjent realizuje projekt na odcinku 10 km, na 5 km ma teraz drogę dla rowerów w kostce i zamierza wybudować pozostałe 5 km w asfalcie to wg tego kryterium będzie miał 100 % w ścieżkach i uzyska 5 pkt?

Nie, zgodnie z zasadami opisanymi w kryterium, do oceny będą brane pod uwagę wyłącznie odcinki o nawierzchniach asfaltowych, zatem będzie to 50 % długości drogi i Beneficjent uzyska 3 pkt.

Co należy zrobić (zlecić, opracować, uwzględnić w OPZ) oraz czym dysponować na etapie wniosku o dofinansowanie aby spełnić kryterium dot. DNSH? Czy w opisach przedmiotu zamówienia należy obowiązkowo uwzględnić kryteria zielonych zamówień? Co oznacza zgodność z kryteriami zamówień publicznych?



Przed przystąpieniem do opracowania OPZ warto zapoznać się z opracowanym przez Komisję Europejską Unijnymi kryteriami zielonych zamówień publicznych w sektorze transportu drogowego, link: https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/priority-themes-eu-cities/innovative-and-responsible-public-procurement-cities_pl. Dokument jest tak skonstruowany, że użyte tam specyfikacje techniczne odnoszą się do cyklu życia projektu w różnych jego postaciach (tj. dla usług, dla zakupów). Ponadto ma on gotowe propozycje zapisów do ujęcia w OPZ. Wykorzystanie zapisów z ww. dokumentu w OPZ pozwoli spełnić obowiązek uwzględnienia kryteriów zielonych zamówień.

Dobrze jest pamiętać też, że nie tylko sektor transportu drogowego posiada opracowane zielone kryteria zamówień. Do innych, najczęściej zamawianych w UE usług, towarów i robót KE opracowała także zestawy kryteriów zielonych zamówień. Beneficjent powinien dokonać indywidualnej analizy i wyboru kryteriów zielonych zamówień publicznych, wynikające ze specyfiki zadań.

Co należy zrobić z „wzorem listy kontrolnej DNSH” załączonym do dokumentacji konkursowej? W liście załączników do wniosku pojawia się „Lista kontrolna dotycząca zasady „nie czyn poważnych szkód”” – czy to to samo?

Nie – wzór listy kontrolnej i lista kontrolna to nie jest to samo. Nie chodzi o załączenie do wniosku o dofinansowanie wzoru listy. Korzystając ze Wzoru listy kontrolnej dotyczącej zasady „nie czyn poważnych szkód” należy, zgodnie z wymogami konkursu, przygotować Listę kontrolną dotyczącą zasady „nie czyn poważnych szkód” właściwą dla danego projektu i załączyć do składanego wniosku o dofinansowanie. We wzorze listy kontrolnej punkty dot. priorytetu „Spójna sieć transportowa” zostały wskazane od str. 61 do str. 90.

Czy dla projektów dla których wartość robót budowlanych przekracza 20 mln euro należy zabezpieczyć środki finansowe na audyt zewnętrzny w ramach wydatków kwalifikowalnych. W poprzedniej perspektywie

finansowej 2014-2020 mieliśmy taki jeden projekt dla którego zaszła konieczność przeprowadzenia audytu zewnętrznego.

W obecnej perspektywie nie ma takiego obowiązku.

Czy do spełnienia wymagań wskazanych w Kryterium nr 24:

„Przygotowanie projektu do realizacji” i uzyskania punktów w zakresie związanym z decyzjami o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej / pozwoleniami na budowę wystarczające będzie uzyskanie ostatecznych decyzji / pozwoleń posiadających równocześnie rygor natychmiastowej wykonalności? W przypadku posiadania przez Beneficjenta ostatecznej decyzji zezwalającej na realizację inwestycji posiadającej równocześnie rygor natychmiastowej wykonalności nie ma żadnych przeszkód do rozpoczęcia i realizacji inwestycji drogowej. Roboty budowlane mogą rozpocząć się niezwłocznie po przeprowadzeniu postępowania przetargowego i podpisaniu umowy na Wykonawstwo dla zadania wskazanego w ramach projektu. W związku z powyższym, przygotowanie projektu do realizacji w aspekcie związanym z posiadaniem odpowiednich decyzji formalno-prawnych jest w takim przypadku na bardzo wysokim, wręcz maksymalnym poziomie. Zaznaczyć należy, że niejednokrotnie osiągnięcie przez decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej statusu prawomocności następuje po zakończeniu realizacji inwestycji, ponieważ prawomocność nie warunkuje możliwości realizacji inwestycji jeśli wydana decyzja posiada rygor natychmiastowej wykonalności. W świetle powyższego zasadnym wydaje się uznanie, że uzyskanie ostatecznych decyzji / pozwoleń posiadających równocześnie rygor natychmiastowej wykonalności jest wystarczające do uzyskania dodatkowych punktów w ramach Kryterium 24.

W definicji kryterium wskazano, że decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej/pozwolenie na budowę musi być prawomocna. Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności nie wpływa na prawomocność decyzji. Kryterium 24 „Przygotowanie projektu do realizacji” należy do kryteriów premiujących, których niespełnienie nie powoduje odrzucenia projektu.

Czy dopuszczalny jest podział zakresu rzeczowego Projektu (np. z uwagi na zbyt duże całkowite koszty inwestycji), który Wnioskodawca dookreśli szczegółowo we wniosku o dofinansowanie na etapy (czyli wykonanie jedynie części - określonego etapu wydzielonego z pełnego zakresu projektu ujętego w RPT)? (Kryterium nr 4 - Projekt został ujęty w Regionalnym Planie Transportowym województwa z makroregionu Polski Wschodniej)

Zgodnie z definicją kryterium, ocenie podlega czy – na moment złożenie wniosku o dofinansowanie - zakres projektu jest ujęty w Regionalnym Planie Transportowym (RPT).

RPT jest dokumentem, który ma wskazywać kluczowe inwestycje w obszarze transportu, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie z funduszy UE na lata 2021-2027, oraz –wskazując potencjalne źródło finansowania danej inwestycji – stanowi linię demarkacyjną pomiędzy poziomem krajowym i regionalnym wdrażania funduszy UE. Zatem zakres projektu musi obejmować całość bądź etap, projektu wskazanego w RPT do sfinansowania z FEPW.

Czy droga posiadająca status drogi o znaczeniu militarnym/obronnym może otrzymać dofinansowanie z Funduszy Europejskich np. z programu FEPW? Zakładając, że inwestycja wpisuje się w zakres wsparcia np. działania 4.1 FEPW i spełnia wszystkie inne kryteria - czy status drogi obronnej wyklucza ją z otrzymania dofinansowania?

Aby otrzymać dofinansowanie, każdy projekt musi spełnić kryteria wyboru projektów określone dla działania 4.1 FEPW 2021-2027. Pełniona funkcja lub status danej drogi nie ma wpływu na ocenę projektu.

Na dzień dzisiejszy alokacja przeznaczona na działanie 4.1 FEPW została wyczerpana. W związku z tym nie jest planowane ogłoszenie kolejnego naboru.

Czy dysponują Państwo metodologią / wytycznymi do wyliczania wskaźników: RCR056 Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej oraz RCR055 Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg?

Do wyliczenia wskaźników:

a) **RCR056** Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej oraz

b) **RCR055** Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg,

proszę korzystać z metodologii opisanej w *Methodological support for ERDF and Cohesion Fund result indicators in the field of transport post 2020* JASPERS (2021) :

https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/evaluations/guidance/2021/transport-indicators/methodological_support_indicators_post_2020_en.pdf.

Czy koszty realizacji Projektów określone jako koszty zamienne będą stanowić w całości wydatek kwalifikowalny?

Kwalifikowalność wydatków regulują „Wytyczne dotyczące kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027” oraz katalog wydatków kwalifikowalnych określony w regulaminie wyboru projektów.

Koszty zamienne, co do zasady, mogą być kwalifikowalne w działaniu 4.1. FEPW. Szczegółowa analiza kwalifikowalności wydatków związanych z robotami dodatkowymi, bądź zamiennymi będzie odbywała się na etapie weryfikacji wniosku o płatność.



Czy koszty wynikające z obligatoryjnego mechanizmu/ klauzuli waloryzacji dotyczące doszacowania poziomu cen robót i usług związanych z realizacją projektu o wskaźnik zmian cen produkcji budowlano-montażowej, ogłaszany przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego, będą również objęte przyznaniem dla całego projektu poziomem dofinansowania jako koszt kwalifikowalny?

Koszty wynikające z zawartej umowy z wykonawcą (w tym podlegające ewentualnej waloryzacji), będą oceniane pod kątem kwalifikowalności zgodnie z Wytocznymi dotyczącymi kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027. Dlatego też, na etapie realizacji projektu będą mogły zostać uznane za wydatki kwalifikowane oraz rozliczone z dofinansowania w ramach przyznanej w ramach naboru kwoty dofinansowania.

Czy koszty wynikające z waloryzacji należy ujmować w kosztach projektu określonych we wniosku aplikacyjnym?

Na etapie składania wniosku o dofinansowanie nie ma możliwości określenia kwoty jaka ostatecznie będzie wynikała z ewentualnego zastosowania mechanizmu waloryzacji w realizowanych w przyszłości kontraktach. Dlatego nie można/nie należy uwzględnić ich we wniosku o dofinansowanie w budżecie projektu.

Czy koszty wynikające z wykonania w ramach projektu kanałów technologicznych oraz podatku VAT od tych nakładów będą obligatoryjnie kwalifikowalne czy będzie wymagana dodatkowa interpretacja administracji skarbowej w tym zakresie?

Koszty wynikające z wykonania w ramach projektu kanałów technologicznych oraz podatku VAT od tych nakładów mieszczą się w katalogu wydatków kwalifikowalnych stanowiącym zał. 2 do RWP. Śladem poprzednich perspektyw finansowych, po podpisaniu umowy o dofinansowanie, konieczne będzie przedstawienie dodatkowej interpretacji administracji skarbowej w tym zakresie.

Zasady kwalifikowalności podatku VAT zostały opisane w podrozdziale 3.5 Podatek od towarów i usług (VAT) Wytycznych dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027. Oświadczenie dot. VAT stanowi również załącznik przy podpisywaniu Umowy o dofinansowanie (przy projektach o całkowitej wartości (włączając VAT) równej lub większej niż 5 mln EUR).

Czy na dzień podpisania umowy o dofinansowanie z PARP – Beneficjent / Wnioskodawca będzie zobligowany do udokumentowania posiadania zabezpieczenia wkładu własnego przedmiotowego projektu w Budżecie i Wieloletniej Prognozie Finansowej?

Wszystkie dokumenty wymagane na etapie podpisania umowy o dofinansowanie zostały wymienione w Załączniku nr 6 do Regulaminu wyboru projektów.

W zakresie zabezpieczenia wkładu własnego, we wniosku o dofinansowanie – w części „Oświadczenia” – Wnioskodawca potwierdza, że posiada wystarczające środki finansowe gwarantujące płynną i terminową realizację projektu. Oświadczenie to składane jest pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Przed podpisaniem umowy o dofinansowanie, Wnioskodawca składa oświadczenie o aktualności danych i oświadczeń zawartych we wniosku o dofinansowanie.

Czy na etapie weryfikacji wniosku aplikacyjnego wstępnie planowane koszty projektu umieszczone w Budżecie Beneficjenta wypełniają kryterium dotyczące zapewnienia wystarczających zasobów finansowych na realizację projektu?

We wniosku o dofinansowanie w części „Oświadczenia” w pkt 6 Wnioskodawca oświadcza, że posiada wystarczające środki finansowe gwarantujące płynną i terminową realizację projektu przedstawionego we wniosku. Jednocześnie wnioskodawca składa oświadczenie wskazane w pkt. 1: „Oświadczam, iż informacje zawarte w niniejszym wniosku o dofinansowanie są zgodne ze stanem faktycznym i prawnym oraz że jestem świadoma/y odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywych oświadczeń.” W związku z powyższym informacje zawarte we wniosku o

dofinansowanie będą stanowiły podstawę do oceny kryterium 14 – Trwałość projektu.

Czy podatek od towarów i usług (VAT) będzie w Działaniu 4.1. Infrastruktura drogowa FEPW 2021-2027 stanowił w całości wydatek kwalifikowalny?

Kwalifikowalność podatku od towarów i usług (VAT) regulują „Wytyczne dotyczące kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027” – w szczególności podrozdział 3.5 „Podatek od towarów i usług (VAT)”. Regulamin konkursu nie przewiduje dodatkowych ograniczeń ponad te wynikające z treści wskazanych wytycznych.

Podatek VAT, co do zasady, może być kwalifikowalny w działaniu 4.1. FEPW.

Czy w kryterium nr 26 badane są jedynie rozwiązania dotyczące ochrony niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego na terenach zabudowanych czy wszystkie rozwiązania wynikające z audytu ruchu drogowego?

Jeżeli faktycznie w wyniku przeprowadzonego audytu będzie można wskazać rozwiązania dotyczące wyłącznie zmotoryzowanych uczestników, i niemające znaczenia dla ochrony niezmotoryzowanych uczestników ruchu, to fakt ich zastosowania w projekcie budowlanym nie będzie miał znaczenia dla oceny tego kryterium.

Czy w ramach działania 04.01 Infrastruktura drogowa: Możliwe jest złożenie wniosku o dofinansowanie na budowę lub przebudowę dróg gminnych lub powiatowych w celu ustanowienia niezbędnych połączeń do sieci TEN-T lub w celu umożliwienia wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej? Możliwe jest złożenie wniosku o dofinansowanie na budowę wewnętrznej obwodnicy miasta, która jest wskazana imiennie w załączniku nr 3 inwestycje lokalne do "Planu

Transportowego Województwa Mazowieckiego"? Miasto może być beneficjentem wyłącznie dla projektów polegających na budowie bądź przebudowie tylko i wyłącznie dróg wojewódzkich przebiegających przez obszar miasta? Dla dróg wojewódzkich przebiegających przez teren miasta – Prezydent miasta jest zarządcą tych dróg.

W ramach działania 04.01 Infrastruktura drogowa beneficjentami mogą być wyłącznie województwa z makroregionu Polski Wschodniej, tym samym złożenie przez miasto wniosku o dofinansowanie w niniejszym działaniu nie będzie możliwe.

Projekt musi być zgodny ze szczegółowymi zasadami określonymi dla działania 4.1 w SZOP i zakres projektu musi być ujęty w Regionalnym Planie Transportowym przyjętym przez województwo z makroregionu Polski Wschodniej. Dofinansowanie otrzymają projekty dotyczące inwestycji w infrastrukturę drogi wojewódzkiej (albo drogi, która zostanie zaliczona do kategorii dróg wojewódzkich najpóźniej w okresie trwałości), pod warunkiem, że na obszarach miejskich przedsięwzięcie nie będzie obejmowało budowy nowych dróg lub zwiększenia przepustowości dróg już istniejących (z zastrzeżeniem obwodnic). W przypadku realizacji inwestycji służącej ustanowieniu niezbędnych połączeń do sieci TEN-T, przejść granicznych oraz innych gałęzi zrównoważonego transportu – droga objęta wsparciem w programie FEPW 04.01 Infrastruktura drogowa powinna zapewniać połączenie z siecią TEN-T, przejściami granicznymi oraz innymi gałęziami zrównoważonego transportu, poprzez drogi o takich samych albo wyższych parametrach (poprzez drogę wojewódzką bądź drogę krajową).

Czy w ramach kryterium nr 16 Poprawność wskaźników projektu - Beneficjent powinien odnieść się również do wskaźników rezultatu, czy te wskaźniki muszą być wykazane w projekcie obligatoryjnie?

W Szczegółowym Opisie Priorytetów programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 w przypadku Priorytetu FEPW.04 Spójna sieć transportowa oprócz wskaźników produktu zostały wskazane 3 wskaźniki rezultatu:

WLWK-PLRR046 - Objętość paliwa wykorzystanego we wspartej infrastrukturze paliw alternatywnych;

WLWK-RCR056 - Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej;

WLWK-RCR055 - Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg.

We wniosku o dofinansowanie należy wykazać wszystkie wskaźniki, przy czym wartość wskaźnika WLWK-PLRR046 - Objętość paliwa wykorzystanego we wspartej infrastrukturze paliw alternatywnych może wynosić „0”, jeżeli tego typu zadanie nie będzie realizowane w ramach projektu.

Czy we wniosku o dofinansowanie muszą znaleźć się identyczne kategorie kosztów jak w instrukcji wypełniania wniosku? W instrukcji np. roboty budowlane zostały podzielona na 6 kategorii, tj.: 1. Nabycie robót i materiałów budowlanych 2. Budowa i inne roboty budowlane w zakresie mostów, tuneli, wiaduktów, estakad, węzłów i skrzyżowań w ciągu drogi, z uwzględnieniem infrastruktury towarzyszącej 3. Budowa i inne roboty budowlane w zakresie infrastruktury ochrony środowiska i adaptacji do zmian klimatu 4. Wydatki związane z zastosowaniem rozwiązań i urządzeń z zakresu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego 5. Odtworzenie nawierzchni drogi poza pasem prowadzonych robót 6. Budowa i inne roboty budowlane w zakresie parkingów i dróg dojazdowych. Czy można we wniosku o dofinansowanie pokazać roboty budowlane łącznie w jednej kategorii (bez rozbijania na ww. podkategorie)?

We wniosku o dofinansowanie z listy rozwijanej należy wybrać kategorie kosztu, do których zaliczamy:

1. Nieruchomości;
2. Roboty budowlane;



3. Informacja i promocja;
4. Usługi zewnętrzne, z wyjątkiem usług szkoleniowych;
5. Nadzór/zarządzanie inwestycją;
6. Opłaty administracyjne i pozostałe;
7. Inna kategoria wydatku.

Nie ma obowiązku rozbijania kategorii kosztu na podkategorie, zatem roboty budowlane mogą zostać ujęte w jednej kategorii kosztu. Tirety wskazane w Instrukcji wypełniania wniosku o dofinansowanie projektu (pkt. 1-6 w treści pytania) stanowią uzupełnienie informacji i można je wykorzystać jako wkład do opisu w polu „nazwa kosztu”, tj. pozycji, która pojawia się w systemie informatycznym przy wypełnianiu tabeli „opis wydatku” w ramach harmonogramu rzeczowo–finansowego.

Czy Wnioskodawca może ująć we wnioskach o dofinansowanie składanych w ramach FEPW 2021-2027/ w ramach kosztów kwalifikowalnych projektów koszty osobowe pracowników, w tym wynagrodzenia i pochodne od wynagrodzeń? Czy koszty zarządzania projektem to tylko i wyłącznie koszty Inżyniera kontraktu?

W działaniu 4.1 w ramach kosztów kwalifikowalnych nie przewidziano finansowania kosztów pośrednich, w tym kosztów osobowych personelu projektu.

Koszty inżyniera kontraktu należy wykazać w ramach nadzoru nad robotami budowlanymi.

W załączniku nr 2 do Regulaminu wyboru projektów ust. 1 pkt 13 – zapis dotyczący zarządzania projektem zostanie usunięty.

Jakie są wymagane elementy / informacje, które powinny zostać ujęte w Studium Wykonalności? Czy zakres zawarty w Niebieskiej Księdze dla projektów drogowych jest wystarczający czy należy uwzględnić również inne, dodatkowe informacje np. dotyczące wskaźników?



Zakres Studium wykonalności należy opracować zgodnie z Załącznikiem nr 2 do Wytycznych dotyczących zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027, tj. powinno obejmować:

- ocenę oddziaływania na środowisko;
- identyfikację projektu;
- definicję celów projektu;
- analizę wykonalności i rozwiązań alternatywnych;
- analizę finansową;
- analizę kosztów i korzyści;
- analizę wrażliwości i ryzyka;
- analizę instytucjonalną.

W związku z tym, że wskaźniki produktu i rezultatu są powiązane z analizą kosztów i korzyści, wskaźniki również powinny zostać zamieszczone w Studium.

Jeśli na dzień składania wniosku nie będziemy posiadali zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, kiedy najpóźniej trzeba będzie ją okazać? Przed podpisaniem umowy?

Decyzję/decyzje o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej należy przedstawić najpóźniej w dniu podpisania umowy o dofinansowanie projektu.

Jeżeli na dzień podpisania umowy o dofinansowanie z PARP – Beneficjent / Wnioskodawca nie będzie zobligowany do udokumentowania posiadania zabezpieczenia wkładu własnego przedmiotowego projektu – to kiedy musi takie dokumenty przedłożyć PARP? Czy ewentualne oświadczenie Skarbnika Beneficjenta/

Wnioskodawcy potwierdzające zabezpieczenie wymaganego wkładu własnego jest w powyższym celu wystarczające?

Podpisanie umowy jest równoznaczne z potwierdzeniem, że Beneficjent posiada środki niezbędne do zrealizowania projektu (vide § 9 wzoru umowy o dofinansowanie projektu). Podpisanie umowy może wymagać kontrasygnaty Skarbnika/osoby odpowiedzialnej za finanse jednostki, jeżeli wewnętrzne uregulowania Wnioskodawcy na to wskazują. Dodatkowe oświadczenia nie są wymagane, ponieważ we wniosku o dofinansowanie w części „Oświadczenia”, w pkt 6 Wnioskodawca oświadcza, że posiada wystarczające środki finansowe gwarantujące płynną i terminową realizację projektu przedstawionego we wniosku. Oświadczenie to składane jest pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

Kiedy zostaną przedstawione lub udostępnione szczegółowe wytyczne do Studium Wykonalności w świetle wytycznych i katalogu wydatków kwalifikowalnych określonych m. in.: w regulaminie wyboru projektów? (Kryterium nr 15 - Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej).

Zgodnie z definicją zamieszczoną przy kryterium nr 15 „Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej”, ocena poprawności analizy zostanie przeprowadzona w oparciu o Niebieską Księgę (z ang. Blue Book) i/albo z Wytycznymi w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych na lata 2021-2027 (gdymają zastosowanie) lub z Załącznikiem III (Metodyka przeprowadzania analizy kosztów i korzyści) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2015/207 z 20 stycznia 2015 r., rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) nr 480/2014 z dnia 3 marca 2014 r., Economic Appraisal Vademecum 2021-2027 – General Principles and Sector Applications (z ang. Vademecum oceny ekonomicznej 2021-2027 – Ogólne zasady i zastosowania sektorowe).

Dlatego też, zaleca się przygotowanie Studium wykonalności zgodnie z zakresem informacji zawartym w Niebieskiej Księdze dla projektów drogowych, z możliwością wykorzystania Tablic kosztów jednostkowych do wykorzystania w analizach kosztów i korzyści przygotowanych przez CUPT (link: [Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości, ul. Pańska 81/83, 00-834 Warszawa](https://www.cupt.gov.pl/strefa-</p></div><div data-bbox=)

beneficjenta/wdrażanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/narzedzia/tablice-kosztow-jednostkowych-do-wykorzystania-w-analizach-kosztow-i-korzysci.

Kryterium 27 określone jest w następujący sposób: Bezpośrednie połączenie budowanego/ przebudowywanego odcinka drogi, z siecią TENT, albo przejściami granicznymi, albo innymi gałęziami zrównoważonego transportu. Ocenie podlega czy budowany/ przebudowywany odcinek drogi łączy się, w sposób bezpośredni, z siecią TEN-T, albo przejściami granicznymi, albo innymi gałęziami zrównoważonego transportu (np. terminalami intermodalnymi, węzłami kolejowymi). W związku z powyższym zwracamy się z zapytaniem, czy w ramach powyższego kryterium zostanie uwzględnione objęcie wieloletnią (funkcjonującą przynajmniej przez 3 ostatnie lata) stałą ofertą przewozową autobusowo – kolejową realizowaną z przystanków autobusowych zlokalizowanych na odcinku drogi objętej przebudową (zgłaszaną do dofinansowania), do węzła przesiadkowego przy stacji/węźle kolejowym w ramach przewozów użyteczności publicznej, w ramach jednego wspólnego biletu kolejowo – drogowego jako bezpośrednie połączenie z innymi gałęziami zrównoważonego transportu?

Jak wskazali Państwo w pytaniu - w ramach kryterium 27 ocenie podlega czy przebudowywany odcinek łączy się bezpośrednio z siecią TEN-T, albo przejściami granicznymi, albo innymi gałęziami zrównoważonego transportu (np. terminalami intermodalnymi, węzłami kolejowymi). Jak widać katalog przykładów odnoszących się do innych gałęzi zrównoważonego transportu jest katalogiem otwartym. W tym zapisie nie chodzi wyłącznie o połączenie z obiektami infrastrukturalnymi (węzeł przesiadkowy, dworzec kolejowy itp.) ale również o to, by przebudowana droga bezpośrednio stanowiła element systemu zrównoważonego transportu. W Państwa przypadku decydujące znaczenie ma oferta przewozowa z jednym wspólnym biletem kolejowo-autobusowym. Jeżeli na przebudowywanym odcinku drogi znajdują się

przystanki, węzły przesiadkowe czy inne elementy, które umożliwią pasażerom regularne korzystanie z wskazanego w pytaniu biletu kolejowo-autobusowego wówczas wydaje się, że kryterium będzie spełnione.

Kryterium nr 17 - projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z

niepełnosprawnościami. Prosimy o przekazanie szczegółowej

interpretacji kryterium i sposobu jego oceny. a) Czy

Wnioskodawca/Beneficjent - jeżeli oświadczy, że na jego terenie (określając dokładnie że „jego teren” odnosi się tylko i wyłącznie do nieruchomości których jest właścicielem, na których znajdują się drogi wojewódzkie) nie obowiązują przezeń uchwalone dyskryminujące akty prawne – czy w takim razie zostanie spełnione kryterium dopuszczające?

b) Czy Wnioskodawca/Beneficjent - jeżeli oświadczy, że na terenie, na którym posiada swoją siedzibę nie obowiązują dyskryminujące akty prawne – czy w takim razie zostanie spełnione kryterium dopuszczające?

c) Czy oświadczenia powyższe muszą być spełnione łącznie czy wystarczy jedno z nich (a) lub b)) aby zostały spełnione kryterium dopuszczające?

d) Skoro zakłada się weryfikację kryterium na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie – czy samo oświadczenie we wniosku jest wystarczające do spełnienia kryterium dopuszczającego czy na potwierdzenie należy dołączyć jakieś własne oświadczenie/dokument do dokumentacji aplikacyjnej?

1. W przypadku gdy na terenie wnioskodawcy (tu: Województwa) znajduje się powiat/gmina, który/a przyjął/ła dyskryminujący akt prawny, ale sam wnioskodawca (Województwo) takiego aktu nie przyjął, wówczas może on zostać beneficjentem FEPW. Powyższe informacje zostaną zawarte w instrukcji do wniosku o dofinansowanie.

2. W przypadku gdy na terenie wnioskodawcy (tu: Województwa) znajduje się powiat/gmina, który/a przyjął/ła dyskryminujący akt prawny, ale sam wnioskodawca (Województwo) takiego aktu nie przyjął, wówczas może on zostać beneficjentem FEPW. Powyższe informacje zostaną zawarte w instrukcji do wniosku o dofinansowanie.
3. Oświadczenia nie muszą być spełnione łącznie, ponieważ dotyczą różnych rodzajów Wnioskodawców. Pierwsze oświadczenie składają jednostki samorządu terytorialnego, a drugie podmioty kontrolowane lub zależne od jednostek samorządu terytorialnego. W przypadku Działania 04.01 Infrastruktura drogowa Beneficjentami projektów są województwa PW+, które składają tylko oświadczenie (a).
4. Informacje zawarte we wniosku o dofinansowanie będą stanowiły podstawę do oceny przedmiotowego kryterium. W związku z tym nie należy dołączać dodatkowych dokumentów.

Deklaracje wnioskodawcy zostaną zweryfikowane z listą JST dostępną na stronie [Rzecznika Praw Obywatelskich](#) (RPO). Jeśli JST uważa, że jej status na liście RPO jest nieaktualny, wówczas przedkłada kopię aktu uchylającego lub w przypadku zmiany dyskryminującego aktu prawa stosowną opinię BRPO.

Powyższe informacje zostaną zawarte w instrukcji do wniosku o dofinansowanie.

Kryterium nr 20 "Projekt został poddany ocenie oddziaływania na środowisko" zapis z definicji kryterium "a) czy dla projektu wydano ostateczną decyzję/ decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach obejmującą zakres projektu ujęty we wniosku o dofinansowanie".
Projekt składa się z 4 zadań. 1) Na jakim etapie aplikowania o dofinansowanie należy się wykazać (przedłożyć do IZ) ostateczną decyzją

o środowiskowych uwarunkowaniach (złożenie wniosku, ocena formalna czy ocena merytoryczna)? 2) Czy dla wszystkich zadań muszą być decyzje ostateczne? 3) Czy na etapie składania wniosku jedno z zadań może być w trakcie wydawania decyzji środowiskowej, pozostałe posiadają decyzje ostateczne. 4) Czy akceptowalne jest złożenie wniosku z 3 decyzjami ostatecznymi, 1 decyzją nieprawomocną?

Ad. 1 Ostateczną/ostateczne decyzję/decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach należy dołączyć do wniosku o dofinansowanie (vide: Wzór wniosku o dofinansowanie projektu wraz z Instrukcją wypełniania wniosku o dofinansowanie projektu – część Załączniki). Jednocześnie informuję, iż w Regulaminie wyboru projektów w § 6 Ocena projektów nie przewidziano podziału na ocenę formalną czy merytoryczną.

Ad. 2 Tak, wszystkie decyzje muszą być ostateczne.

Ad. 3 Na etapie składania dokumentacji do naboru, wszystkie decyzje muszą być ostateczne.

Ad. 4 Złożenie decyzji nieostatecznej spowoduje przyznanie w przedmiotowym kryterium 0 pkt i odrzucenie wniosku z uwagi na niespełnienie kryterium.

Kryterium nr 25 - Zastosowanie w projekcie elementów poprawiających bezpieczeństwo rowerzystów w ruchu drogowym. Czy wskazane w kryterium procenty długości drogi odnoszą się do całej długości drogi objętej budową/rozbudową czy jedynie do długości, na której nie ma obecnie dróg dla rowerów? Przykładowo, jeśli projekt dotyczy rozbudowy drogi o długości np. 3 km a aktualnie występuje droga dla rowerów na długości 1 km. W ramach projektu zaplanowano wybudowanie dodatkowo 1,2 km drogi dla rowerów. Czy w takim przykładzie projekt otrzyma: a) 3 pkt tj. obecnie nie ma dróg dla rowerów na odcinku 2 km a w ramach inwestycji zostanie wybudowany 1,2 km, czyli 60%; b) 2 pkt. tj. cały odcinek objęty projektem ma 3 km a w ramach projektu budujemy 1,2 km drogi dla rowerów co stanowi 40%; c)

4 pkt. tj. cały odcinek objęty projektem ma 3 km a w ramach projektu budujemy 1,2 km drogi dla rowerów oraz aktualnie dostępny jest 1 km dróg dla rowerów. Zatem po realizacji inwestycji dostępne będzie 2,2 km dróg dla rowerów, czyli 73%. Proszę o potwierdzenie, które wyliczenie jest poprawne metodycznie w ramach przedmiotowego kryterium.

Do wyliczenia procentu długości drogi bierzemy pod uwagę tylko nowo wybudowane odcinki dróg, na których nie ma obecnie takiej infrastruktury czyli wyliczenie przedstawione w pkt a) jest poprawne.

Uwaga!! Należy pamiętać, że na potrzeby kryterium 25 drogi dla rowerów/drogi dla pieszych i rowerów muszą mieć nawierzchnię asfaltową (dotyczy to i budowanych i istniejących dróg dla rowerów/ dróg dla pieszych i rowerów). Jeżeli zatem istniejąca przed inwestycją droga dla rowerów o długości 1 km ma nawierzchnię np. z kostki betonowej, to w takim wypadku zaplanowany do budowy odcinek (1,2 km) należy odnosić do 3 km i wówczas poprawne jest wyliczenie w wariantcie b).

Kryterium nr 26 - Zastosowanie w projekcie elementów poprawiających bezpieczeństwo niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego na terenach zabudowanych. Kryterium odnosi się do terenów zabudowanych. Czy jeśli obwodnica przechodzi wyłącznie przez teren niezabudowany to projekt otrzyma maksymalną liczbę punktów tj. 5 pkt. czy 0 pkt.?

Kryterium odnosi się tylko i wyłącznie do terenu zabudowanego. Budowa obwodnic może otrzymać dodatkowe punkty w kryterium nr 28 „wyprowadzenie ruchu drogowego poza teren zabudowany”.

Kryterium nr 26 - Zastosowanie w projekcie elementów poprawiających bezpieczeństwo niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego na

terenach zabudowanych. W audycie mamy przyjęte następujące rozwiązania: budowa w ciągu obwodnicy trzech skrzyżowań zamocowanie znaków c9 przedłużenie linii P4 na wlotach na ronda oznakowanie P6A na wszystkich wlotach na ronda Wszystkie elementy mają charakter punktowy. W jaki sposób zatem powinniśmy wyliczyć procent drogi, na którym zastosowano zalecenia wynikające z audytu?

Do analizy tego kryterium należy podejść w dwojaki sposób.

Pierwsza możliwość: należy odpowiedzieć na pytanie - czy po przeprowadzonym audycie wprowadzono wszystkie rekomendacje?

Jeżeli tak – jeżeli wszystkie rozwiązania wskazane w audycie BRD dotyczące terenu zabudowanego zostały zastosowane w projekcie budowlanym (lub takich rekomendacji nie sformułowano, bo projekt był przygotowany prawidłowo pod względem BRD), to mamy pokrycie 100% odcinka audytowanego. Sprawdzamy procent jaki stanowi audytowany odcinek (w części przebiegającej przez teren zabudowany) w ogólnej długości inwestycji na terenach zabudowanych. Jeżeli to jest jedyny taki odcinek w projekcie to otrzymujemy wskaźnik 100% i 5 punktów.

Druga możliwość: sytuacja, gdy nie wprowadzono jakiejś rekomendacji – np. zastosowano się do wszystkich rekomendacji z wyjątkiem jednej: nie przedłużono linii P4 na wlotach na ronda. Wówczas należy określić (zgodnie z pikietażem drogi w projekcie) długość odcinka od miejsca, gdzie wg rekomendacji miało rozpocząć się zastosowanie linii P4, do miejsca, w którym miało się ono zakończyć (po przeciwnej stronie skrzyżowania). Wyliczoną wartość należy odnieść do ogólnej długości inwestycji na terenach zabudowanych i stąd wyliczyć wskaźnik, na podstawie którego przyznawane są punkty w kryterium 26.

Jednocześnie przez analogię jeżeli np. nie ustawiono znaku pionowego zgodnie z rekomendacją (np. B-25 czy B-33), to do wyliczeń należy przyjąć długość odcinka na jakim ten znak miał obowiązywać.

**Kryterium nr 27 - Bezpośrednie połączenie budowanego/
przebudowywanego odcinka drogi, z siecią TENT, albo przejściami**

granicznymi, albo innymi gałęziami zrównoważonego transportu. Projekt otrzyma 5 pkt. jeśli budowany/ przebudowywany odcinek drogi łączy się, w sposób bezpośredni, z siecią TEN-T, albo przejściami granicznymi, albo innymi gałęziami zrównoważonego transportu. Czy jeżeli na przebudowywanym odcinku drogi znajdują się przystanki przeznaczone dla transportu zbiorowego i przez to łączy się z transportem zbiorowym to czy projekt spełni zasady kryterium i otrzyma 5 pkt.?

Kryterium dotyczy bezpośredniego połączenia budowanego/ przebudowywanego odcinka drogi, z siecią TENT, albo przejściami granicznymi, albo innymi gałęziami zrównoważonego transportu (np. terminalami intermodalnymi, węzłami kolejowymi). Nie dotyczy dostosowania drogi do transportu zbiorowego.

Kryterium nr 29 - Dostosowanie drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego. Proszę o informację czy uwzględnienie w projekcie przystanków dla transportu zbiorowego będzie podstawą do przyznania punktów w ramach tego kryterium?

Na tak postawione pytanie nie da się odpowiedzieć jednoznacznie. W kryterium 29 nie dotyczy wyłącznie budowy przystanków. Proszę zapoznać się z opisem kryterium i treścią Instrukcji wypełniania wniosku o dofinansowanie projektu w części „Dostosowanie drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego” str. 7.

Kryterium nr 29 - Dostosowanie drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego. W przypadku Projektu realizowanego w oparciu o tzw.: „specustawę” tj.: ustawę z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. z 2022r., poz. 176 z późniejszymi zmianami) i zgodnie z Art. 11b ust. 1 ww. ustawy „Właściwy zarządca drogi składa wnioski o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej po uzyskaniu opinii właściwego miejscowo

zarządu województwa, zarządu powiatu oraz wójta (burmistrza, prezydenta miasta)”, który to wniosek zawiera m. in.: mapę przedstawiającą proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu, a także analizę powiązania drogi z innymi drogami publicznymi oraz określenie zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu. Z uwagi na powyższe do wniosku o wydanie opinii dołącza się projektowane zagospodarowanie terenu, które uwzględnia również lokalizację projektowanych zatok autobusowych (także przystanków). Na tej podstawie można uznać, że w ramach wydawania opinii do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej poszczególne organy analizują rozwiązania projektowe, w tym również rozwiązania dotyczące lokalizacji zatok autobusowych. W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu wszystkich uczestników ruchu drogowego Zarząd Dróg Wojewódzkich dla budowanych, rozbudowywanych lub przebudowywanych dróg wojewódzkich wymaga zaprojektowania zatok autobusowych w miejscach istniejących przystanków autobusowych (z reguły wykaz przystanków komunikacyjnych określa załącznik do uchwały SEJMIKU WOJEWÓDZTWA w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, dla których właścicielem jest dane Województwo oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków). W przypadku Projektu - występuje się do danego Wójta Gminy o wydanie opinii do wniosku o ZRID przez teren której to gminy przebiega droga wojewódzka (właścicielem i zarządcą której jest wyłącznie Zarząd Województwa Podlaskiego lub Zarząd Dróg Wojewódzkich). W przypadku , gdy dany organ nie zajmie stanowiska w określonym w ustawie terminie. Zgodnie z art. 11b ust. 2 ustawy niewydanie opinii, w terminie 14 dni od dnia zwrócenia się przez



właściwego zarządcę drogi o jej wyrażenie, traktuje się jako brak zastrzeżeń do wniosku. Skoro Wójt Gminy nie wniósł zastrzeżeń do wniosku, to znaczy, że zaakceptował rozwiązania projektowe, w tym lokalizację zatok autobusowych i przystanków komunikacji publicznej. a) Czy w takim razie wysłane do poszczególnych gmin wnioski (wraz z ewentualnymi odpowiedziami z gmin) będą stanowiły potwierdzenie że: „Wnioskodawca uzgodnił z właściwymi jednostkami samorządu terytorialnego elementy z zakresu dostosowania drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu”? b) Czy ww. wnioski (wraz z ewentualnymi odpowiedziami z gmin) powinny zostać dołączone jako tzw. inne załączniki w wersji elektronicznej do wniosku o dofinansowanie celem ostatecznego potwierdzenie uzgodnień w projekcie elementów z zakresu dostosowania drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego i uzyskania określonej punktacji?

1. „Milcząca zgoda” JST, bez udokumentowanego upewnienia się przez wnioskodawcę (przyszłego beneficjenta), że nie wynika z zaniechania JST, nie jest wystarczająca do zdobycia punktów w tym kryterium. W ramach kryterium premiowane będzie wykazanie przez wnioskodawcę, że dopełnił należytej staranności w celu faktycznego uzgodnienia lokalizacji infrastruktury wspierającej codzienne przewozy zbiorowego transportu publicznego (np. przystanki, zatoki) z jednostkami samorządu terytorialnego z obszaru, przez który będzie przebiegała inwestycja.
2. Dodatkowe uzgodnienia z jednostkami samorządu terytorialnego z obszaru, przez który będzie przebiegała inwestycja, należy opisać w odpowiednim punkcie we wniosku o dofinansowanie. Załączniki nie są wymagane (np. pisma, uzgodnienia do wniosku o dofinansowanie), a jedynie wskazać ich daty (ew. sygnaturę pisma).

Model ruchu opracowany w ramach Regionalnego Planu Transportowego zawiera dwa horyzonty prognostyczne tj. 2030 i 2050. Niebieska księga zaleca natomiast wykonanie prognoz ruchu na 10 i 20 rok po oddaniu inwestycji a dla innych horyzontów czasowych dopuszcza się interpolację powyższych wartości. Czy zatem możliwe jest przyjęcie prognoz ruchu z Regionalnego Planu Transportowego oraz interpolację ich na pozostałe okresy analizy?

Należy przyjąć prognozy ruchu z Regionalnego Planu Transportowego i można zastosować interpolację na pozostałe okresy analizy.

Ostateczna decyzja ZRiD określa granice pasa drogowego innych dróg publicznych. Czy z przekazaniem nieruchomości pod inne drogi publiczne trzeba czekać do zakończenia okresu trwałości czy można przekazywać je jeszcze w tym okresie (np. gdyby wyodrębnić je we wniosku gdzie składa się oświadczenie o dysponowaniu nieruchomością, dokonywać ich płatności ze środków własnych) ? (Kryterium 14 - trwałość projektu)

Trwałość operacji jest zachowana wtedy, gdy nie zajdzie jakakolwiek z poniższych okoliczności:

- zaprzestanie lub przeniesienie działalności produkcyjnej poza region na poziomie NUTS 2, w którym dana operacja otrzymała wsparcie,
- zmiana własności elementu infrastruktury, która daje przedsiębiorstwu lub podmiotowi publicznemu nienależną korzyść,
- istotna zmiana wpływająca na charakter operacji, jej cele lub warunki wdrażania, mogąca doprowadzić do naruszenia pierwotnych celów operacji.

Jeżeli w opisywanym przypadku jedna z wyżej wymienionych przesłanek zostanie spełniona, to będą zachodziły przesłanki naruszenia trwałości projektu.

Podstawą szacowania wskaźników wg wymogów konkursu jest: metodologia przedstawiona przez inicjatywę JASPERS – (Methodological

support for ERDF and Cohesion Fund result indicators in the field of transport post 2020 JASPERS – Final version 11.03.2021.) W tym dokumencie w odniesieniu do wskaźnika RCR56 jest zapis:

„Zdefiniowanie scenariusza bazowego : [...]Do obliczenia prognozowanego/osiągniętego wskaźnika potrzebne są jednak pomiary bazowe długości i prędkości istniejącej drogi. W związku z tym wartości bazowe zostaną określone zgodnie z wybraną metodą gromadzenia danych na istniejącej drodze na rok przed rozpoczęciem projektu” Ww. metodologia nie precyzuje co to jest rozpoczęcie realizacji projektu. Wg wytycznych konkursowych jest to rok poniesienia pierwszej płatności w projekcie. Taki też rok automatycznie pojawia się w generatorze w zakładce wskaźniki – jako rok bazowy. Nie mam pewności, czy jest to zgodne z Waszymi oczekiwaniami, bo: 1. Pierwsze wydatki w przypadku naszych projektów były ponoszone w 2021r. (dokumentacja projektowa). Zastanawiam się, czy przyjmując, że jest to rok rozpoczęcia realizacji projektu, wartości bazowe nie powinny być dla roku 2020 (tj. na rok przed rozpoczęciem projektu- wg metodologii Jaspers) ewentualnie 2023 (jeśli byśmy brali pod uwagę rzeczowe rozpoczęcie projektu). 2. Przyjmując wartości bazowe dla roku 2021 (tak jak to wynika z generatora) – kalkulacja wskaźnika dla 2028r. w odniesieniu do sytuacji sprzed 8 lat jest niemiarodajna. Zgodnie z krajowym modelem ruchu w 2026r. nastąpi przeniesienie ruchu z dróg wojewódzkich na S16, co oznacza ok. 50% spadek natężenia ruchu na tych drogach (takie założenie przyjmujemy w analizach). Prędkość ruchu uzależniona jest od natężenia ruchu. W roku bazowym z powodu dużego natężenia ruchu prędkość jest mniejsza, po jego zmniejszeniu o połowę (w roku docelowym) – znacząco wzrośnie. Będzie to zarówno efektem przebudowy drogi wojewódzkiej jak i budowy S16. Zatem wskaźnik mierzy efekty obu inwestycji a nie

przebudowy drogi wojewódzkiej będącej przedmiotem wniosku. Żeby było to miarodajne należałoby jak odniesienie przyjąć wartości wg Wariantu bezinwestycyjnego dla roku 2028. Z tym, że to byłoby niezgodne z ww. metodologią. Jak to mamy policzyć, żeby nie pokazywać „przewymiarowanych” efektów?

1. W opisanym przypadku można określić wartości bazowe wg stanu na rok przed rozpoczęciem prac budowlanych. W generatorze wniosku o dofinansowania rok bazowy, w ramach wskaźników rezultatu, generowany jest automatycznie. Dlatego też nie ma tam możliwości wyboru innego roku. W związku z powyższym rozbieżność tę (inne daty w generatorze i w wyliczeniach wartości bazowych) należy krótko wyjaśnić w studium wykonalności oraz we wniosku o dofinansowanie w polu: Opis metodologii wyliczenia wskaźnika oraz sposobu weryfikacji osiągnięcia zaplanowanych wartości wskaźnika.

2. W opisanym przypadku można przyjąć następujące podejście: jeżeli roboty budowlane mają rozpocząć się w 2024 r. to wartości bazowe można przyjąć dla roku 2023.

Proszę o odpowiedź na poniższe pytanie: Jaki jest właściwy okres odniesienia dla analiz finansowo-ekonomicznych dla projektów drogowych. Zgodnie z rekomendacją zawartą w Niebieskiej Księdze – transport drogowy - to 25 lat (faza realizacji i eksploatacji inwestycji). Jednocześnie zgodnie z wytycznymi dotyczącymi zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027 (MFiPR, 2023) horyzont czasowy do analiz obejmujący fazę inwestycyjną i operacyjną rozpoczyna rok rozpoczęcia robót budowlanych. Zakupu gruntów oraz prac przygotowawczych nie uznaje się za rozpoczęcie rzeczowe realizacji projektu. Czy zatem dla projektów których rozpoczęcie robót budowlanych przewidziano w 2024 - okres

referencyjny to: 2024 – 2048? W instrukcji wypełniania wniosku o dofinansowanie, znajduje się zapis, że data rozpoczęcia projektu rozumiana jest jako data poniesienia pierwszego wydatku kwalifikowalnego w Projekcie (zwykle jest to dokumentacja projektowa i wydatki z 2021 r). Czy zapis ten odnosi się także do ustalenia okresu referencyjnego na potrzeby analiz finansowo-ekonomicznych i dla projektów, gdzie roboty budowlane rozpoczną się 2024 lecz wydatki na dokumentację poniesiono w 2021 roku należy przyjąć: 2021-2045 ?

Zgodnie z Instrukcją wypełniania wniosku o dofinansowanie projektu w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej Priorytet FEPW.04 Spójna sieć transportowa działanie FEPW.04.01.Infrastruktura drogowa, zaleca się przygotowanie Studium wykonalności zgodnie z zakresem informacji zawartych w Niebieskiej Księdze dla Infrastruktury drogowej.

W rozdziale 1.6 Niebieskiej Księgi wskazano, że:

„Zaleca się, zatem, aby pierwszy rok odniesienia był wyznaczany jako:

- rok złożenia wniosku o dofinansowanie, jeśli realizacja projektu rozpoczęła się wcześniej lub rozpoczyna się w tym samym roku (zakładając minimum jeden rok okresu realizacji);
- rok, w którym rozpoczynają się prace budowlane, jeśli złożenie wniosku o dofinansowanie miało miejsce przed rokiem rozpoczęcia inwestycji.

W nietypowych przypadkach dla celów analizy kosztów i korzyści, pierwszy rok okresu odniesienia może być inny niż data złożenia wniosku o dofinansowanie projektu. Taka rozbieżność nie jest kluczowym czynnikiem istotnie wpływającym na ostateczną ocenę efektywności finansowej i ekonomicznej projektu.”

Biorąc powyższe pod uwagę zaleca się przyjęcie do opracowania Studium wykonalności roku rozpoczęcia robót budowlanych.

Regulamin konkursu przewiduje możliwość skrócenia naboru. Czy przewidują Państwo skrócenie terminu naboru wniosków.

Nie przewidujemy skrócenia terminu naboru.

Składając wniosek o dofinansowanie (działanie 4.1), czy załączone kopie dokumentów, np. ZRiD, kopia decyzji środowiskowej, czy każda strona danego dokumentu musi być ostemplowana za zgodność z oryginałem, czy też wystarczy początkowa strona dokumentu z informacją, że dotyczy całego dokumentu?

Zgodnie z Regulaminem wyboru projektów oraz załącznikiem nr 4 – Instrukcja wypełniania wniosku o dofinansowanie projektu, załączniki do wniosku o dofinansowanie są składane za pośrednictwem LSI, wyłącznie w wersji elektronicznej. W związku z tym, należy załączyć skan oryginału dokumentu. Nie ma potrzeby potwierdzania ww. dokumentów „za zgodność z oryginałem”.

W Regionalnym Planie Transportowym przyjęto prognozy ruchu zgodnie ze Zintegrowanym Modelem Transportowym CUPT. W ramach modelu w tej chwili nie ma możliwości uzyskania danych w zakresie prognoz wykraczających poza 2030 r., a okres referencyjny projektu sięga niemal 2050 r. W tej sytuacji nie ma możliwości przeprowadzenia analizy projektu z wykorzystaniem prognoz ruchu wg metodologii przyjętej w RPT. Nasz projekt z uwagi na położenie dotyczy inwestycji, która nie przyniesie istotnego przeniesienia ruchu z innych ciągów w wyniku podniesienia parametrów drogi na odcinku zadania. Czy w tej sytuacji dopuszczalne jest przygotowanie prognoz ruchu metodami uproszczonymi, tak jak dopuszcza to pkt. 1.8 „Niebieskiej księgi”?

Na stronach CUPT została zamieszczona informacja o udostępnianiu modeli prognostycznych ruchu do 2060 r. (<https://www.cupt.gov.pl/centrum-unijnych-projektow-transportowych/zintegrowany-model-ruchu/dowiedz-sie-wiecej/>), dlatego też istnieje możliwość przeprowadzenia analizy projektu do 2048 r.

W Niebieskiej księdze wskazano, że zastosowanie metody uproszczonej jest możliwe jedynie w uzasadnionych merytorycznie przypadkach. Z związku z tym, że do

przygotowania Regionalnego Planu Transportowego wykorzystano prognozy ruchu Zintegrowanego Modelu Transportowego CUPT, na potrzeby wniosku o dofinansowanie należy zastosować tę samą metodę.

W Szczegółowym Opisie Priorytetów programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 w przypadku Priorytetu FEPW.04 Spójna sieć transportowa zostały wskazane 3 wskaźniki rezultatu obligatoryjnie do uzupełnienia. To oznacza konieczność monitorowania wszystkich 3 wskaźników w trakcie okresu trwałości projektu. Z uwagi na konieczność zastosowania prognozy ruchu niedoskonałego Zintegrowanego Modelu Transportowego CUPT (w określonych przypadkach potrafi nawet dwukrotnie zawyżać wartości już bazowe w porównaniu do rzeczywistych pomiarów ruchu co bezpośrednio przekłada się na zawyżone prognozy w okresie trwałości projektu), na bazie którego zostanie wyliczony poziom wskaźnika WLWK-RCR055 - Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg: Czy nie osiągnięcie wyliczonej na bazie ZMR wysokości wskaźnika rezultatu WLWK-RCR055 - Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg będzie finalnie wiązało się z konsekwencjami finansowymi? A jeżeli nie konsekwencjami finansowymi to czy z jakimiś innymi?

Nie ma obowiązku stosowania Zintegrowanego Modelu Ruchu 3.0. Metodologia przyjęta do wyliczeń prognoz ruchu w Studium wykonalności powinna być spójna z metodologią przyjętą w Regionalnym Planie Transportowym (RPT). Odnosząc się do pytania dot. wskaźników rezultatu to we wzorze umowy o dofinansowanie projektu, która stanowi załącznik nr 5 do Regulaminu wyboru projektów, w § 30 ust. 2 wskazano, że w przypadku nieosiągnięcia zakładanych wartości wskaźnika rezultatu, Instytucja Pośrednicząca może pomniejszyć dofinansowanie, proporcjonalnie do stopnia nieosiągnięcia wskaźników. W § 27 ust. 4 Wzoru umowy o dofinansowanie

projektu wskazano, że Beneficjent będzie zobowiązany do przedstawienia działań jakie podjął w celu realizacji zakładanej wartości wskaźników (należyta staranność). Inne konsekwencje nie zostały przewidziane.

W związku z ogłoszonym naborem wniosków do działania „Infrastruktura drogowa w ramach FE dla Polski Wschodniej 2021-2027, w dokumencie Kryteria wyboru projektów dla przedmiotowego działania jako jedno z kryteriów określono: „Projekt został ujęty w Regionalnym Planie Transportowym ...”. Definicja wskazanego kryterium przedstawia się następująco: „ ocenie podlega, czy – na moment złożenia wniosku o dofinansowanie – zakres projektu jest ujęty w RPT przyjętym przez województwo z makroregionu Polski Wschodniej. Na potwierdzenie przyjęcia RPT należy dysponować odpowiednią uchwałą zarządu województwa „. Biorąc powyższe pod uwagę zwracamy się z zapytaniem czy na moment złożenia wniosku akceptowana (wystarczająca) będzie uchwała zarządu województwa w zakresie przyjęcia Projektu Regionalnego Planu Transportowego?

Tak, na moment złożenia wniosku o dofinansowanie wystarczające będzie przedstawienie uchwały zarządu województwa w zakresie przyjęcia projektu Regionalnego Planu Transportowego.

Z dotychczasowych odpowiedzi na pytania potencjalnych wnioskodawców wynika, że w analizie ekonomicznej powinniśmy przyjąć prognozy ruchu zgodnie ze Zintegrowanym Modelem Ruchu 3.0. Po skonfrontowaniu danych ZMR 3.0 na 2022 r. z wynikami Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/21 stwierdziliśmy bardzo poważne rozbieżności. Ponieważ wyniki GPR są rezultatem rzeczywistych obserwacji ruchu na

danym odcinku drogi według dopracowanej na przestrzeni wielu lat metodologii określonej przez GDDKiA, powszechnie uznawane są za w pełni wiarygodne i wykorzystywane są m.in. jako punkt wyjścia do określenia kategorii ruchu przyjmowanej do projektowania konstrukcji jezdni. Opisana rozbieżność wyników między ZMR i GPR (na jednym odcinku ZMR mocno ruch zawyża, na innym zaniża) wskazuje, że ZMR w aktualnej wersji ruch określa błędnie a skala błędów jest bardzo poważna. W zaistniałej sytuacji zastosowanie danych o ruchu z ZMR jest naszym zdaniem niemożliwe, gdyż nie mają one nic wspólnego z rzeczywistością, a rozbieżności nie są rzędu kilku czy kilkunastu procent. Widzimy w tych okolicznościach jedno racjonalne wyjście – przyjęcie za punkt wyjścia do prognozy ruchu wyników GPR 2020/21. Proponujemy przy tym założenie ostrożnościowego wariantu przyszłego rozwoju ruchu, który opisany jest w „Niebieskiej Księdze”. W punkcie 1.7. czytamy: „Ponadto, niektóre podmioty finansujące przedsięwzięcia mogą oczekiwać rozważenia zachowawczych prognoz ruchu. Na przykład, zgodnie ze swoją polityką kredytową EBI (zgodnie z założeniami “The EIB Group Climate Bank Roadmap 2021- 2025”), będzie nadal wspierać projekty drogowe, o ile wykażą solidne uzasadnienie ekonomiczne, nawet w restrykcyjnych scenariuszach popytowych zakładających przyrost ruchu na poziomie 1,0% rocznie przez pierwsze 10 lat i 0,5% rocznie przez kolejne 20 lat prognozy, co jest poziomem znacznie poniżej innych rozważanych scenariuszy”. Tak więc reasumując: czy w zaistniałej sytuacji możliwe jest przygotowanie prognozy ruchu w ten sposób, że przyjmujemy ruch w 2020 roku zgodnie z GPR 2020/21, do roku 2030 włącznie zakładamy jego wzrost r/r o 1%, a w latach kolejnych 0,5% r/r? Takie same przyrosty procentowe dotyczyłyby wszystkich kategorii pojazdów.

Błędny jest Państwa wniosek płynący z lektury dotychczasowych odpowiedzi – nie ma obowiązku stosowania Zintegrowanego Modelu Ruchu 3.0.

Metodologia przyjęta do wyliczeń prognoz ruchu w Studium wykonalności powinna być spójna z metodologią przyjętą w Regionalnym Planie Transportowym (RPT). Jeżeli w ramach uzupełnień/poprawy RPT do wyliczeń zostanie przyjęty Generalny Pomiar Ruchu, to również ten pomiar należy wykorzystać w Studium wykonalności.

Z jakiego dokumentu należy korzystać opisując rozwiązania przewidziane do zastosowania podczas realizacji projektu mające na celu spełnienie zasady zrównoważonego rozwoju?

W tym celu wykorzystaj techniczne kryteria kwalifikacji ujęte w Rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2021/2139 z dnia 4 czerwca 2021 r. (pkt. 6.15 Infrastruktura wspomagająca niskoemisyjny transport drogowy i transport publiczny na str. 120 i na str. 304).

Zgodnie z instrukcją wypełnienia wniosku o dofinansowanie, zaleca się przygotowanie Studium wykonalności zgodnie z zakresem informacji zawartym w Niebieskiej Księdze dla projektów drogowych. Zgodnie z projektem Niebieskiej Księgi dla inwestycji w okresie programowania 2021-2027 prognozę ruchu należy wykonać metodą modelowania lub metodą uproszczoną. Szczegółowy podział inwestycji dla których dopuszczalna jest metoda uproszczona przedstawia tabela 6. w rozdziale 1.8.1, przy czym przed tabelą wskazano, informację, że dotyczy ona dużych inwestycji drogowych. Proszę zatem o informację czy dla projektów, nie będących dużymi projektami drogowymi możliwe jest zastosowanie uproszczonej metody prognozy ruchu, bez względu na rodzaj inwestycji? Jeśli tak, jaka jest definicja dużego projektu drogowego.

Niebieska Księga dla inwestycji drogowych w okresie programowania 2021-2027 została opublikowana i jest dostępna pod adresem:



<https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/metodyka-analzy-kosztow-i-korzysci/niebieskie-ksiegi-2021-2027/>

W obecnej perspektywie na lata 2021 – 2027, z uwagi na obowiązek przygotowania Regionalnych Planów Transportowych (RPT), metoda prognozowania ruchu zastosowana do opracowania Studium wykonalności powinna być tożsama z metodą zastosowaną przy opracowaniu RPT.

W nowej perspektywie finansowej Unii Europejskiej na lata 2021 – 2027 pojęcie „duży projekt” nie zostało zdefiniowane.