



Fundusze Europejskie
dla Polski Wschodniej



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



 **PARP**
Grupa PFR

Zrównoważona mobilność miejska - nabór konkurencyjny

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

ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ MIEJSKA - NABÓR KONKURENCYJNY

Kryterium 21 - uwzględnienie infrastruktury OZE - czy możemy przewidzieć np. postawienie farmy fotowoltaicznej na fragmencie placu i do tego magazynu energii, jakie moce muszą być generowane z OZE (jakie ilości energii), czy wystarczy hasłowo np. solary przy słupach z tablicami dynamicznymi?

W ramach działania 3.1 FEPW możliwe jest uzyskanie wsparcia na infrastrukturę OZE, w tym instalacje fotowoltaiczne, na potrzeby transportu miejskiego. Warunkiem koniecznym dla kwalifikowalności tego typu zadań jest dedykowanie infrastruktury OZE wyłącznie potrzebom transportu miejskiego.

Jednocześnie kryterium nie określa minimalnych, czy maksymalnych mocy zainstalowanych instalacji OZE, powinny być one jednak adekwatne do zaplanowanej infrastruktury, czy środków trwałych, które mają być zasilane z tego źródła energii.

Kryterium 17 - Zgodnie z opisem: Ocenie podlega czy w projekcie przewidziano rozwiązania dotyczące adaptacji do zmian klimatu (...). Czy to oznacza, że w ramach projektu muszą być obligatoryjnie uwzględnione takie rozwiązania ? Co w sytuacji gdy analiza wykaże, że w mieście są już rozwiązania, które zabezpieczają w większości ryzyka wynikające ze zmian klimatu? A jeśli takie rozwiązania muszą mimo wszystko się w projekcie znaleźć, to czy będą traktowane jako koszt kwalifikowany ?

Kryterium to jest kryterium obligatoryjnym, co oznacza konieczność uwzględnienia w projekcie rozwiązań dotyczących adaptacji do zmian klimatu. Przy wdrażaniu projektów infrastrukturalnych kluczowe jest by zapewnić odpowiedni poziom odporności elementów infrastruktury i przekształcanej przestrzeni publicznej na oddziaływanie zmian klimatu, jak i ich adaptacji do zmian klimatu.

Wydatki poniesione przez Beneficjentów na wdrożenie rozwiązań na rzecz łagodzenia i adaptacji do zmian klimatu stanowią wydatki kwalifikowalne w projekcie.

W celu poprawnego zidentyfikowania istotnych zagrożeń klimatycznych należy przeprowadzić analizę wrażliwości zgodnie z Wytycznymi technicznymi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=OJ:C:2021:373:FULL&from=EN>.

„Projekt został poddany ocenie oddziaływania na środowisko” – jeżeli przedsięwzięcie nie należy do I ani II grupy z dyrektywy OOS (nie należy do przedsięwzięć zawsze bądź potencjalnie oddziaływujących na środowisko, wymienionych w krajowym rozporządzeniu OOS), to czy wystarczy załączenie do wniosku opinii właściwego organu odpowiedzialnego za wydawanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla danego przedsięwzięcia wraz z wnioskiem o jej wydanie, w którym opisano szczegółowo parametry decydujące o braku kwalifikacji? Jest to rozwiązanie stosowane w aktualnym programie regionalnym dla województwa lubelskiego (FELU 2021-2027) i było standardowo stosowane w okresie 2014 – 2020.

Gdy realizowane przedsięwzięcie lub przedsięwzięcia nie są ujęte w załączniku I lub II do Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE lub też nie są ujęte wg prawa krajowego jako przedsięwzięcia mogące zawsze lub też potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, we Wniosku o dofinansowanie należy przedstawić stosowne wyjaśnienia w tym zakresie.

„Uwzględnienie infrastruktury odnawialnych źródeł energii (OZE) w projekcie” – nie jest jasne, czym ma być „zadanie” ani co oznacza, że „zadanie przewiduje realizację infrastruktury OZE na potrzeby transportu miejskiego”. W szczególności: - co definiuje pojedyncze „zadanie” i jakie mogą czy też muszą wystąpić zadania w projekcie?



Zadanie powinno odpowiadać pojedynczemu kontraktowi, jaki będzie zawarty w ramach realizacji projektu. Dofinansowanie mogą uzyskać wyłącznie projekty kompleksowe, co oznacza, że muszą obejmować zadania wskazane w co najmniej dwóch z trzech niżej wymienionych grup:

- zakup bezemisyjnego taboru tramwajowego, trolejbusowego lub autobusowego (pojazdy z napędem elektrycznym lub wodorowym),
- budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu miejskiego i komplementarnych form mobilności, w tym w szczególności:
- w zakresie infrastruktury transportu (np. stacje ładowania pojazdów elektrycznych, stacje tankowania wodoru, infrastruktura OZE, linie i pętle tramwajowe lub trolejbusowe, pętle autobusowe, wiaty z aktywną informacją pasażerską, zaplecze techniczne do obsługi taboru, infrastruktura punktowa np. przystanki, wysepki, centra przesiadkowe; dworce intermodalne, strefy czystego transportu), w tym dostosowanie jej do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się i osób z niepełnosprawnościami,
- inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany z preferencją dla ruchu pieszego i rowerowego lub komunikacji zbiorowej, przy jednoczesnym zwiększeniu bezpieczeństwa uczestników ruchu, w szczególności w centrach miast (np. stojaki, wiaty rowerowe, stacje samoobsługowej naprawy rowerów; ciągi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe, przejścia dla pieszych, chodniki, sygnalizacja świetlna, azyle dla pieszych, dedykowane pasy ruchu dla komunikacji zbiorowej);
- digitalizacja systemu mobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych (np. ITS, wspólne bilety, informacja i planowanie podróży, powiązane z wdrażaniem integracji taryfowej oraz koncepcji „Mobilność jako usługa”, system parkingowy, strefy czystego transportu).

„Zdolność projektu do adaptacji do zmian klimatu”. Opis kryterium i zalinkowane wytyczne wyglądają bardzo poważnie. Czy wymagana będzie szczegółowa analiza, wymagająca eksperckiej wiedzy, czy

wystarczający będzie krótki opis w formularzu OOS (standardowy załącznik do wniosku w okresie 2014-2020)? Nie wiem na ile jest konieczność skupiania się akurat nad tym i poświęcania na to czasu, ewentualnie zlecania na zewnątrz ekspertyz.

Warto pamiętać, że od 2019 r. Komisja Europejska wdraża w UE politykę Europejskiego Zielonego Ładu, rozpoczynającą bardziej zdecydowane i ukierunkowane próśrodowiskowo podejście, w celu osiągnięcia w 2050 r. neutralności klimatycznej. Można o tym poczytać : [Neutralność klimatyczna do 2050.](#)

Wymagania z perspektywy 2014-2020 to już przeszłość. Analiza wrażliwości na zmiany klimatu i ryzyka zmiany klimatu powinna zostać przeprowadzona z uwzględnieniem podejścia przedstawionego w [Wytycznych technicznych dotyczących weryfikacji infrastruktury pod względem wpływu na klimat w latach 2021–2027.](#)

Wyniki analizy powinny stanowić podstawę do określenia, oszacowania i wdrożenia działań w zakresie przystosowania projektu do zmiany klimatu. Zalecana analiza odporności na zmianę klimatu i przystosowania się do zmian klimatu jest dwuetapowa, przy czym przeprowadzenie analizy w ramach 2 etapu (analiza szczegółowa) jest uzależnione od wyników etapu 1 (preselekcja).

Jak wyjaśnia Ministerstwo Klimatu i Środowiska, ww. wytyczne Komisji Europejskiej zalecają stosowanie scenariusza RCP 6.0 lub RCP 8.5 do badania preselekcyjnego (etapu 1) w ramach oceny odporności na klimat. Natomiast do celów etapu 2 - szczegółowej analizy zalecono scenariusz RCP 4.5 dla projektów o żywotności do 2060 r. oraz tych, które są wystarczająco elastyczne, aby zwiększyć poziom odporności na zmianę klimatu w okresie ich życia w razie potrzeby (jak na przykładzie stopniowego podwyższania wałów przeciwpowodziowych). W przypadku projektów o dłuższej żywotności, a także tych, których nie można zmodernizować w trakcie ich eksploatacji (na przykład mostów lub nowych linii kolejowych), zalecono rozważenie scenariusza RCP 8.5. Informacje na temat prognoz klimatycznych dla Polski dostępne są na portalu KLIMADA 2.0. Mając na uwadze powyższe zalecenia, we wniosku o dofinansowanie składanych przed opublikowaniem szczegółowych projekcji scenariuszy VI Raportu dla Polski, należy korzystać z V Raportu, dla celów screeningu

biorąc pod uwagę scenariusz RCP8,5, a dla szczegółowej analizy – RCP4.5 lub RCP8,5, zależnie od adaptacyjnej elastyczności infrastruktury. Jednak w obu przypadkach rekomendowane jest dodanie we wniosku o dofinansowanie krótkiej oceny funkcjonalności tej infrastruktury przy odpowiednich scenariuszach VI Raportu IPCC, jako uwzględnienie zaleceń KE.

„Zgodność projektu z właściwym Programem ochrony powietrza oraz Planem na rzecz zrównoważonej energii i klimatu (z ang. SECAP)” – czy jeżeli wnioskodawca (gmina) nie posiada tego typu dokumentów (nie są sporządzone), to warunek uważa się za spełniony (1 pkt), czy też badany jest wojewódzki program ochrony powietrza obowiązujący gminę?

Wskazane kryterium odnosi się niezależnie do obu rodzajów dokumentów. We wniosku o dofinansowanie wnioskodawca jest zobowiązany do uzasadnienia w ramach kryterium oraz zamieszczenia odwołania (link/linki) do odpowiedniego dokumentu, jeśli został sporządzony. Jeśli gmina objęta jest wojewódzkim programem ochrony powietrza to uznaje się, że dokument dotyczy również gminy.

AKK o której mowa we wniosku (do której należy się odnieść), to po prostu studium wykonalności do projektu (załącznik do wniosku), czy też dokument wymagany na podstawie ustawy o elektromobilności?

Analiza kosztów i korzyści, o której mowa w części „Wyniki analizy kosztów i korzyści” we wzorze wniosku o dofinansowanie dotyczy analizy wykonanej na potrzeby Studium wykonalności.

Co należy zrobić z „wzorem listy kontrolnej DNSH” załączonym do dokumentacji konkursowej? W liście załączników do wniosku pojawia się „Lista kontrolna dotycząca zasady „nie czyń 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 czyń poważnych szkód” należy, zgodnie z wymogami

konkursu, przygotować Listę kontrolną dotyczącą zasady „nie czynić poważnych szkód” właściwą dla danego projektu i załączyć do składanego wniosku o dofinansowanie. We wzorze listy kontrolnej punkty dot. priorytetu „Zrównoważona mobilność miejska” zostały wskazane od str. 47 do str. 61.

Co oznacza, że planowane w ramach przedsięwzięcia wydatki na realizację poszczególnych zadań muszą wynikać i być zgodne z przyjętymi dokumentami strategicznymi?

Na moment złożenia wniosku o dofinansowanie, projekt został wskazany do dofinansowania z programu FEPW 2021-2027 w instrumencie terytorialnym, tj. w strategii ZIT, lub strategii rozwoju ponadlokalnego, o ile zawiera ona elementy wskazane w art. 34, ust. 15 albo w art. 36, ust. 8 Ustawy o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 (Dz. U. z 2022r., poz. 1079).

Projekt dodatkowo musi być zgodny z wymaganymi dokumentami z zakresu planowania mobilności miejskiej, określonymi dla działania 3.1 w Szczegółowym opisie priorytetów FEPW 2021-2027, tj. w miastach poniżej 100 000 mieszkańców, badana będzie zgodność z odpowiednim dokumentem z zakresu planowania transportu miejskiego (tj. obowiązującym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w rozdziale 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343), lub strategią terytorialną, o której mowa w rozdziale 12 Ustawy o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 (Dz. U. z 2022r., poz. 1079), o ile zawiera ona element z zakresu planowania transportu miejskiego lub Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), o którym mowa w Komunikacie Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z 17.12.2013 „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności” COM (2013) 913 final.

Ostateczna kwalifikacja wydatków będzie możliwa na etapie oceny wniosku o

dofinansowanie, w oparciu o pełen zakres informacji wskazanych w dokumentach konkursowych.

Czy „system parkingowy” jako wydatek kwalifikowalny wiąże się wyłącznie z utworzeniem strefy płatnego parkowania lub parkingów park&ride na obrzeżach miasta , czy tego typu wydatki można ponosić np. w ramach budowy centrum przesiadkowego przy zachowaniu ich kwalifikowalności? Centrum nie będzie położone na skraju miasta ani poza nim.

W przypadku parkingów P+R („parkuj i jedź”), wsparcie będzie możliwe wyłącznie pod warunkiem zlokalizowania ich na obrzeżach miast lub poza ich granicami na terenie obszaru funkcjonalnego, w miejscach zapewniających odpowiednią integrację z publicznym transportem zbiorowym.

W przypadku centrów przesiadkowych zlokalizowanych w centrach miast, koszt budowy parkingu P+R (w ramach budowy centrum przesiadkowego) oraz związanego z tym wdrożenia systemu parkingowego nie stanowi wydatku kwalifikowalnego w projekcie.

W przypadku innych niż wyżej wskazano lokalizacji ocena kwalifikowalności wdrożenia systemu parkingowego, w ramach centrum przesiadkowego, wymaga dokładniejszych informacji o przedmiocie tego zadania i podlega oddzielnej analizie.

Czy autobusy będą mogły być zakupione przez gminy ościenne do świadczenia usług w transporcie pozamiejskim czy jedynie przez miasto rdzeń świadczące usługi transportu publicznego w sąsiednich gminach na podstawie porozumień?

Zakup taboru zeroemisyjnego, co do zasady, może być wydatkiem kwalifikowalnym, jednak wyłącznie jako element kompleksowego projektu w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej (urban mobility). Celem projektu powinny być w pierwszej kolejności ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko i klimat (zmniejszenie emisji z transportu, ograniczenie kongestii, poprawa bezpieczeństwa) oraz integracja

usług transportu publicznego w miejskim obszarze funkcjonalnym (zapewnienie sprawnie funkcjonującego i atrakcyjnego dla mieszkańców systemu mobilności).

Realizacji tych celów służy wspólne planowanie przez gminy mobilności w miejskich obszarach funkcjonalnych tj. opracowanie SUMP (Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej) lub dokumentu równoważnego (w zależności od wielkości miasta rdzenia). Wsparcie FEPW będą uzyskiwały zatem inwestycje wynikające z tych planów.

Czy dopuszczalna będzie sytuacja, iż usługa dotycząca projektowania przyłączy elektrycznych (dokumentacja techniczna) dla wszystkich zadań dotyczących infrastruktury przystankowej realizowanych w ramach dwóch projektów będzie mogła być sfinansowana w ramach jednego projektu, a wykorzystana do realizacji zadań w dwóch projektach?

Opisana sytuacja nie jest dopuszczalna.

Wydatki dotyczące projektowania przyłączy elektrycznych (dokumentacja techniczna) powinny być rozliczane w powiązaniu z zakresem rzeczowym, któremu służą, np.:

- jeżeli w projekcie rozliczane będą tablice zmiennej treści to wraz z nimi powinien być rozliczany koszt przyłączy elektrycznych do tych urządzeń;
- jeżeli zakup tablic zostanie uwzględniony w obydwu projektach, to koszt dokumentacji technicznej powinien zostać uwzględniony proporcjonalnie w obydwu projektach.

Czy dopuszczalna na etapie składania wniosku będzie sytuacja, kiedy wnioskodawca będzie miał duże różnice w zaawansowaniu poszczególnych prac w projekcie, tzn. będą wydatki, dla których będzie rozstrzygnięte postępowanie przetargowe i będzie podpisana umowa z wykonawcą, będą takie wydatki w ramach zadań dla których opracowana zostanie dokumentacja projektowa, ale nie zostanie rozpoczęta procedura przetargowa, a będą też takie wydatki/zadania, dla których nie będzie jeszcze dokumentacji projektowej?



Sytuacja, w której w projekcie znajdą się zadania na różnym etapie zaawansowania realizacji, np. z podpisaną umową z wykonawcą, lub opracowywaną dopiero dokumentacją projektową jest dopuszczalna.

W przypadku zadań, dla których nie ma dokumentacji projektowej należy sprawdzić czy będą podlegały ocenie oddziaływania na środowisko. Gdyż zgodnie z kryterium 16 „Projekt został poddany ocenie oddziaływania na środowisko”, jest to warunek obligatoryjny (wymagane minimum 1 pkt), aby projekt mógł uzyskać pozytywną ocenę.

Ponadto, stan posiadanej dokumentacji projektowej/technicznej powinien umożliwiać określenie zakresu projektu w stopniu szczegółowości umożliwiającym ocenę projektu w ramach takich kryteriów jak m.in.: 9. Kwalifikowalność wydatków, 11. Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej, czy też 18. Projekt jest zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz zasadą „nie czyn poważnych szkód” (z ang. DNSH – Do No Significant Harm).

Czy istnieje instrukcja opracowania studium wykonalności, ponieważ w dokumentacji konkursowej nie znalazłam takiego załącznika, a także arkusze kalkulacyjne analizy finansowej oraz wyliczenia efektu ekologicznego.

Zgodnie z Instrukcją wypełniania wniosku o dofinansowanie

(<https://fepw.parp.gov.pl/storage/grants/documents/755/ZAL-4-DO-RWP-INSTRUKCJA-DO-WNIOSKU-IZ-FEPW-29.08.2023.pdf>) „zaleca się przygotowanie

Studium wykonalności zgodnie z zakresem informacji zawartym w Niebieskiej Księdze - Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach (link:

[https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/metodyka-analzy-kosztow-i-korzysci/niebieskie-ksiegi-2021-](https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/metodyka-analzy-kosztow-i-korzysci/niebieskie-ksiegi-2021-2027/)

[2027/](https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/metodyka-analzy-kosztow-i-korzysci/niebieskie-ksiegi-2021-2027/)), z możliwością wykorzystania *Tablic kosztów jednostkowych do wykorzystania w analizach kosztów i korzyści* przygotowanych przez CUPT (link:

<https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/narzedzia/tablice-kosztow-jednostkowych-do-wykorzystania-w-analizach-kosztow-i-korzysci/>)." (str. 1 Instrukcji).

Czy jest możliwe sfinansowanie centrum przesiadkowego w miejscu sąsiadującym ze stacją kolejową (kolei państwowych), skąd mieszkańcy gminy sąsiadującej z miastem - rdzeniem dojeżdżają pociągiem podmiejskim do miasta rdzenia?

Rozwiązania infrastrukturalne tj. centra przesiadkowe mogą być wydatkiem kwalifikowalnym co do zasady, jednak wyłącznie jako element kompleksowego projektu w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej (urban mobility).

W ramach integracji usług przewozowych należy wziąć pod uwagę proces organizacyjny, poprzez który elementy systemu transportu zbiorowego takie jak: sieć i infrastruktura, parking P&R, taryfy i systemy biletowe, różnych przewoźników eksploatujących różne środki transportu ściślej i sprawniej współdziałają, czego rezultatem jest ogólna poprawa jakości usług transportu zbiorowego.

Realizacji tych celów służy wspólne planowanie przez gminy mobilności w miejskim obszarze funkcjonalnym tj. opracowanie SUMP (Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej) lub dokumentu równoważnego (w zależności od wielkości miasta rdzenia). Wsparcie FEPW będą uzyskiwały zatem inwestycje wynikające z tych planów uzasadnione analizą popytu.

Czy jest możliwe sfinansowanie zakupu busów przez gminy miejskiego obszaru funkcjonalnego, które będą służyć do zbierania mieszkańców gminy (w tym osób z niepełnosprawnościami) z terenów gdzie nie dojeżdża komunikacja miejska, do punktów, gdzie jest przystanek komunikacji miejskiej?

Zakup - co do zasady- taboru bezemisyjnego (taboru tramwajowego, trolejbusowego lub autobusowego - pojazdy z napędem elektrycznym lub wodorowym - wraz z niezbędną infrastrukturą np. stacje ładowania pojazdów elektrycznych, stacje tankowania wodoru, infrastruktura OZE na potrzeby transportu miejskiego) może być wydatkiem kwalifikowalnym, jednak wyłącznie jako element kompleksowego projektu w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej (urban mobility).

Celem projektu powinny być w pierwszej kolejności ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko i klimat (zmniejszenie emisji z transportu, ograniczenie kongestii, poprawa bezpieczeństwa) oraz integracja usług transportu publicznego w miejskim obszarze funkcjonalnym (zapewnienie sprawnie funkcjonującego i atrakcyjnego dla mieszkańców systemu mobilności).

W ramach integracji usług przewozowych należy wziąć pod uwagę proces organizacyjny, poprzez który elementy systemu transportu zbiorowego takie jak: sieć i infrastruktura, taryfy i systemy biletowe, różnych przewoźników eksploatujących różne środki transportu ściślej i sprawniej współdziałają, czego rezultatem jest ogólna poprawa jakości usług transportu zbiorowego.

Realizacji tych celów służy wspólne planowanie przez gminy mobilności w miejskim obszarze funkcjonalnym tj. opracowanie SUMP lub dokumentu równoważnego (w zależności od wielkości miasta rdzenia). Wsparcie FEPW będą uzyskiwały zatem inwestycje wynikające z tych planów uzasadnione analizą popytu.

Czy jest możliwość realizacji więcej niż jednego projektu w ramach przydzielonej alokacji dla MOF (np. dwa projekty, po kilka gmin miejskiego obszaru funkcjonalnego, przy czym miasto-rdzeń będą liderem w każdym z projektów)?

PARP nie przewiduje ograniczeń co do liczby projektów. W związku z tym, można złożyć wnioski o dofinansowanie dla kilku projektów.

Czy jest możliwość, na potrzeby analizy kosztów i korzyści, odstąpienia od tworzenia sieciowego modelu ruchu (zgodnie z Niebieską Księgą, rozdział 1.7 Analiza popytu) i stworzenia modelu uproszczonego? Przygotowanie modelu sieciowego trwa ok. 2-3 miesięcy. Opracowanie takiego modelu będzie sporym wyzwaniem, biorąc pod uwagę termin zakończenia naboru.

Szczegółowe regulacje dotyczące modelowania znajdują się w rozdziale 1.7.6 Niebieskiej Księgi - Wymagane podejście do modelowania/ złożoność.

Warto podkreślić, że nie zawsze koniecznym czy uzasadnionym jest tworzenie nowych modeli - w części przypadków wystarczająca jest modyfikacja/aktualizacja modeli istniejących.

Czy koszt zakupu i montażu urządzeń służących zliczaniu rowerów (do umiejscowienia w sąsiedztwie dróg rowerowych, zarówno będących przedmiotem projektu jak i wybudowanych wcześniej) może stanowić koszt kwalifikowalny?

W ramach działania za kwalifikowalne mogą zostać uznane m.in. inwestycje preferujące ruch rowerowy. W ocenie kwalifikowalności wydatków związanych z zakupem i montażem urządzeń zliczających rowerzystów niezbędnie jest określenie celu pozyskiwania i sposobu wykorzystywania gromadzonych danych. W przypadku gdy system zliczający stanowił będzie element szerszej strategii miasta, mającej na celu zachęcenie mieszkańców do jeżdżenia rowerami, zapewnienia zarządcy dróg rowerowych informacji na temat liczby rowerów poruszających się po nich, celem umożliwienia planowania nowych lub rozbudowę istniejących dróg dla rowerów, koszt wykonania systemu zliczającego będzie stanowił wydatek kwalifikowalny w projekcie.

Czy kwalifikowalny będzie wydatek na wykonanie modelu ruchu i czy można zrealizować to zadanie przed złożeniem wniosku o dofinansowanie, czy będzie kwalifikowalne?

Zgodnie z Katalogiem wydatków kwalifikowalnych wydatkami kwalifikowalnymi są m.in. wydatki związane z przygotowaniem niezbędnej dokumentacji związanej z projektem, w tym np. aktualizacja Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Wydatek na wykonanie modelu ruchu, który jest niezbędny do przygotowania projektu może stanowić koszt kwalifikowalny. Wydatek może zostać poniesiony przed złożeniem wniosku o dofinansowanie.

Czy montaż zasilanych OZE kamer monitoringu wizyjnego dla zabezpieczenia np. przystanku komunikacji miejskiej czy monitorowania ścieżki rowerowej i chodnika uważa się za „infrastrukturę OZE na potrzeby transportu miejskiego”, czy też rozumie się to bardziej bezpośrednio (tj. wyłącznie przystanek i ścieżka stanowią taką infrastrukturę)?

Z punktu widzenia oceny spełniania kryterium 21 Uwzględnienie infrastruktury odnawialnych źródeł energii (OZE) istotne jest czy w zadaniu przewidziano bezpośrednio sfinansowanie infrastruktury OZE na potrzeby transportu miejskiego.

Jeżeli w harmonogramie rzeczowo-finansowym przewidziano zadanie dotyczące kamer monitoringu wizyjnego przystanków komunikacji miejskiej, w którym zaplanowano sfinansowanie infrastruktury OZE zasilającej zamontowany system monitoringu, to będzie ono uwzględnione przy ocenie kryterium.

Czy możliwa będzie realizacja inwestycji dotyczącej przyłączy dla wszystkich planowanych do przebudowy przystanków w jednym projekcie, a pozostałe elementy infrastruktury przystankowej (wiaty, tablice SDIP), będą zaplanowane w ramach obu projektów (przy czym w drugim projekcie będzie jedynie instalacja pozostałych wiat przystankowych)?

Opisana sytuacja nie jest dopuszczalna.

Wydatki dotyczące projektowania przyłączy elektrycznych (dokumentacja techniczna) powinny być rozliczane w powiązaniu z zakresem rzeczowym, któremu służą, np.:

- jeżeli w projekcie rozliczane będą tablice zmiennej treści to wraz z nimi powinien być rozliczany koszt przyłączy elektrycznych do tych urządzeń;
- jeżeli zakup tablic zostanie uwzględniony w obydwu projektach, to koszt dokumentacji technicznej powinien zostać uwzględniony proporcjonalnie w obydwu projektach.

Czy na obecnym etapie planowania zadań do realizacji w ramach projektów finansowanych z FEPW konieczne jest stosowanie odpowiednich do dofinansowania unijnego logotypów?

Stosowanie unijnych logotypów wynika z obowiązków Beneficjenta opisanych w § 24 Wzoru umowy o dofinansowanie. Zatem należy przyjąć, że realizacja działań informacyjno-promocyjnych obowiązuje Beneficjenta po podpisaniu Umowy o dofinansowanie.

Czy na potrzeby przyznawania punktacji w ramach kryterium dot. udziału OZE bierze się pod uwagę w ramach sumy zadań kontrakt na opracowanie SUMP, kontrakt na opracowanie dokumentacji projektowej, nadzór bądź działania promocyjne?

Do ustalenia punktacji w ramach kryterium 21. Uwzględnienie infrastruktury odnawialnych źródeł energii (OZE) w projekcie pod uwagę będzie brana suma wszystkich zadań w projekcie.

Czy należy wystąpić do US o indywidualną interpretację w zakresie kwalifikowalności VAT dla projektu? Czy istnieje / będzie istnieć na jakimś etapie wymóg posiadania takiego dokumentu?

Interpretacja indywidualna wydawana przez Krajową Izbę Skarbową będzie wymagana w przypadku wydatków (zadań) dla których VAT będzie stanowił koszt kwalifikowalny projektu. Interpretacja indywidualna powinna zostać załączona najpóźniej wraz z wnioskiem o płatność, w którym zostaną przedstawione do rozliczenia wydatki wraz z podatkiem VAT, jako kosztem kwalifikowalnym.

Jeśli podatek VAT nie będzie kwalifikowalny w ramach projektu, interpretacja indywidualna nie jest wymagana.

Czy PARP rekomenduje jakiś konkretny model realizacji/eksploatacji infrastruktury do ładowania pojazdów prywatnych?



Zgodnie z dokumentacją programową nie będą wspierane inwestycje w infrastrukturę drogową dla indywidualnego ruchu samochodowego, z wyłączeniem infrastruktury ładowania/tankowania samochodów zeroemisyjnych (spełniającej wymogi Dyrektywy 2014/94/UE) oraz zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników, przy spełnieniu warunków: inwestycja nie ma możliwości finansowania ze źródeł prywatnych lub z pomocy zwrotnej, jest uzasadniona odpowiednią analizą popytu oraz jest uwzględniona w dokumencie z zakresu planowania mobilności miejskiej (np. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej tj. SUMP - o ile dotyczy).

Realizacja infrastruktury ładowania pojazdów prywatnych musi stanowić element kompleksowego projektu w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej oraz pozytywnie wpływać na integrację usług przewozowych na terenie miejskiego obszaru funkcjonalnego. Zalecamy, by miejsca pod ładowarki zlokalizowane zostały np. na terenie parkingów typu „park & ride”.

Rekomendowany model: jako element projektu w ramach wydatków kwalifikowalnych, zalecamy finansowanie wyłącznie przygotowania infrastruktury pod punkty ładowania, natomiast do budowy ładowarek i ich obsługi wyłonienie prywatnego operatora w trybie konkurencyjnym.

Czy partner w projekcie (gmina MOF) powinien być uwzględniony we wniosku jako Podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków (Realizator)?

Tak, w przypadku gdy partner będzie ponosił wydatki związane z realizacją projektu, powinien zostać wskazany we wniosku o dofinansowanie, jako Podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków (Realizator).

Czy partner w projekcie jest to "PODMIOT UPOWAŻNIONY DO PONOSZENIA WYDATKÓW (REALIZATOR)" też jest uważany za beneficjenta (zakładam, że to drugie i wystarczy wyodrębnić jego zadania, ale nie jestem pewien)



W przypadku realizacji projektu w formule partnerstwa we wniosku o dofinansowanie w części PODMIOT UPOWAŻNIONY DO PONOSZENIA WYDATKÓW (REALIZATOR) należy wymienić partnerów projektu, a w części HARMONOGRAM RZECZOWO FINANSOWY przypisać odpowiednie zadania i wydatki do poszczególnych partnerów (REALIZATORÓW). Katalog Beneficjentów jest zdefiniowany w SZOP.

Czy prace dotyczące infrastruktury punktowej muszą być powiązane z zakupem taboru? W jaki sposób powiązać modernizację infrastruktury punktowej ze wskazaniem linii, której dotyczą (długość przebudowanych/ zmodernizowanych linii autobusowych), jeśli dany przystanek obsługuje kilka linii?

Zgodnie z SZOP FEPW projekt ubiegający się o dofinansowanie powinien być kompleksowy. Nie oznacza to jednak, że realizacja zadań dotyczących infrastruktury punktowej musi łączyć się z zakupem taboru w ramach projektu. Oba wymienione zadania należą do dwóch różnych grup wskazanych w SZOP (patrz odp. pkt 1).

Długość linii należy mierzyć jako długość trasy wyposażonej w przebudowaną lub zmodernizowaną dedykowaną infrastrukturę wraz z obiektami budowlanymi, urządzeniami oraz instalacjami stanowiącymi całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu oraz obsługi pasażerów, w tym przystanki.

Czy projekty przedstawione w SUMPie powinny zostać wpisane obowiązkowo do WPF?

W ramach naboru konkurencyjnego nie jest wymagane na etapie wniosku o dofinansowanie projektu przedłożenie dokumentów potwierdzających zabezpieczenie środków. Na etapie złożenia wniosku, będzie wymagane złożenie oświadczenia dotyczącego zabezpieczenia środków w związku z realizacją projektu. Weryfikacja faktycznego zabezpieczenia środków w WPF nastąpi przed zawarciem umowy o dofinansowanie projektu.

W naborze niekonkurencyjnym zabezpieczenie środków w WPF będzie natomiast wymagane już na etapie złożenia wniosku o dofinansowanie projektu.

Czy przy zakupie taboru konieczne jest wskazanie linii, które będzie ten tabor obsługiwał? Zakup taboru będzie powiązany z zakupem ładowarek, jednakże nie będzie prowadzona inwestycja w stacje ładowania pojazdów elektrycznych, wobec czego nie będzie konieczności wskazywania konkretnej lokalizacji dla stacji ładowania autobusów.

Nie jest wymagane przypisanie zakupionego taboru do konkretnych linii, które będzie on obsługiwał.

Jeżeli, w drugiej części pytania chodziło o ładowarki mobilne, to w takim przypadku należy wskazać potencjalne lokalizacje dla stacji ładowania, tak by wykazać, że planowana inwestycja ma sens i zakup tego typu urządzeń jest racjonalny.

Czy przy założeniu że zakres projektu da się zebrać w dwa zadania (np. 1. zakup taboru i 2. roboty budowlane), to wykorzystanie OZE w ramach zadania nr 2 tj. „robót” w jakimś ograniczonym zakresie (np. zaprojektowanie wiat przystankowych z oświetleniem zasilanym z OZE, podczas gdy inne elementy, np. ścieżki rowerowe nie będą dysponowały takim oświetleniem) będzie wystarczające dla uzyskania 4 punktów (50% zadań)?

Zadanie powinno odpowiadać pojedynczemu kontraktowi, jaki będzie zawarty w ramach realizacji projektu. Jeżeli wszystkie roboty budowlane zostaną zrealizowane w ramach jednego kontraktu i przewidziano w nim sfinansowanie infrastruktury OZE to będzie on brany pod uwagę przy wyliczeniu punktacji w ramach kryterium 21 Uwzględnienie infrastruktury odnawialnych źródeł energii (OZE) w projekcie. W przedmiotowym kryterium zgodnie z definicją o ilości uzyskanych punktów będzie decydować % udział liczby zadań w projekcie, w których przewidziano realizację infrastruktury OZE na potrzeby transportu miejskiego.

Czy w naborze do działania 3.1 gdzie możemy uzyskać dodatkowe punkty za posiadanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) dla miejskiego obszaru funkcjonalnego, plan ten przed złożeniem do

oceny CUPT powinien być uchwalony przez miasto rdzeń (miasto XXXX), czy też przez wszystkie Gminy znajdujące się w obszarze MOF (w przedmiotowym projekcie do działania 3.1 występuje tylko miasto XXXX bez partnerów).

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) powinien być przyjęty przez wszystkie jednostki samorządu terytorialnego uczestniczące w realizacji projektu (ponoszące wydatki w ramach projektu).

Do wniosku o dofinansowanie należy załączyć wynik oceny dokonanej przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych, z oceną pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami.

Czy w przypadku gdyby nie doszła do mnie na czas deklaracja z Wód Polskich, która jest załącznikiem do wniosku, to będzie to brak podlegający uzupełnieniu na poprawce, czy też wniosek zostanie odrzucony?

W sytuacji braku załącznika, który jest niezbędny do oceny danego kryterium, wnioskodawca zostanie wezwany do jego uzupełnienia na zasadach przewidzianych w Regulaminie Oceny Projektów.

Czy w przypadku kiedy jedno z zadań stanowiłby zakup i montaż 20 wiat przystankowych, a spośród nich tylko 8 byłoby wyposażonych w oświetlenie zasilane z OZE, to czy uznaje się że to konkretne zadanie „przewiduje realizację infrastruktury OZE” czy też OZE musiałyby objąć 100% wiat?

W ocenie kryterium 21 *Uwzględnienie infrastruktury odnawialnych źródeł energii (OZE)* nie wprowadzono dodatkowych warunków dotyczących udziału infrastruktury OZE w całym zadaniu. Niemniej zaplanowane działania w ramach poszczególnych zadań powinny być racjonalne, spójne i uzasadnione.

Czy w przypadku kiedy utworzenie centrum przesiadkowego obejmuje zarówno wydatki kwalifikowalne jak i niekwalifikowalne (budowa centrum przesiadkowego oraz budowa niezbędnego dla funkcjonowania tego centrum odcinka drogi, dostępnej również dla samochodów osobowych) konieczne jest uwzględnianie we wniosku o dofinansowanie wydatków niekwalifikowalnych (budowa jezdni dostępnej dla samochodów osobowych)?

W przypadku, gdy poniesienie wydatków niekwalifikowalnych jest niezbędne, np. z uwagi na funkcjonalność projektu, wskazane jest ich uwzględnienie w kosztach niekwalifikowalnych projektu.

Czy w przypadku projektów w ramach działania Działanie 3.1. Zrównoważona mobilność miejska FEPW wymagane są prognozy ruchu?

Elementem studium wykonalności projektu powinny być prognozy ruchu. Zaleca się przygotowanie Studium wykonalności, w tym prognoz ruchu, zgodnie z zakresem informacji zawartym w Niebieskiej Księdze - Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach (link: <https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/metodyka-analzy-kosztow-i-korzysci/niebieskie-ksiegi-2021-2027/>), Rozdział 1.7. Analiza popytu.

Czy w przypadku, gdy w projekcie przewidziano realizację infrastruktury odnawialnych źródeł energii (OZE) w ramach jednego zadania (np. instalacja paneli fotowoltaicznych), z której produkowana energia posłuży do zasilania dla innych zadań realizowanych w projekcie, przy ocenie kryterium Uwzględnienie infrastruktury odnawialnych źródeł energii (OZE) w projekcie brane będą pod uwagę wszystkie zadania wykorzystujące energię OZE?

W ramach kryterium Uwzględnienie infrastruktury odnawialnych źródeł energii (OZE) ocenie podlega czy projekt przewiduje realizację infrastruktury OZE na potrzeby transportu miejskiego. Liczba przyznanych punktów będzie uzależniona od liczby

zadań, w ramach których przewiduje się **bezpośrednią** realizację infrastruktury OZE. We wskazanym przypadku tylko jedno zadanie będzie liczone do uzyskania punktów za uwzględnienie infrastruktury OZE.

Czy w ramach budowy centrum przesiadkowego przy dworcu PKP (nie na obrzeżach i nie poza miastem), w skład którego obok zatok i wiat przystankowych miejskiej komunikacji, wiat/stojaków dla rowerów i budynku socjalnego dla kierowców/miejsca sprzedaży biletów MZK można wybudować pewną liczbę miejsc postojowych dla: - autobusów - busów - samochodów osobowych w ramach kosztów kwalifikowalnych? Innymi słowy, czy budowa niewielkiego parkingu dla pojazdów samochodowych może się kwalifikować do wsparcia, jeżeli powstanie on w ramach centrum przesiadkowego - chodzi o budowę miejsc postojowych.

Zgodnie z Katalogiem wydatków kwalifikowalnych stanowiącym załącznik 1 do Regulaminu wyboru projektów wydatkami kwalifikowalnymi mogą być wydatki związane z parkingami P+R („parkuj i jedź”) - pod warunkiem zlokalizowania ich na obrzeżach miast lub poza ich granicami na terenie obszaru funkcjonalnego, w miejscach zapewniających odpowiednią integrację z publicznym transportem zbiorowym. W opisanym przez Państwa przypadku planowany do budowy parking dla pojazdów samochodowych nie spełnia powyższego kryterium i nie może zostać uznany za wydatek kwalifikowalny.

Czy w ramach działania 03.01 Zrównoważona mobilność miejska, w trybie konkurencyjnym, wystarczającym dokumentem będzie przyjęty uchwałą rady miasta "Plan transportowy", czy też w momencie składania wniosku musimy posiadać przyjętą "Strategię Rozwoju Ponadlokalnego"?

Warunkiem koniecznym do uzyskania pozytywnej oceny w konkursie będzie konieczność posiadania, na moment złożenia wniosku o dofinansowanie, Planu



transportowego oraz strategii ZIT lub strategii rozwoju ponadlokalnego, o ile zawiera ona elementy wskazane w art. 34, ust. 15 albo w art. 36, ust. 8 Ustawy o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027.

Czy w ramach naboru Wnioskodawcą może być spółka ze 100% udziałem miasta, realizująca zadanie własne miasta w zakresie transportu publicznego?

Spółka komunalna nie może być Wnioskodawcą (Beneficjentem) w ramach działania FEPW.03.01 Zrównoważona mobilność miejska.

Wnioskodawcami (Beneficjentami) w ramach działania FEPW.03.01 Zrównoważona mobilność miejska mogą być wyłącznie miasta powyżej 50 tys. mieszkańców (ustawowo zobligowani organizatorzy transportu miejskiego), a także ww. miasta działające na podstawie porozumienia lub innej formy współpracy (związki, stowarzyszenia) z jednostkami samorządu terytorialnego położonymi w miejskim obszarze funkcjonalnym miasta.

Z zastrzeżeniem niezmienności własności infrastruktury (rozumianej jako rozporządzenie prawem własności przez Beneficjenta) Beneficjent może wyposażyć operatora (np. spółkę komunalną) w mienie, na które uzyskano dofinansowanie, co powinno zostać uwzględnione w wyliczeniu rekompensaty.

Czy w ramach planowanego zadania dotyczącego rozbudowy Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego możliwy będzie zakup samochodu do e-kontroli pojazdów zaparkowanych w strefie (jako jeden z elementów zadania)?

Zakup samochodu do e-kontroli pojazdów zaparkowanych w strefie płatnego parkowania może stanowić wydatek kwalifikowalny w projekcie, pod warunkiem, że samochód ten będzie spełniał warunek zeroemisyjności.

Czy w ramach tworzenia strefy płatnego parkowania można w ramach kosztów kwalifikowalnych wykonać oznakowanie poziome i pionowe,

wyznaczające miejsce i rodzaj parkowania, przystanki autobusowe oraz oznakowanie dla rowerzystów?

Oznakowanie strefy płatnego parkowania, przystanków autobusowych, dróg dla rowerzystów może stanowić wydatek kwalifikowalny. Przy czym wymienione działania powinny być elementem odpowiednich rodzajowo zadań inwestycyjnych, biorąc pod uwagę, że zadanie powinno odpowiadać pojedynczemu kontraktowi, tzn. oznakowanie strefy płatnego parkowania powinno być przypisane do zadania związanego z utworzeniem/rozbudową strefy, oznakowanie przystanków autobusowych do zadania związanego z modernizacją infrastruktury przystankowej, itd.

Należy mieć na uwadze, że wydatku kwalifikowalnego nie mogą stanowić wydatki związane wyłącznie z bieżącym utrzymaniem infrastruktury, np. odświeżenie malowania, czy wymiana oznakowania pionowego.

Czy w SUMP powinna być lista projektów wszystkich gmin z MOF , na które będziemy ubiegali się o dofinansowanie z różnych środków unijnych w perspektywie 2021-2027?

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest planem strategicznym określającym długofalową wizję celów i priorytetów dla długoterminowego rozwoju systemu transportowego na całym obszarze miasta/regionu/aglomeracji. Przedstawienie listy projektów (zawierającej nazwę zadania, obszar realizacji, harmonogram i budżet) wynika wprost z podręcznika SUMP i jest najlepszą praktyką. Dopuszczenie bardziej ogólnych zapisów jest wyjściem naprzeciw zgłaszanym postulatam i trudnościom z uwagi na ryzyko np. zbyt częstej aktualizacji SUMP w przypadku potencjalnych zmian lub braku pełnej wiedzy na temat możliwych zobowiązań finansowych do podjęcia przez miasto.

Podsumowując: zadania wymienione w SUMP nie powinny co do zasady brzmieć jak np.: "rozbudowa infrastruktury tramwajowej" lub: "zakup taboru autobusowego".

Są to stwierdzenia zbyt ogólne, nie znajdujące oparcia w diagnozie, możliwe do przeklejenia z jednego do drugiego miasta. Diagnoza powinna wskazywać braki i



przekuć je w niezbędne zadania do podjęcia, jak np.: "połączenie tramwajowe na odcinku A-Z", albo "z dzielnicy X do Y" lub: "zakup docelowo 60 szt. nowego taboru". Ewentualnie dopuszczalna jest sytuacja, w której ogólnie brzmiące zadanie na liście ma w tekście SUMP rozwinięcie, łączące je z diagnozą (np. pod postacią odwołania przy nazwie zadania do opisu, mapy, schematu będącego wynikiem diagnozy i wyboru scenariuszy) - inaczej byłby to błąd logiki SUMP. Pamiętajmy, że nazwa zadania jest przedstawieniem potrzeb (docelowych), których realizacja jest możliwa pod warunkiem dostępności środków. Patrząc na przykładowe nazwy wskazane wyżej, instytucja oceniająca otrzymując wniosek o dofinansowanie linii tramwajowej na odcinku C-D lub zakup 20 szt. taboru nie będzie miała wątpliwości iż projekt wynika z zadań wskazanych SUMP (odcinek A-Z, 60 szt. taboru), ale ograniczonych do możliwości wynikających z dostępności środków.

Czy w trybie niekonkurencyjnym, którego termin naboru jest od 11 lipca, może brać udział Miasto Lublin? Czy będzie możliwość doboru partnerów np. uczelni wyższych? Czy uczelnia wyższa będzie mogła pełnić rolę podwykonawcy w ramach naboru - 3.1- dla miast wojewódzkich? Jakie są warunki naboru, proszę o konkretną odpowiedź.

Nabór dla projektów w trybie niekonkurencyjnym skierowany jest m.in. do miast wojewódzkich z makroregionu Polski Wschodniej wraz z ich obszarami funkcjonalnymi, w tym dla Miasta Lublin.

Beneficjentem może być także Miasto Lublin działające na podstawie porozumienia lub innej formy współpracy (związki, stowarzyszenia) z jednostkami samorządu terytorialnego położonymi w miejskim obszarze funkcjonalnym miasta.

Partnerami mogą więc być jedynie inne jednostki samorządu terytorialnego.

Beneficjent zobowiązany jest do wyboru wykonawców projektu w sposób zapewniający zachowanie zasad uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców, a także do działania w sposób przejrzysty i proporcjonalny z zachowaniem przepisów i zasad wynikających z ustawy Prawo zamówień publicznych. Nie ma przeciwwskazań, aby szkoła wyższa była wykonawcą w ramach projektu, jeżeli jej wybór nastąpi z uwzględnieniem przywołanych zasad.



Szczegółowe informacje dotyczące naboru, w tym zasady dofinansowania projektów, można znaleźć w Regulaminie Wyboru Projektów (RWP) dostępnym na stronie naboru: <https://www.parp.gov.pl/component/grants/grants/zrownowazona-mobilnosc-miejska-nabor-niekonkurencyjny> .

Czy wymagana w naborze strategia ponadlokalna dla miejskiego obszaru funkcjonalnego miasta XXX powinna być uchwalona przez miasto rdzeń (miasto XXXX), czy też przez wszystkie Gminy znajdujące się w obszarze MOF (w przedmiotowym projekcie do działania 3.1 występuje tylko miasto XXXX bez partnerów).

a. W przypadku miasta XXXX warunkiem koniecznym do uzyskania pozytywnej oceny w kryterium 4 – Projekt został ujęty w instrumencie terytorialnym będzie dysponowanie, zgodnie z art. 36 ust. 4 ustawy wdrożeniowej, pozytywną opinią Instytucji Zarządzającej programem Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 w zakresie możliwości finansowania strategii IIT w ramach ww. programu.

b. Jednocześnie, zgodnie z art. 36 ust. 7 strategia IIT powinna być przyjęta przez radę gminy, rade powiatu albo w trybie właściwym dla utworzonej współpracy, o której mowa w art. 36 ust 4.

Czy wymóg posiadania na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie Strategii ZIT dotyczy dokumentu przyjętego tylko uchwałami gmin tworzących ZIT czy też wymagana jest również uchwała zarządu województwa dotycząca pozytywnego zaopiniowania strategii ZIT oraz pozytywna opinia Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej zgodnie z procedurą określoną w piśmie z 23 listopada 2022 r.

W Państwa przypadku, warunkiem koniecznym do uzyskania pozytywnej oceny w kryterium 4 – Projekt został ujęty w instrumencie terytorialnym, będzie na moment złożenia wniosku o dofinansowanie:



- opracowanie i uchwalenie przez związek ZIT strategii terytorialnej.
W zależności od przyjętej formy prawnej partnerstwa, strategia ZIT powinna być zaakceptowana przez prezydenta/burmistrza (lidera porozumienia) albo uchwałą organu upoważnionego do zatwierdzenia strategii w przypadku stowarzyszenia lub związku komunalnego.
- pozytywne zaopiniowanie strategii ZIT przez właściwą instytucję zarządzającą;
- pozytywne zaopiniowanie przez Ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego strategii ZIT dla miejskiego obszaru funkcjonalnego objętego wsparciem w krajowych programach pod względem jej zgodności z umową partnerstwa.

Czy zadanie dotyczące analizy potrzeb, koncepcji ITS, studium wykonalności wraz z działaniami inwestycyjnymi i przebudową skrzyżowań pod kątem dostosowania rozwiązań do działań nadających priorytet dla komunikacji miejskiej może być realizowane w procedurze zaprojektuj i buduj?

Tak, wskazane zadanie może być realizowane w procedurze „zaprojektuj i wybuduj”. To do decyzji Beneficjenta należy wybór sposobu realizacji poszczególnych zadań w projekcie.

Czy zakaz przeniesienia na spółkę komunalną prawa własności zakupionych środków obowiązuje wyłącznie w okresie trwałości projektu (5 lat od przelania ostatniej transzy dofinansowania), czy też dłużej?

Zobowiązania Beneficjenta do zachowania trwałości projektu, w tym ograniczenia co do zmiany własności, wygasają po 5 latach od dnia zakończenia realizacji projektu. Zakończenie realizacji projektu oznacza dzień dokonania płatności końcowej na rachunek bankowy Beneficjenta w przypadku, gdy w ramach rozliczenia wniosku o płatność końcową Beneficjentowi przekazywane jest dofinansowanie albo dzień zatwierdzenia wniosku o płatność końcową – w pozostałych przypadkach.

Czy zakres rzeczowy oraz finansowy przyjęte we wniosku o dof. powinny być w 100% tożsame z tym, co zostało wpisane w Strategii ZIT, czy mogą się nieznacznie różnić (np. wyższa wartość finansowa, rozbudowany zakres)?

Podczas oceny wniosku o dofinansowanie w ramach kryterium 4 Projekt został ujęty w instrumencie terytorialnym weryfikacji podlega, czy projekt został wskazany do dofinansowania z programu FEPW 2021-2027 w instrumencie terytorialnym, tj. w strategii ZIT, lub strategii rozwoju ponadlokalnego.

Zakres rzeczowy projektu przedłożonego w ramach wniosku o dofinansowanie powinien być ujęty w Strategii ZIT, tzn. projekt nie powinien zawierać zadań, które w żaden sposób nie zostały uwzględnione w Strategii ZIT. Możliwe natomiast jest, że zakres rzeczowy wskazany we wniosku o dofinansowanie stanowi rozwinięcie, czy doprecyzowanie obszarów/zadań, które zostały wskazane w Strategii ZIT.

Dopuszczalne jest także podzielenie zakresu wskazanego w Strategii ZIT, np. na dwa odrębne projekty składane w naborze/naborach FEPW, niemniej ich zakres nie może wykraczać poza zapisy opiniowanej przez MFIPR Strategii. Wartość finansowa powinna zostać podana w dokumencie strategicznym jako szacunek / plan.

Czy zakup instalacji PV i montaż jej na obiekcie należącym do spółki komunalnej, świadczącej usługi transportowe na rzecz miasta (następnie np. użyczenie spółce instalacji na okres trwałości projektu) może być kosztem kwalifikowalnym, a także czy - w świetle konieczności spożytkowania energii na potrzeby transportu miejskiego - występuje różnicowanie w tym zakresie zależne od wykorzystania uzyskanej w ten sposób energii, na takie cele jak: - ładowanie autobusów, - obsługę autobusów (zasilanie obiektów i urządzeń zaplecza technicznego służącego serwisowi), - działalność części biurowej / socjalnej obiektów takiej spółki?

Zakup i montaż infrastruktury OZE na obiekcie należącym do spółki komunalnej, świadczącej usługi transportowe na rzecz miasta może być kosztem kwalifikowalnym pod warunkiem:

- dysponowania odpowiednim tytułem prawnym do realizacji inwestycji (prawo dysponowania nieruchomością na cele budowlane);
- przeznaczeniem wytworzonej energii z infrastruktury OZE na potrzeby transportu miejskiego;
- niezmienności własności infrastruktury (rozumianej jako rozporządzenie prawem własności przez Beneficjenta. Beneficjent może wyposażyć operatora w mienie, na które uzyskano dofinansowanie, co powinno zostać uwzględnione w wyliczeniu rekompensaty.

Czy załącznikiem wymaganym do złożenia wraz z dokumentacją aplikacyjną będzie pozwolenie na budowę/dokumentacja techniczna? Na jakim etapie trzeba dysponować takimi dokumentami?

Do dokumentacji aplikacyjnej nie jest konieczne dołączenie pozwolenia na budowę/dokumentacji technicznej. Dokumenty te będą wymagane na etapie realizacji projektu, jeśli jego zakres będzie dotyczył działań inwestycyjnych wymagających przedmiotowych pozwoleń.

Czy zasilanie przystanku zarówno z sieci miejskiej jak i z OZE uniemożliwi uzyskanie punktów?

Z punktu widzenia oceny spełniania kryterium 21 *Uwzględnienie infrastruktury odnawialnych źródeł energii (OZE)* istotne jest czy w zadaniu przewidziano bezpośrednie sfinansowanie infrastruktury OZE na potrzeby transportu miejskiego. W ocenie kryterium nie wprowadzono dodatkowych warunków dotyczących udziału infrastruktury OZE w całym zadaniu.

Dostępność – czy urządzenie służące do ładowania autobusu elektrycznego (ładowarka) podlega zapisom wytycznych równościowych

(zał. Nr 2 – standardy dostępności, w szczególności V. Standard cyfrowy (od str. 113 do 175) w tym "Sprzęt informatyczny szczególnego przeznaczenia" (od str. 172 do 175)) czy można uznać ten sprzęt za neutralny? Będzie obsługiwana przez przygotowany personel.

We wniosku o dofinansowanie wnioskodawca jest zobowiązany do wskazania nazwy produktu lub usługi projektu (m.in. tabor autobusowy, przystanki, centra przesiadkowe, ciągi rowerowe, ITS, system parkingowy, dokumentacja) w zakresie zapewnienia ich dostępności dla wszystkich użytkowników/odbiorców. Produktami są nie tylko produkty/usługi, które powstaną w wyniku realizacji projektu, ale też nabywane w ramach projektu środki trwałe, czy wartości niematerialne i prawne.

Do każdego produktu/usługi należy uzasadnić w jaki sposób poszczególne produkty/usługi projektu będą dostępne, dla osób, które mogą być wykluczone (ze względu na różne przesłanki np. wiek, tymczasowa niepełnosprawność, opieka nad dziećmi itd.), tzn. w jaki sposób z produktu/usługi będą mogły korzystać różne osoby.

Zgodnie z opisem kryterium, przez pozytywny wpływ należy rozumieć zapewnienie dostępności infrastruktury, środków transportu, towarów, usług, technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych oraz wszelkich produktów projektów (w tym także usług) dla wszystkich ich użytkowników/użytkowniczek. Dostępność pozwala osobom, które mogą być wykluczone (ze względu na różne przesłanki, np. wiek, tymczasową niepełnosprawność, opiekę nad dziećmi itd.), w szczególności osobom z niepełnosprawnościami i starszym, na korzystanie z nich na zasadzie równości z innymi osobami.

Dopuszczalne jest uznanie neutralności poszczególnych produktów/usług projektu w stosunku do ww. zasady, o ile Wnioskodawca wykaże, że produkty/usługi nie mają swoich bezpośrednich użytkowników/użytkowniczek (np. trakcje kolejowe, instalacje elektryczne, linie przesyłowe, automatyczne linie produkcyjne, zbiorniki retencyjne, nowe lub usprawnione procesy technologiczne).

Takim produktem mogą być także urządzenia służące do ładowania autobusu elektrycznego. W sytuacji „neutralności produktu/usługi” również uznaje się, że mają one pozytywny wpływ na ww. zasadę.



Dotyczy kryterium 17 w ramach którego ocenie podlega, czy w projekcie przewidziano rozwiązania dotyczące adaptacji do zmian klimatu, wynikające z analizy wrażliwości projektu na zmianę klimatu zgodnie z Wytycznymi technicznymi. Ślad węglowy - czy preselekcja w tym zakresie powinna zostać przeprowadzona przez „specjalistyczny” podmiot, potrafiący zastosować odpowiednią metodykę oceny?

Zgodnie z instrukcją wypełniania wniosku o dofinansowanie, w zakresie określenia rozwiązań dotyczących adaptacji do zmian klimatu należy postępować zgodnie z Wytycznymi technicznymi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=OJ:C:2021:373:FULL&from=EN> oraz z Rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2021/2139 z dnia 4 czerwca 2021 r.: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:02021R2139-20230101&qid=1686647112408>.

W samych Wytycznych technicznych, KE wskazuje: „(...) do obliczania śladu węglowego projektów infrastrukturalnych zaleca się stosowanie metodyk oceny śladu węglowego opracowanych przez Europejski Bank Inwestycyjny (EBI)” (...) „Metodyka EBI jest zgodna z przyjętymi przez międzynarodowe instytucje finansowe ramami dotyczącymi zharmonizowanego podejścia do rozliczania emisji gazów cieplarnianych opublikowanymi w listopadzie 2015 r.”.

Dlatego też, wystarczające będzie skorzystanie z przywołanych publikacji. Dokumentacja konkursowa ani powiązane z nią dokumenty nie wymagają, by korzystać w tym zakresie z usług „specjalistycznych” podmiotów wykonujących analizy w przedmiotowym zakresie.

Dotyczy kryterium: Zgodność projektu z właściwym Programem ochrony powietrza oraz Planem na rzecz zrównoważonej energii i klimatu (z ang. SECAP) – czy w przypadku braku SECAP (dokument nie został sporządzony) to kryterium będzie brane pod uwagę, tj. wnioskodawca otrzyma 0 pkt a ogólna liczba punktów do zdobycia będzie uwzględniała również to kryterium?

W sytuacji gdy Wnioskodawca nie dysponuje Planem na rzecz zrównoważonej energii i klimatu (z ang. SECAP) nie powoduje to negatywnej oceny w ramach kryterium (nie skutkuje to otrzymaniem „0” punktów). Nie jest to dokument obligatoryjny. Zgodnie z definicją kryterium „Ocenie podlega czy projekt jest zgodny z właściwym Programem ochrony powietrza oraz Planem na rzecz zrównoważonej energii i klimatu (z ang. SECAP), o ile został sporządzony.”.

Gmina Miasta XXX aktualnie buduje III etap trasy NS. Jest to inwestycja realizowana w ramach procedury zaprojektuj i buduj. Elementem inwestycji będzie budowa ciągów pieszych i rowerowych oraz budowa przejścia podziemnego łączącego osiedle XXX z peronem kolejowym. W ramach przedmiotowej inwestycji wykonawca opracował już dokumentację. Czy istnieje możliwość refundacji wydatków związanych z opracowaniem części dokumentacji oraz części wydatków w ramach zawartej umowy w zakresie inwestycji związanej z budową ciągów pieszych i rowerowych oraz budową przejścia podziemnego w ramach zadania dotyczącego budowy węzła przesiadkowego na osiedlu XXX. Całość będzie integrować komunikację kolejową z komunikacją miejską. Czy realizacja III etapu trasy NS we wskazanej procedurze będzie stała w sprzeczności z wymaganiami stawianymi przy realizacji projektu? Zabezpieczenie środków w budżecie miasta na realizację 2 projektów planowanych do złożenia w ramach FEPW związane jest ze wskazaniem tytułu obu projektów. Budowa trasy NS stanowi odrębne zadanie w tym budżecie, niezwiązane nazwą i źródłem finansowania z projektem z FEPW. Czy koszty planowane do refundacji w ramach części zadania związanego z budową trasy NS (w zakresie wskazanym powyżej) będą uznane za kwalifikowalne? Czy wskazane koszty będzie można wydzielić jedynie na etapie rozliczenia wydatków w ramach projektu z FEPW?



Tak, istnieje możliwość refundacji wydatków związanych z opracowaniem części dokumentacji oraz części wydatków w ramach zawartej umowy w zakresie inwestycji związanej z budową ciągów pieszych i rowerowych oraz budową przejścia podziemnego w ramach zadania dotyczącego budowy węzła przesiadkowego na osiedlu XXX. Ważne jest, aby przedstawione do refundacji wydatki były możliwe do wyodrębnienia z całości inwestycji, tak aby można je było przypisać do konkretnego zadania w ramach projektu, z którego będą finansowane.

Interpretacja indywidualna będzie wymagana w przypadku projektów powyżej 5 mln Euro. Czy dla projektów poniżej 5 mln Euro, jeżeli mamy prawną możliwość odzyskania VAT częściowo (od zakupu taboru), to czy też taką interpretację przedstawiamy i VAT, który możemy odliczyć w projekcie nie kwalifikujemy. Czy w sytuacji, kiedy dla projektu poniżej 5 mln Euro beneficjent posiada powyższą interpretację, ale nie będzie korzystał z możliwości jego odzyskania, może w projekcie wykazać VAT jako kwalifikowalny?

Zgodnie z *Wytycznymi dotyczącym kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027* (podrozdział 3.5. podatek od towarów i usług (VAT) pkt 1.) podatek VAT w projekcie, którego łączny koszt jest mniejszy niż 5 mln EUR (włączając VAT), może być kwalifikowalny.

Dla projektów, którego łączny koszt jest mniejszy niż 5 mln EUR (włączając VAT) wnioskodawca nie składa oświadczeń ani innych dokumentów dotyczących możliwości odzyskania podatku.

Jak należy rozumieć okres trzech lat wskazany w piśmie z MFiPR z 29.09.2022r i od jakiej daty będzie liczony. Czy w tym terminie trzeba złożyć wniosek o dofinansowanie?

Tak, we wskazanym terminie należy złożyć wniosek o dofinansowanie.

Zgodnie z art. 44 ust. 1 ustawy o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 właściwa instytucja wybiera projekty do dofinansowania w sposób konkurencyjny lub niekonkurencyjny.

W ramach działania projekty będą wybierane co do zasady w sposób konkurencyjny, przy czym, w terminie trzech lat od rozpoczęcia realizacji działania, ale nie później niż do 31.12.2025 r., dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców obowiązuje sposób niekonkurencyjny.

Jak należy zorganizować usługi transportowe na terenie miejskiego obszaru funkcjonalnego uwzględniając świadczenie usług z zakresu transportu miejskiego i pozamiejskiego?

Zakres usług transportu pozamiejskiego obowiązującego na terenie miasta rdzenia, powinien być tak uregulowany, aby nie kolidował on z komunikacją miejską. Komunikacja miejska powinna być preferowaną formą przemieszczania się na terenie miasta rdzenia, natomiast świadczone usługi w transporcie pozamiejskim powinny stanowić jej uzupełnienie i być realizowane na terenie obszaru funkcjonalnego. Celem, do którego należy dążyć, jest uniknięcie dublowania się linii komunikacji miejskiej i pozamiejskiej. Niemniej jednak nie można całkowicie wykluczyć również zapewnienia dostępu do infrastruktury transportu zbiorowego w mieście, innym niż MPK, operatorom i przewoźnikom.

Należy podkreślić, że do wspólnego planowania przez gminy mobilności w miejskim obszarze funkcjonalnym ma służyć opracowanie SUMP (Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej) lub dokumentu równoważnego (w zależności od wielkości miasta rdzenia).

Jako przykład zapewnienia dostępu do infrastruktury przystanków i dworców dla operatorów i przewoźników innych niż MPK można wskazać Miasto Rzeszów. Infrastruktura komunikacyjna jest udostępniana 40 prywatnym przewoźnikom na podstawie Uchwały nr XXXV/688/2012 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 10 lipca 2012 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Miasto Rzeszów, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów (Dz. Urz. Woj.

Podkarp. z dnia 19 lipca 2012 r. Poz. 1592 z późn. zm.). Zasady przewozów reguluje ustawa o transporcie drogowym (Dz. U. rok 2022 poz. 2201) oraz ustawa o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. rok 2022 poz. 1343). Przewoźnicy świadczą inny rodzaj komunikacji niż operator MPK Rzeszów tj. komunikacja podmiejska, regionalna, dalekobieżna, międzynarodowa. Przewoźnicy prywatni po części korzystają z tych samych przystanków i dworców, co operator MPK Rzeszów. Za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest Gmina Miasto Rzeszów, naliczane są ustalone opłaty.

Inną kwestią, która powinna być wzięta pod uwagę jest możliwy wpływ usług w transporcie pozamiejskim na osiągnięcie obligatoryjnych wskaźników dotyczących liczby przewozów komunikacją miejską w latach docelowych.

Dodatkowo planowana budowa parkingów parkuj i jedź w ramach projektów finansowanych z FEPW, również musi znajdować swoje uzasadnienie w niezaspokojonych potrzebach mieszkańców gmin ościennych (MOF - miejski obszar funkcjonalny). Jeśli komunikacja pozamiejska będzie świadczyć usługi na terenie miasta (rdzenia), powyższe parkingi mogą okazać się nieuzasadnione. Właśnie dlatego tak ważne jest, aby wszystkie planowane inwestycje wynikały wprost z opracowanego SUMPa.

Jaki będzie wymagany stan prac przygotowawczych do projektu na etapie składania wniosku o dofinansowanie oraz podpisania umowy o dofinansowanie? Chodzi o gotowość dokumentacyjną, wymagane pozwolenia, decyzje.

Dokumentacja programowa jest na etapie przygotowań. Zatwierdzenie kryteriów oceny planowane jest w I kwartale 2023 r.

Zgodnie z SZOP (Szczegółowy Opis Priorytetów), wymóg obligatoryjnego posiadania dotyczy dokumentu z zakresu planowania mobilności miejskiej oraz strategii ZIT (Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych) lub ponadlokalnej zawierającej listę projektów, Programu ochrony powietrza oraz Planu na rzecz zrównoważonej energii i klimatu (SECAP) – jeśli dotyczy.



Dodatkowo wymagane będzie posiadanie wszystkich decyzji środowiskowych (decyzja/decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca/e pełen zakres projektu, uwzględniające m.in. Plany zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000).

Jaki jest planowany termin udostępnienia regulaminu wyboru projektów (dotyczy Działania 3.1)?

Regulamin wyboru projektów wraz z całą dokumentacją związaną z naborem dla projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny został opublikowany 27 czerwca 2023 r. na stronie:

<https://www.parp.gov.pl/component/grants/grants/zrownowazona-mobilnosc-miejska-nabor-niekonkurencyjny> .

Jaki jest planowany termin udostępnienia wzoru wniosku o dofinansowanie wraz z załącznikami (dotyczy Działania 3.1)?

Wzór wniosku o dofinansowanie wraz z całą dokumentacją związaną z naborem dla projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny został opublikowany 27 czerwca 2023 r. na stronie

<https://www.parp.gov.pl/component/grants/grants/zrownowazona-mobilnosc-miejska-nabor-niekonkurencyjny> .

Zgodnie z opublikowanym harmonogramem naborów wniosków o dofinansowanie programu FEPW 2021-2027, generator wniosków zostanie udostępniony:

- 11.07.2023 r. – dla projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny,
- 12.09.2023 r. - dla projektów wybieranych w sposób konkurencyjny.

Jakie Państwa zdaniem powinny być wartości poszczególnych wskaźników, a w szczególności szacowana emisja gazów cieplarnianych i czy wysokość pozostałych przez nas oszacowanych wskaźników jest akceptowalna?

Na obecnym etapie nie jest możliwe odniesienie się do konkretnych wartości wskaźników projektu.

Wartości wskaźników powinny być obiektywnie weryfikowalne, uzasadnione, realne i adekwatne do założeń projektu i przyczyniać się do osiągnięcia wartości wskaźników w FEPW 2021-2027.

Na potwierdzenie tego Beneficjent powinien przedstawić metodologię obliczania wskaźników, założenia i obliczenia, na podstawie których została określona wartość docelowa wskaźników oraz sposób weryfikacji osiągnięcia zaplanowanej wartości docelowej wskaźników w trakcie i po zakończeniu projektu.

Jedno z zadań planowanych do realizacji w ramach projektu znajduje się na działkach zarządzanych przez miejski zakład budżetowy (MOSiR). Na etapie złożenia wniosku zostanie przedłożona zgoda na dysponowanie nieruchomością. W związku z powyższym, czy należy wydzielić działki i zdjąć zarząd z ZB MOSiR? Jeśli tak, to na jakim etapie inwestycji?

Wnioskodawca powinien posiadać prawo do dysponowania nieruchomością na cele realizacji projektu. Należy także pamiętać o obowiązku zapewnienia trwałości projektu w okresie 5 lat od zakończenia jego realizacji. Kwestie formalno-prawne związane z wydzieleniem czy zdjęciem zarządu nieruchomością pozostają w gestii Beneficjenta.

Jednym z kryteriów naboru (kryterium 26) jest pytanie „ Czy wnioskodawca przeprowadził konsultacje społeczne w celu zwiększenia dostępności transportu publicznego i mobilności”. Proszę o informacje czy miasto, które będzie wnioskowało o dofinansowanie w ramach w/w naboru powinno przeprowadzić konsultacje dotyczące dostępności na tylko terenie miasta czy też konsultacje powinny obejmować również cały MOF dla którego opracowywany jest SUMP oraz strategia ponadlokalna.

W ramach kryterium nie określono wymogu lub ograniczenia dotyczącego obszaru terytorialnego, na którym mają być prowadzone konsultacje społeczne. Konsultacje

społeczne powinny umożliwiać zebranie opinii, uwag i propozycji od możliwie szerokiego kręgu mieszkańców, którzy będą potencjalnymi odbiorcami projektu.

Dobór konkretnych metod prowadzenia konsultacji, w tym określanie do jakich grup odbiorców należy dotrzeć i jakie sposoby komunikacji sprawdzą się najlepiej - biorąc pod uwagę temat konsultacji, należy do Beneficjenta. Niemniej, zgodnie z dobrymi praktykami, zaleca się objęcie konsultacjami różnych grup docelowych, w tym z grup wrażliwych, m.in. osób z niepełnosprawnościami, osób starszych, rodziców z dziećmi, itp.

Jednym z zadań planowanych w projekcie jest Park & Ride, które miasto chce zrealizować w formule „Zaprojektuj i Wybuduj”. Czy na etapie złożenia wniosku należy posiadać co najmniej Program funkcjonalno-użytkowy (PFU), czy też może wystarczające będzie posiadanie rozeznania cenowego przygotowanego na podstawie wytycznych do projektowania?

Na etapie wniosku o dofinansowanie nie ma wymogu dysponowania dokumentacją projektową, w tym także programem funkcjonalno-użytkowym.

Stan posiadanej dokumentacji projektowej/technicznej powinien jednak uwzględniać konieczność spełnienia przez projekt kryteriów obligatoryjnych, w tym m.in. kryterium 16. Projekt został poddany ocenie oddziaływania na środowisko. W przypadku gdy realizacja zadania będzie wiązała się z koniecznością przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, dysponowanie wyłącznie rozeznaniem cenowym dla potrzeb prowadzonego postępowania będzie niewystarczające.

Należy także wziąć pod uwagę, że na etapie składania wniosku o dofinansowanie Wnioskodawca powinien dysponować wiedzą dotyczącą rozwiązań technicznych i funkcjonalnych umożliwiającą ocenę projektu w ramach takich kryteriów jak m.in.: 9. Kwalifikowalność wydatków, 11. Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej, czy też 18. Projekt jest zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz zasadą „nie czynić poważnych szkód” (z ang. DNSH – Do No Significant Harm).

Koszt zlecenia opracowania dokumentacji technicznej na przyłącza elektryczne po zsumowaniu kosztów wszystkich elementów w obu projektach nie będzie przekraczał kwoty wskazującej na postępowanie powyżej progów unijnych. Czy możliwe będzie realizacja postępowania wg progów krajowych?

Beneficjent jest zobowiązany do przygotowywania i przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie zasad uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców, a także do działania w sposób przejrzysty i proporcjonalny z zachowaniem przepisów i zasad wynikających z ustawy Prawo zamówień publicznych.

Kryterium 13 - projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans..... - gdy beneficjentem jest JST to sprawdzane będzie czy podmiot zależny lub kontrolowany podjął działania dyskryminujące, czy dotyczy to też podmiotów, które nie są zaangażowane w projekt?

Beneficjent będący jednostką samorządu terytorialnego jest zobowiązany do zapewnienia (oświadczenie), że na jego terenie nie obowiązują dyskryminujące akty prawne. Tym samym, oświadczenie obejmuje także podmioty kontrolowane przez tę jednostkę samorządu terytorialnego lub podmioty zależne od tej jednostki samorządu terytorialnego.

Kryterium 16 – projekt został poddany ocenie oddziaływania na środowisko - wymagane będzie posiadanie wszystkich decyzji środowiskowych (decyzja/decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca/e pełen zakres projektu, uwzględniające m.in. Plany zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000). Czy ww. wymóg będzie również obligatoryjny w projektach realizowanych w trybie „zaprojektuj i wybuduj” przy założeniu, że wniosek o dofinansowanie będzie składany na etapie posiadania Programu Funkcjonalno-Użytkowego, ewentualnie

z ogłoszonym, postępowaniem przetargowym na „zaprojektuj i wybuduj”?

Niezależnie od wyboru trybu realizacji projektu, jeśli jest wymagane uzyskanie decyzji środowiskowej, jej posiadanie na etapie składania wniosku o dofinansowanie jest obligatoryjne.

Kryterium 18 - projekt jest zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz zasadą "nie czyn poważnych szkód" - odpowiedzialne gospodarowanie odpadami w czasie całego cyklu ich życia... - w tak długiej perspektywie trudno jest określić co stanie się z magazynami energii, kiedy trzeba będzie je wymienić, co z nimi zrobić i w jakim czasie itd.?

Założenia do przeprowadzenia analizy celu środowiskowego Gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling, zostały szczegółowo opisane w załączniku nr 10 do Prognozy Oddziaływania na Środowisko projektu FEPW „Dowody potwierdzające merytoryczną ocenę pod kątem zgodności z zasadą "nie czyn poważnych szkód", link:

https://www.polskawschodnia.gov.pl/media/111331/Zasada_DNSH sierpien2022.pdf

W ww. Dowodach wskazano m.in., iż działanie w zakresie gospodarowania odpadami „powinno być zgodne z istniejącymi światowymi, krajowymi, regionalnymi lub lokalnymi planami ograniczenia zanieczyszczeń, w tym na przykład Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności, Krajowy Plan na rzecz Energii i Klimatu na lata 2021- 2030, Ustawa Prawo Ochrony Środowiska, Ustawa o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie.”, a także powinno dochować się zgodności „z właściwymi krajowymi i regionalnymi planami gospodarki odpadami i programem zapobiegania powstawaniu odpadów zgodnie z art. 28 dyrektywy 2008/98/WE zmienionej dyrektywą 2018/851/UE oraz, w stosownych przypadkach, właściwą krajową, regionalną lub lokalną strategią dotyczącą gospodarki o obiegu zamkniętym.”

Kryterium 20 - Zgodność projektu z ideą inicjatywy Nowy Europejski Bauhaus (z ang. NEB) - nie jest jasne dla nas spełnianie powyższego kryterium dla np. zrównoważonej mobilności miejskiej - zakup taboru, ładowarek do autobusów, przystanków.

Założenia NEB odnosić się będą do tych elementów kompleksowych projektów, które dotyczą przestrzeni miejskiej (np. dworce, przystanki, ciągi pieszo-rowerowe i ich mała architektura).

Nowy Europejski Bauhaus jest horyzontalnym projektem ekologiczno-gospodarczo-kulturalnym KE, stanowiącym praktyczną realizację założeń Europejskiego Zielonego Ładu w przestrzeni mieszkalnej.

NEB kieruje się trójkątem trzech podstawowych wartości, takich jak:

- **zrównoważenie środowiskowe/ balans środowiskowy**, w tym m.in. wkomponowanie elementów przyrody w tkankę miejską, zbilansowanie stref zabudowy miejskiej, dbałością o różnorodność biologiczną;
- **estetyka** – uwzględnianie, poza funkcjonalnością, również elementów kompozycji architektonicznej, uwzględniającej harmonię, dbałość o jakość i styl przestrzeni – rozwiązania oparte o aspekty przyrodnicze;
- **włączenie społeczne** – tworzenie przestrzeni publicznej zachowującej funkcje przyrodnicze z uwzględnieniem aspektu równości i dostępności dla użytkowników (także cenowej).

Dokumentem, którym mogą kierować się Wnioskodawcy dla wdrożenia założeń Nowego Europejskiego Bauhausu jest Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu, Nowy Europejski Bauhaus piękno, zrównoważenie, wspólnota, link:

https://new-europeanbauhaus.europa.eu/system/files/202109/COM%282021%29_573_PL_ACT.PDF

Ponadto na stronie <https://new-european-bauhaus.europa.eu> dostępne są informacje na temat projektów, w tym z zakresu transportu publicznego, które zostały uznane za przykład dobrych praktyk NEB.

Każde miasto może zaproponować własne rozwiązania, odpowiednio do planowanych zadań w projekcie, dlatego spełnienie tego kryterium 20 nie jest warunkiem koniecznym do uzyskania dofinansowania.

Kryterium 22 - uwzględnienie rozwiązań dotyczących integracji usług przewozowych.... - jak zmusić innych operatorów, przewoźników do takich działań, np. PKP do koordynacji rozkładu jazdy z naszym (choć do informowania nas o zmianach w rozkładzie)?

Koordinacja rozkładu jazdy różnych przewoźników jest wynikiem uzgodnień między nimi i ma służyć wygodzie pasażera i podniesieniu konkurencyjności przewozów zbiorowych. Jest to proces czasochłonny i wymagający kompromisu.

Naturalnie nie można nikogo „zmusić” do współpracy, dlatego nie można wykluczyć, że zdarzą się sytuacje, gdy inni organizatorzy transportu zbiorowego nie będą zainteresowani współpracą. Stąd spełnienie kryterium 22 nie jest warunkiem koniecznym do uzyskania dofinansowania. Niemniej współpracę przewoźników w powyższym zakresie chcemy premiować dodatkowymi punktami.

Kryterium 23 - mobilność jako usługa - czy można zadeklarować wdrożenie aplikacji ogólnopolskiej do obsługi transportu zbiorowego i np. roweru miejskiego lub aplikacji typu "jak dojadę"

W ramach kryterium ocenie będzie podlegało, czy rozwiązania proponowane w projekcie uwzględniają wdrożenie integracji usług mobilności na obszarze MOF, zgodnie z koncepcją „Mobilność jako usługa”. Możliwe jest więc wykorzystanie i wdrożenie przez Beneficjenta gotowych rozwiązań cyfrowych dostępnych na rynku. Wdrożone rozwiązanie musi spełniać założenia koncepcji MaaS, tj. zapewniać integrację i dostęp do różnych usług transportowych (transportu publicznego, transportu współdzielonego (np. rowery, skutery, hulajnogi, samochody, taxi) w

jednej, wspólnej, cyfrowej usłudze oraz możliwość zintegrowanego planowania, rezerwacji i zapłaty za podróż, a także bieżącą informację w czasie podróży.

Kryterium 27 – przygotowanie projektu do realizacji - kryterium nie do końca sprawiedliwe dla tych co dopiero zaczynają pracę nad wnioskiem (czy istnieje możliwość zmiany tego kryterium)?

Nabór wniosków o dofinansowanie rozpocznie się w 3. roku realizacji perspektywy UE 2021-2027, należy więc ograniczyć ryzyko niespełnienia celów wydatkowania środków działania 3.1. FEPW (zgodnie z zasadą n+2). Stąd celem kryterium 27 jest premiowanie projektów w największym stopniu gotowych do rzeczowej realizacji.

Zrozumiałe jest także, że przy tak dużej liczbie potencjalnych beneficjentów, ich gotowość do realizacji projektów będzie różna - dlatego spełnienie kryterium 27 nie jest warunkiem koniecznym do uzyskania dofinansowania.

Kryteria wyboru projektów dla działania 3.1 w ramach programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021- 2027 zostały przyjęte przez Komitet Monitorujący w dniu 28 lutego 2023 r. i na obecnym etapie wdrażania programu nie planujemy ich zmiany.

Kryterium 28 - Preferencje dla miast poniżej 100 tys. mieszkańców, które posiadają Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (z ang. SUMP) - czy posiadanie elementu SUMP w strategii ponadlokalnej przez Miasto średnie będzie równoznaczne z posiadaniem SUMP i przyznaniem 2 pkt?

Wszystkie sporządzone przez miasta (lub MOF) Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (bez względu na liczbę mieszkańców) podlegają ocenie przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych, w zakresie zgodności dokumentu z 8 zasadami ujętymi w Komunikacie Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z 17.12.2013 r. „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności” COM (2013) 913 final.

W ramach wskazanego kryterium 28 dodatkowe punkty uzyska jedynie dokument, który od CUPT otrzyma ocenę „pozytywną” lub „pozytywną z rekomendacjami”.

W związku z powyższym posiadanie elementu SUMP w strategii ponadlokalnej może okazać się niewystarczające do uznania kryterium 28 za spełnione.

Kryterium 3 - kompleksowość projektu - co to znaczy digitalizacja systemu mobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych?

Digitalizacja systemu mobilności oznacza wprowadzenie do komunikacji publicznej, cyfrowych technologii informacyjnych oraz systemów informatycznych wspierających transport, celem zwiększenia efektywności procesów transportowych, poprawy bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska naturalnego.. Przykłady: systemy inteligentnego zarządzania ruchem (ITS), spójny system planowania podróży oraz wnoszenia za nią opłat, wdrażanie integracji taryfowej oraz koncepcji „Mobilność jako usługa”, jednolity system informacji pasażerskiej itp.

Kryterium nr 16 – „czy wzięto pod uwagę ocenę rozwiązań alternatywnych”. Czym są „rozwiązania alternatywne” wymienione w kontekście oceny oddziaływania na środowisko? Czy chodzi o warianty z raportu ooś? Co w przypadku, jeżeli decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach została wydana, ale nie było potrzeby opracowywania raportu (nie było oceny oddziaływania na środowisko)?

Kwestie dotyczące potencjalnych rozwiązań alternatywnych (wariantów przedsięwzięcia) są przedmiotem opracowania nie tylko raportu ooś ale również karty informacyjnej przedsięwzięcia, stanowiącej obligatoryjny załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja co do zakresu ewentualnej analizy wariantów należy do organu (ów) biorących udział w procesie wydawania decyzji środowiskowej.

Kryterium nr 24 w powiązaniu z instrukcją wypełniania wniosku – wg kryterium „ocenie podlega, czy projekt powoduje objęcie świadczoną usługą przewozów pasażerskich obszarów (osiedle, dzielnica miasta,

gmina z obszaru MOF) dotychczas nieobsługiwanych..”. Na MOF Biała Podlaska składają się dwie gminy – gmina miejska Biała Podlaska oraz gmina wiejska Biała Podlaska. Sieć miejskiego transportu publicznego obejmuje niektóre miejscowości na terenie gminy wiejskiej Biała Podlaska. Dodatkowo, w instrukcji do wniosku mowa, że objęcie nowych obszarów musi znaleźć odzwierciedlenie we wskaźnikach, należy również wskazać długość i liczbę nowych linii. 1. Czy w przypadku kiedy obejmiemy transportem publicznym dotąd nie obsługiwaną miejscowość z terenu gminy wiejskiej punkty zostaną przyznane? 2. Czy w przypadku, kiedy nie będzie tworzona nowa linia transportu publicznego, a linia istniejąca zostanie wydłużona, aby objąć nową, nieobjętą dotąd miejscowość na terenie gminy wiejskiej, punkty zostaną przyznane? 3. Czy nowy odcinek istniejącej linii (pkt. 2) należy traktować jako nową linię autobusową czy przebudowaną lub zmodernizowaną linię autobusową?

Ad. 1

W przypadku gdy realizacja projektu powoduje objęcie świadczoną usługą przewozów pasażerskich miejscowości dotychczas nieobsługiwanej, projekt otrzyma punkty w ramach kryterium „Objęcie świadczoną usługą przewozów pasażerskich obszarów dotychczas nieobsługiwanych”.

Ad. 2

Jeżeli w wyniku realizacji projektu nastąpi objęcie świadczoną usługą przewozów pasażerskich miejscowości dotychczas nieobsługiwanej, punkty w ramach kryterium zostaną przyznane.

Ad. 3

Zgodnie z definicjami wskaźników produktu PLRO079 Długość nowych linii autobusowych i PLRO082 Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych przypisanie danego wspieranego odcinka trasy do właściwego

wskaźnika będzie uzależnione od tego, czy w ramach projektu zostanie on wyposażony w nowo wybudowaną czy przebudowaną lub zmodernizowaną infrastrukturę wraz z obiektami budowlanymi, urządzeniami oraz instalacjami stanowiącymi całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu oraz obsługi pasażerów, w tym przystanki.

W ramach danego projektu możliwe jest, że część wspartej trasy autobusowej zostanie zakwalifikowana do wskaźnika PLRO079, a w części do PLRO082, np. jeśli trasa jest na danym odcinku modernizowana i przedłużana o nowy odcinek.

Jeśli przed realizacją projektu danym odcinkiem drogi nie była prowadzona żadna linia autobusowa i w ramach projektu nastąpi jej dostosowanie (budowa odpowiedniej infrastruktury), to odcinek ten należy zaliczyć do wskaźnika PLRO079 Długość nowych linii autobusowych.

Mam pytanie odnośnie par. 5 pkt 13 Regulaminu wyboru projektów w ramach działania FEPW.03.01. Co należy rozumieć przez zapis "w naborze Wnioskodawca może złożyć tylko jeden wniosek dla jednego projektu o danym zakresie w ramach niniejszego naboru" biorąc pod uwagę odpowiedź na pytanie w FAQ, czy można w ramach przydzielonej alokacji realizować więcej niż jeden projekt? Odpowiedź brzmi: "PARP nie przewiduje ograniczeń co do liczby projektów. W związku z tym, można złożyć wnioski o dofinansowanie dla kilku projektów".

Przytoczony zapis z Regulaminu wyboru projektów należy rozumieć w ten sposób, że Wnioskodawca w ramach naboru może złożyć więcej niż jeden wniosek o dofinansowanie Projektu, natomiast zakresy złożonych do dofinansowania projektów muszą się różnić. Np. w ramach pierwszego wniosku o dofinansowanie przewidywana jest do wykonania ścieżka rowerowa na odcinku X wraz z infrastrukturą. Wtedy w ramach drugiego składanego wniosku o dofinansowanie projektu nie można ponownie wystąpić o wykonanie ścieżki rowerowej na tym samym odcinku X (ani na żadnej jego części objętej już innym złożonym/składanym projektem).

Miasto planuje złożenie wniosku o dofinansowanie, którego zakres obejmował będzie m.in: (zakup autobusów zeroemisyjnych, modernizację zatok autobusowych, budowę wiat przystankowych, zakup i montaż dynamicznych tablic informacyjnych na przystankach etc...), czy w ramach naboru możliwe jest również aby miasto na kilku ulicach (droga gminna oraz powiatowa) na terenie miasta, wydzieliło ścieżki rowerowe zmieniając konstrukcję nawierzchni na szerokości tej ścieżki?

Zgodnie z SZOP (Szczegółowy Opis Priorytetów) dofinansowaniem w ramach działania 03.01 Zrównoważona mobilność miejska wsparte zostaną kompleksowe i zintegrowane projekty, realizowane w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, obejmujące m.in. takie zadania, jak:

1. zakup bezemisyjnego taboru tramwajowego, trolejbusowego lub autobusowego (pojazdy z napędem elektrycznym lub wodorowym) wraz z niezbędną infrastrukturą (np. stacje ładowania pojazdów elektrycznych, stacje tankowania wodoru, infrastruktura OZE na potrzeby transportu miejskiego);
2. budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu miejskiego i komplementarnych form mobilności:
 - a. w zakresie infrastruktury transportu (np. linie i pętle tramwajowe, lub trolejbusowe, pętle autobusowe; wiaty z aktywną informacją pasażerską; zaplecze techniczne do obsługi taboru; infrastruktura punktowa np. przystanki, wysepki; centra przesiadkowe; dworce intermodalne), w tym dostosowanie jej do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się i osób z niepełnosprawnościami
 - b. inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany i zwiększające ruch pieszki i rowerowy, przy jednoczesnym zwiększeniu bezpieczeństwa uczestników ruchu, w szczególności w centrach miast (np. stojaki, wiaty rowerowe, stacje samoobsługowej naprawy rowerów; ciągi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe, przejścia dla pieszych, chodniki, sygnalizacja świetlna, azyle dla pieszych).



3. digitalizacja systemu mobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych (np. ITS, wspólne bilety, informacja i planowanie podróży, powiązane z wdrażaniem integracji taryfowej oraz koncepcji „Mobilność jako usługa”, system parkingowy).

Za projekt kompleksowy uznane będzie przedsięwzięcie obejmujące inwestycje w zadania wskazane w co najmniej dwóch z trzech wyżej wymienionych grup.

Zakres projektu, który realizowany będzie w ramach działania FEPW.03.01. Zrównoważona mobilność miejska, może obejmować zadania dotyczące budowy i/lub przebudowy ciągów rowerowych/ pieszo-rowerowych, służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu. Niemniej jednak poszczególne elementy przedsięwzięcia powinny być zintegrowane, tworzyć spójną całość i być częścią większego układu, mającego istotne znaczenie dla mobilności miejskiej (poprawiając efektywności przemieszczania się transportem publicznym bądź komunikacją rowerową/pieszą w miastach i ich obszarach funkcjonalnych).

Głównym celem projektów powinno być w pierwszej kolejności ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko i klimat (zmniejszenie emisji z transportu, ograniczenie kongestii, poprawa bezpieczeństwa) oraz integracja usług transportu publicznego w miejskim obszarze funkcjonalnym (zapewnienie sprawnie funkcjonującego i atrakcyjnego dla mieszkańców systemu mobilności). Planowane w ramach przedsięwzięcia wydatki na realizację poszczególnych zadań muszą wynikać i być zgodne z przyjętymi dokumentami strategicznymi.

Na etapie przygotowywania SW posługujemy się kosztorysami inwestorskimi, to czy jeśli na kilka dni przed złożeniem wniosku o dofinansowanie nastąpi otwarcie ofert to powinniśmy koszty (przyjęte we wniosku, analizie i SW) dostosować do otrzymanych ofert?

Przygotowanie dokumentacji projektu jest procesem czasochłonnym, a przyjęte na pewnym etapie założenia są wykorzystywane m.in. w ramach analizy kosztów i

korzyści stanowiącej element studium wykonalności. Otwarcie ofert w przetargu nie przesądza o wyborze oferty z najkorzystniejszą ceną dlatego na tym etapie posługiwanie się we wniosku o dofinansowanie kwotami z kosztorysów inwestorskich jest uzasadnione. Reasumując, w przedstawionej sytuacji zmiana kosztów przyjętych dla potrzeb przygotowania wniosku o dofinansowanie nie jest konieczna.

Na podstawie jakich dokumentów będą Państwo dokonywać oceny kryterium nr 27 - przygotowanie projektu do realizacji. A dokładnie co my jako beneficjenci musimy dostarczyć w przypadku punktu b).

W przypadku kryterium 27, ocena będzie prowadzona na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie projektu w części „Przygotowanie projektu do realizacji” (vide: Instrukcja wypełniania wniosku o dofinansowanie projektu w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 Priorytet FEPW.03 Zrównoważona mobilność miejska działanie FEPW.03.01 Zrównoważona mobilność miejska).

Na podstawie jakich dokumentów powinno zostać opracowane studium wykonalności i analiza finansowa. W tym zakresie Instrukcja wypełniania wniosku o dofinansowanie zawiera następujące zapisy: "Zaleca się przygotowanie Studium wykonalności zgodnie z zakresem informacji zawartym w Niebieskiej Księdze - Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach (link: www.cupt.gov.pl <https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/metodyka-analzy-kosztow-i-korzysci/niebieskie-ksiegi-2021-2027/>), z możliwością wykorzystania Tablic kosztów jednostkowych do wykorzystania w analizach kosztów i korzyści przygotowanych przez CUPT (link: www.cupt.gov.pl <https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/narzedzia/tablice-kosztow-jednostkowych-do-wykorzystania-w-analizach-kosztow-i-korzysci/>).

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

W związku z powyższym proszę o informację w jaki sposób należy rozumieć powyższe zapisy - tj. na jakich dokumentach należy bazować podczas opracowywania studium wykonalności i analizy finansowej? A) Wyłącznie na zapisach niebieskiej księgi? B) Możliwy jest wybór między metodologią przedstawioną w Niebieskiej księdze a metodologią przedstawioną w pozostałych dokumentach wskazanych z drugim akapicie powyższego cytatu? C) Czy też może należy brać pod uwagę każdy z tych dokumentów, a w przypadku rozbieżności w tychże dokumentach bazować na dokumencie o najpóźniejszej dacie publikacji? D) Zapisy te należy interpretować w inny sposób? Jaki?

Co do zasady istnieje możliwość przygotowania Studium wykonalności na podstawie Wytycznych dotyczących zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027. Jednakże należy mieć na uwadze, że Wytyczne te określają sposób opracowania jedynie wybranych elementów studium wykonalności, przygotowywanego na potrzeby analizy i oceny wskazanych w nich typów projektów inwestycyjnych.

Dlatego też, rekomenduje się przygotowanie Studium wykonalności w oparciu o Niebieską Księgę z możliwością wykorzystania Tablic kosztów jednostkowych do wykorzystania w analizach kosztów i korzyści przygotowanych przez CUPT.

Na spotkaniu w XXXX padło (tak mi się przynajmniej wydaje) stwierdzenie, że na etapie wniosku będzie wymagane co najmniej PFU, abyście mieli Państwo jakąś podstawę do oceny wniosku. Na podstawie lektury dokumentacji do naboru niekonkurencyjnego jak i z FAQ (konkurencyjnego) odnoszę jednak wrażenie, że nawet PFU nie będzie wymagane na dzień składania wniosku. Czy tak rzeczywiście będzie? Czy do złożenia aplikacji będzie wystarczające wiedzieć w miarę dokładnie, co się chce zrobić (na tyle dokładnie, żeby wypełnić wniosek o dofinansowanie i ewentualnie uzyskać decyzję środowiskową o ile jest wymagana)? Czy jednak PFU będzie wymagane jako minimum?

Wśród załączników obowiązkowych do złożenia wraz z wnioskiem o dofinansowanie nie jest wymagana dokumentacja techniczna projektu, tj. projekt budowlany lub program funkcjonalno-użytkowy.

Niemniej dodatkowo premiowane jest zaawansowanie w przygotowaniu projektu do realizacji w ramach kryterium wyboru projektów nr 27. Dlatego też Wnioskodawcy są zachęceni do odpowiedniego przygotowania projektu do realizacji już na etapie poprzedzającym złożenie wniosku, w tym np. do wykonania programu funkcjonalno-użytkowego, który może stanowić krok do ogłoszenia postępowania przetargowego.

Na spotkaniu zapytałem, czy w przypadku kiedy przedsięwzięcie nie będzie się kwalifikowało do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach to wystarczy opinia organu ooś, przedsięwzięcie się nie kwalifikuje do wydania decyzji. Zadałem później pytanie pisemnie i na FAQ pojawiła się odpowiedź, z której wynika, że w takim wypadku wystarczy wyjaśnienie we wniosku (czyli nie trzeba nawet występować do organu ooś o opinię). Jak rozumiem wystarczyłoby w takim wypadku wyjaśnić w odniesieniu do parametrów przedsięwzięć i rozporządzenia ooś, że dane przedsięwzięcia się nie kwalifikują do decyzji środowiskowej (?)



W przypadku gdy realizowane przedsięwzięcie lub przedsięwzięcia nie są ujęte w załączniku I lub II do Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE lub też nie są ujęte wg prawa krajowego jako przedsięwzięcia mogące zawsze lub też potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko we Wniosku o dofinansowanie należy przedstawić stosowne wyjaśnienia w tym zakresie, np. wskazując parametry przedsięwzięcia.

Na stronie PARP dot. naboru do 03.01 (niekonkurencyjnego) nie mogę znaleźć wzoru studium wykonalności, analizy finansowej czy popytu, ani żadnej instrukcji do tego typu załączników. Myślałem, że może to formularze w lsi, ale jakoś nie mogę znaleźć.

Zgodnie z Instrukcją wypełniania wniosku o dofinansowanie zaleca się przygotowanie Studium wykonalności zgodnie z zakresem informacji zawartym w Niebieskiej Księdze - Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach (link: <https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/metodyka-analzy-kosztow-i-korzysci/niebieskie-ksiegi-2021-2027/>), z możliwością wykorzystania Tablic kosztów jednostkowych do wykorzystania w analizach kosztów i korzyści przygotowanych przez CUPT (link: <https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/narzedzia/tablice-kosztow-jednostkowych-do-wykorzystania-w-analizach-kosztow-i-korzysci/>).

Od kiedy można ponosić wydatki tak aby były one kwalifikowalne?

Okres kwalifikowalności wydatków rozpoczął się 1 stycznia 2021 r. Wydatki kwalifikowalne mogą zostać poniesione przed złożeniem wniosku o dofinansowanie, przy czym projekt nie może zostać zakończony przed złożeniem przedmiotowego wniosku.

Odnosząc się w sposób pośredni do kryterium „Projekt nie został zakończony przed złożeniem wniosku o dofinansowanie” – Czy pierwszy z kilku, jedyny fizycznie ukończony protokołem kontrakt będzie uznany za kwalifikowalny (abstrahując od ukończenia projektu)?

W ramach kryterium weryfikacji podlega, czy projekt nie został fizycznie ukończony bądź w pełni zrealizowany przed przedłożeniem do oceny wniosku o dofinansowanie.

Jako fizyczne ukończenie bądź pełną realizację projektu należy rozumieć podpisanie bezusterkowego protokołu odbioru w ramach ostatecznego kontraktu na roboty, dostawy bądź usługi.

W związku z powyższym, jeżeli cały projekt nie został zakończony przed złożeniem wniosku o dofinansowanie, poniesione wydatki mogą zostać uznane za kwalifikowalne pod warunkiem zgodności z wytycznymi dotyczącymi kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027, katalogiem wydatków kwalifikowalnych określonych w regulaminie wyboru projektów oraz umową o dofinansowanie.

Park & Ride planowany w ramach projektu ulokowany ma być na obszarze Natura 2000 dla którego uchwalone jest PZO. Powierzchnia utworzonego parkingu w ramach Park & Ride wyniesie mniej niż 0,5ha, w związku z powyższym zgodnie z §3 pkt. 58 lit. a) Rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 26 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko planowane zadanie nie będzie stanowiło przedsięwzięcia mogącego zawsze lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. W związku z powyższym, czy mimo to należy wystąpić o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia?

W kwestii przeprowadzenia postępowania ws. wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zastosowanie mają przepisy powszechnie obowiązującego prawa



w tym obszarze. Dla potrzeb prowadzonego naboru wniosków o dofinansowanie nie jest wymagane uzyskanie decyzji administracyjnych wykraczających poza obowiązki wynikające z przepisów prawa w obszarze oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000.

W przypadku, gdy realizowane przedsięwzięcie nie wymagało uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, to we wniosku o dofinansowanie należy przedstawić stosowne wyjaśnienia w tym zakresie.

Należy przy tym pamiętać, że niezależnie od przesłanek wynikających z rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko i konieczności uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – szczególnie ze względu na planowane zlokalizowanie przedsięwzięcia na obszarze Natura 2000, może okazać się konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000. W przypadku stwierdzenia takiego obowiązku, do wniosku o dofinansowanie załączyć należy decyzję administracyjną, w przypadku której w ramach prowadzonego postępowania nałożono obowiązek oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 (zgodnie z listą załączników do wniosku o dofinansowanie).

Jeśli jednak projekt nie wpływa znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 obligatoryjnym załącznikiem do wniosku o dofinansowanie jest deklaracja organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000.

Podczas przygotowania projektu do realizacji należy wziąć pod uwagę, że działania powinny być zgodne z hierarchią minimalizowania, zgodnie z Wytocznymi metodycznymi dotyczącymi przepisów art. 6 ust. 3 i 4 dyrektywy siedliskowej 92/43/EWG i innymi odpowiednimi wymogami przewidzianymi w dyrektywie siedliskowej i dyrektywie ptasiej (implementowane w przepisach krajowych). Wnioski z przeprowadzonej analizy powinny zostać zamieszczone we wniosku o dofinansowanie i załącznikach (Lista sprawdzająca DNSH, Studium wykonalności).

Planujemy zadanie dotyczące poprawy warunków ruchu pieszego w zakresie budowy i przebudowy chodników oraz przebudowy istniejących ciągów pod kątem m.in. wprowadzenia zieleni. Elementem zadania

będzie także wydzielenie miejsc postojowych w Strefie Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Projekt i zamówienie będzie dotyczyć danej lokalizacji z kompleksową przebudową. Czy takie zadanie obejmujące jednocześnie działania w ramach Strefy Płatnego Parkowania oraz ruchu pieszego będzie mogło być sfinansowane w ramach projektów z FEPW?

Organizacja strefy płatnego parkowania może stanowić koszt kwalifikowalny w ramach FEPW, z zastrzeżeniem, iż wydzielenie miejsc postojowych będzie dotyczyło dostosowania istniejących w danej lokalizacji miejsc poprzez przykładowo odpowiednie oznakowanie, instalację urządzeń poboru opłat. Inwestycja w budowę nowych miejsc postojowych nie będzie uznana za wydatek kwalifikowalny.

Planujemy, aby jedno z zadań w projekcie dotyczyło budowy węzła przesiadkowego na osiedlu XXX. Planowane jest, aby elementem zadania była budowa kładki dla pieszych nad torami PKP, która będzie realizowana na bazie porozumienia z PKP. Czy takie porozumienie będzie wystarczającym dokumentem do działań w ramach tego zadania, czy należy zawrzeć umowę partnerstwa z PKP do realizacji zadań w projekcie unijnym? W tym zadaniu dokumentacja projektowa już istnieje. Była zlecona przez Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w XXX w imieniu Gminy, została zamówiona w drodze przetargu wg progów krajowych. Czy ten wydatek będzie możliwy do refundacji w ramach projektu? Pozostałe zadania inwestycyjne w projekcie są planowane do realizacji w procedurze unijnej. Czy takie rozwiązanie zostanie zaakceptowane w procesie rozliczenia wydatków? Porozumienie z PKP wskazuje sposób realizacji zadania budowy kładki w taki sposób, że to PKP będzie wiodącym zamawiającym przy ogłaszaniu przetargu na budowę kładki. Płatnikiem będzie Gmina Miasta XXX. Czy takie rozwiązanie będzie prawidłowe w procesie rozliczania wydatków związanych z realizacją tego zadania? Czy z punktu widzenia prawidłowości rozliczenia

wydatków w ramach projektu będą wymagane jakieś dodatkowe zapisy w dokumentacji przetargowej, dodatkowe dokumenty, czynności bądź procedury w tym przetargu?

Nie ma ogólnych wymogów co do formy współpracy podmiotów. Wydatek dotyczący wybudowania kładki, przy założeniu, że po wybudowaniu będzie ona stanowiła własność Miasta, będzie stanowiło wydatek kwalifikowalny w projekcie. Ważne jest, aby przedstawione do refundacji wydatki były możliwe do wyodrębnienia z całości inwestycji, tak aby można je było przypisać do konkretnego zadania w ramach projektu, z którego będą finansowane.

Proszę o informację na temat dopuszczanych w projekcie rozwiązań z zakresu „fotowoltaiki”?

W ramach działania 3.1 FEPW możliwe jest uzyskanie wsparcia na infrastrukturę OZE, w tym instalacje fotowoltaiczne, na potrzeby transportu miejskiego. Warunkiem koniecznym dla kwalifikowalności tego typu zadań jest dedykowanie infrastruktury OZE wyłącznie potrzebom transportu miejskiego (w ramach zadań będących w zakresie rzeczowym projektu, jak i poza projektem).

Przykładami ciekawych rozwiązań z zakresu m.in. mikroinstalacji fotowoltaicznych jest ich zastosowanie jako źródeł zasilania np.: wiat autobusowych, lamp, znaków ulicznych, tablic informacji podróżnych, biletomatów.

Projekty, w których uwzględniono zadania obejmujące infrastrukturę odnawialnych źródeł energii (OZE), w tym instalacji fotowoltaicznych będą premiowane, co ma odzwierciedlenie w kryterium nr 21 - Uwzględnienie infrastruktury odnawialnych źródeł energii (OZE).

Proszę o potwierdzenie – zakupywane przez wnioskodawcę środki, niezależnie od ich rodzaju, tj. zarówno tabor, urządzenia (np. telematyka) czy oprogramowanie (aplikacja do planowania podróży) muszą pozostać własnością gminy, a udostępnienie do korzystania spółce komunalnej nie może wiązać się z przeniesieniem własności?

Wszystkie zakupione w projekcie środki trwałe, w tym tabor, urządzenia elektroniczne oraz oprogramowanie muszą pozostać władnością Beneficjenta przez cały okres realizacji projektu oraz w okresie jego trwałości (5 lat liczone od zakończenia projektu, lub przelewu płatności końcowej na rachunek Beneficjenta). W ww. czasie Beneficjent może udostępnić zakupione w projekcie mienie (np. autobusy) spółce komunalnej, przy czym musi być ono użytkowane zgodnie z celami projektu.

Przystanki na ogół wykorzystywane są przez kilka linii. Jak traktować ten fakt przy pomiarze wskaźnika – mnożyć długość odcinka przez liczbę linii autobusowych, obsługiwanych przez objęte projektem przystanki?

Wskaźnik PLRO082 Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych należy odnosić do długości trasy wyposażonej w przebudowaną lub zmodernizowaną dedykowaną infrastrukturę wraz z obiektami budowlanymi, urządzeniami oraz instalacjami stanowiącymi całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu oraz obsługi pasażerów, w tym przystanki.

Zatem należy podać długość trasy objętej wsparciem w ramach projektu, niezależnie od liczby linii autobusowych na tej trasie i nie należy sumować długości różnych linii na danej trasie.

W dokumentacji konkursowej wskazano, że zaleca się przygotowanie SW zgodnie z zakresem informacji zawartym w Niebieskiej Księdze - Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach.

Sporządzenie analizy finansowo-ekonomicznej zgodnie z Niebieską księgą wymaga sporządzenia modelu ruchu. Przygotowanie zaś modelu ruchu wymaga wykorzystania specjalnego oprogramowania (najczęściej jest to program PTV VISUM), a zlecenie przygotowania takiego modelu jest kosztowne. Z uzyskanych szacunkowych kwot od potencjalnych wykonawców modelu ruchu wynika, iż koszt takowego opracowania wahałby się w przypadku naszej gminy pomiędzy 150 a 300 tys. zł. Projekt, który zamierzamy przedłożyć do oceny, nie jest projektem

dużym (wartość całkowita ok. 25-28 mln zł) i dotyczy głównie kwestii związanych z wykonaniem tablic dynamicznej informacji pasażerskiej, modernizacji wiat przystankowych, przygotowania strefy płatnego parkowania, budowy MOR oraz zakupu trzech maksymalnie 7,5 m autobusów elektrycznych (z czego 1 zastąpi stary autobus na istniejącej linii, zaś dla dwóch planowane jest uruchomienie nowych linii o przebiegu dziennym nie dłuższym niż 150-180 km). Dla naszego miasta nie opracowywane były dotychczas modele ruchu. Wobec powyższego zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie, jak Państwo definiują zapis w dokumentacji konkursowej, że „zaleca się przygotowanie SW zgodnie z zakresem informacji zawartym w Niebieskiej Księdze - Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach”. Słowo „zaleca się” świadczy, że nie jest to wymóg obligatoryjny, i że ostatecznie Wnioskodawca może przyjąć inne rozwiązanie. W naszym projekcie, jak wspomniano powyżej, uruchomimy dwie nowe linie, częściowo poruszające się na terenach dotychczas nieskomunikowanych. Jednakże nasz projekt służy zrównoważonej mobilności miejskiej i nie uwzględnia zmian w sieci drogowej ani też rozbudowanej modyfikacji istniejącej sieci komunikacji miejskiej. W naszej ocenie, z uwagi na znaczne koszty sporządzenie modelu ruchu, nie jest zasadne jego przygotowywanie z uwagi na skalę, cel i efekt projektu. Podsumowując, zwracamy się z zapytaniem o: - informację czy stosowanie Niebieskiej księgi w nadchodzącym naborze (biorąc pod uwagę doświadczenia poprzedniego naboru) będzie obligatoryjne; - jeśli utrzymają Państwo zapis „zaleca się przygotowanie SW zgodnie z zakresem informacji zawartym w Niebieskiej Księdze [...]” to czy mogą Państwo doprecyzować w jakich przypadkach stosowanie Niebieskiej księgi będzie obligatoryjne, a w jakich można stosować inne rozwiązania, np. „przygotowanie SW

zgodnie z zakresem informacji zawartym w Niebieskiej Księdze jest obligatoryjne dla projektów o koszcie całkowitym powyżej 50 mln zł; w przypadku projektów o mniejszej wartości Beneficjent może zastosować inne rozwiązania oparte na uproszczonej analizie popytu."?

W naborze wniosków o dofinansowanie, którego ogłoszenie zaplanowane jest na dzień 11 kwietnia 2024 r. uwzględniono obligatoryjny wymóg przygotowania Studium wykonalności zgodnie z zakresem informacji zawartym w Niebieskiej Księdze - Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach (link:

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

z możliwością zastosowania aktualnych *Tablic kosztów jednostkowych do wykorzystania w analizach kosztów i korzyści* przygotowanych przez CUPT (link:

<https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/narzedzia/tablice-kosztow-jednostkowych-do-wykorzystania-w-analizach-kosztow-i-korzysci/>).

Warunki udziału w naborze nie przewidują zróżnicowania wymagań odnośnie studium wykonalności w zależności od kosztów całkowitych projektu.

Odnosząc się do kwestii modelu ruchu i jego złożoności (w zależności od zakresu i oddziaływania projektu), to informacje w tym zakresie znajdują się w rozdziale 1.7.6 Niebieskiej Księgi - Wymagane podejście do modelowania/ złożoność.

W dziale „pytania i odpowiedzi”, pytaniu o Nowy Europejski Bauhaus podaliście Państwo link, który nie działa: https://new-europeanbauhaus.europa.eu/system/files/202109/COM%282021%29_573_PL_ACT.PDF

Link prawdopodobnie uległ modyfikacji przez właściciela strony. Natomiast Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu, Nowy Europejski Bauhaus piękno, zrównoważenie, wspólnota jest możliwy do indywidualnego zidentyfikowania w

zasobach Internetu, np.: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52021DC0573>.

W FAQ dla naboru konkurencyjnego znajduje się następująca informacja w zakresie konieczności zabezpieczenia środków na realizację projektu: W ramach naboru konkurencyjnego nie jest wymagane na etapie wniosku o dofinansowanie projektu przedłożenie dokumentów potwierdzających zabezpieczenie środków. Na etapie złożenia wniosku, będzie wymagane złożenie oświadczenia dotyczącego zabezpieczenia środków w związku z realizacją projektu. Weryfikacja faktycznego zabezpieczenia środków w WPF nastąpi przed zawarciem umowy o dofinansowanie projektu. W naborze niekonkurencyjnym zabezpieczenie środków w WPF będzie natomiast wymagane już na etapie złożenia wniosku o dofinansowanie projektu. Z powyższego wynika, że wnioskodawcy naboru konkurencyjnego mają we wniosku zobowiązać się do zabezpieczenia środków, nie będą zaś zobowiązani do ich posiadania na dzień składania oświadczenia (dzień składania wniosku). Tymczasem opublikowany właśnie wzór wniosku dla naboru konkurencyjnego zawiera identyczne oświadczenie w zakresie posiadania środków co wniosek do naboru niekonkurencyjnego: Oświadczam, że posiadam wystarczające środki finansowe gwarantujące płynną i terminową realizację projektu przedstawionego w niniejszym wniosku. W moim uznaniu występuje sprzeczność między informacją z FAQ a oświadczeniem z wniosku w naborze konkurencyjnym. Uprzejmie proszę o wyjaśnienie.

Udzielona wcześniej informacja w zakresie konieczności zabezpieczenia środków na realizację projektu jest zgodna z wymaganiami określonymi w dokumentacji dla naboru wniosków wybieranych w sposób konkurencyjny. Na etapie wniosku o dofinansowanie wymagane jest wyłącznie oświadczenie. Weryfikacja faktycznego

zabezpieczenia środków w WPF (badanie dokumentów to poświadczających) odbędzie się, o ile wniosek zostanie wybrany do dofinansowania, przed zawarciem umowy o dofinansowanie.

W instrukcji do wniosku znajduje się następujący zapis: „Wskaż wartość wydatków ogółem oraz wartość wydatków kwalifikowalnych w ramach projektu w podziale na środki pochodzące z budżetu państwa...”, informacja o ewentualnym współfinansowaniu ze środków krajowych mówi SZOP - o jakie środki z budżetu państwa chodzi – czy można uzyskać krajowe środki z budżetu państwa za pośrednictwem PARP w ramach wniosku o dofinansowanie składanego do konkursu 03.01 FEPW, poprzez zadeklarowanie ich udziału w tymże wniosku?

Wsparcie udzielane za pośrednictwem PARP obejmuje wyłącznie środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Maksymalny % poziom dofinansowania UE w projekcie wynosi 85 % wydatków kwalifikowalnych. W ramach działania nie ma możliwości uzyskania innego wsparcia pochodzącego z środków krajowych.

W instrukcji wypełniania wniosku o dofinansowanie wskazane zostało: " Zaleca się przygotowanie Studium wykonalności zgodnie z zakresem informacji zawartym w Niebieskiej Księdze - Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach (link: www.cupt.gov.pl <https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/metodyka-analzy-kosztow-i-korzysci/niebieskie-ksiegi-2021-2027/>), z możliwością wykorzystania Tablic kosztów jednostkowych do wykorzystania w analizach kosztów i korzyści przygotowanych przez CUPT (link: www.cupt.gov.pl [Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości, ul. Pańska 81/83, 00-834 Warszawa](https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/narzedzia/tablice-kosztow-jednostkowych-do-wykorzystania-w-</p></div><div data-bbox=)

analizach-kosztow-i-korzysci/). Ocena poprawności analizy zostanie przeprowadzona w oparciu o Niebieską Księgę (z ang. Blue Book) i/albo z Wytycznymi dotyczącymi zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027 (gdy mają zastosowanie) lub z Załącznikiem III (Metodyka przeprowadzania analizy kosztów i korzyści) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/207 z 20 stycznia 2015 r., rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) nr 480/2014 z dnia 3 marca 2014 r., Vademecum oceny ekonomicznej 2021-2027 – Ogólne zasady i zastosowania sektorowe (z ang. Economic Appraisal Vademecum 2021-2027 – General Principles and Sector Applications) ." W związku z występowaniem zapisu " albo ", proszę o informację czy wykonawca studium wykonalności i modelu finansowego excel ma wybór co do właściwego dokumentu i może go opracować tylko w oparciu o Wytyczne dotyczące zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027?

Co do zasady istnieje możliwość przygotowania Studium wykonalności na podstawie Wytycznych dotyczących zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027. Jednakże należy mieć na uwadze, że Wytyczne te określają sposób opracowania wybranych elementów studium wykonalności, przygotowywanego na potrzeby analizy i oceny projektów inwestycyjnych (rozdział 1 pkt 3).

Dlatego też, rekomenduje się przygotowanie Studium wykonalności w oparciu o Niebieską Księgę z możliwością wykorzystania Tablic kosztów jednostkowych do wykorzystania w analizach kosztów i korzyści przygotowanych przez CUPT.

Jednocześnie zaznaczam, że to „ocena poprawności analizy...” zostanie przeprowadzona w oparciu o Niebieską Księgę i/albo Wytycznymi dotyczącymi zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027 (gdy mają zastosowanie) lub z Załącznikiem III

(Metodyka przeprowadzania analizy kosztów i korzyści) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/207 z 20 stycznia 2015 r., rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) nr 480/2014 z dnia 3 marca 2014 r., Vademecum oceny ekonomicznej 2021-2027 – Ogólne zasady i zastosowania sektorowe (z ang. Economic Appraisal Vademecum 2021-2027 – General Principles and Sector Applications)”.

W jaki sposób powinna zostać zrealizowana inwestycja dotycząca infrastruktury punktowej w obszarze transportu miejskiego? Planujemy realizację zakresu dotyczącego modernizacji infrastruktury przystankowej poprzez rozbudowę Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (montaż tablic), instalację wiat przystankowych, biletomatów, koszy do segregacji odpadów oraz kontenerowych punktów socjalnych dla kierowców. Ponadto planujemy przebudowę peronów oraz zatok. Nie każda lokalizacja przystanku wymaga jednakowego doinwestowania. Czy możliwa będzie realizacja pojedynczych elementów infrastruktury w wybranych lokalizacjach? Czy modernizacja infrastruktury przystankowej (wymiana wiat, słupków przystankowych, koszy do segregacji, remont peronów przystankowych) będzie kosztem kwalifikowalnym, przy założeniu, że dla danej lokalizacji będą wykonywane pojedyncze elementy infrastruktury w zależności od potrzeb dla danego przystanku, np. na jednym przystanku tylko wymiana wiaty a na kolejnym tylko kosze do segregacji. Czy możliwe będzie do realizacji zadanie dotyczące jedynie przebudowy zatok przystankowych bez innych elementów infrastruktury przystankowej, z uwagi na wprowadzenie na daną linię wcześniej zakupionych autobusów elektrycznych (o zwiększonym nacisku na oś). Dzisiejsze rozwiązania technologiczne (funkcjonujące zatoki) nie odpowiadają na potrzeby poruszających się autobusów elektrycznych.

Zakres modernizacji dotyczący poszczególnych elementów infrastruktury np. przystanku, powinien wynikać z przeprowadzonej analizy stanu faktycznego i zidentyfikowanych potrzeb inwestycyjnych.

Należy mieć na uwadze, że co do zasady, prace remontowe nie mogą być uznane za wydatki kwalifikowalne w projekcie. Kwalifikowalne natomiast są wydatki związane z przebudową istniejącej infrastruktury w celu zmiany jego parametrów użytkowych lub technicznych.

Ocena kwalifikowalności wydatków będzie uzależniona od zakresu i charakteru planowanych prac.

W ramach możliwych do finansowania zadań w Polsce Wschodniej typu: budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu miejskiego i komplementarnych form mobilności znalazł się zapis o możliwości zaplanowania w zakresie infrastruktury transportu sfinansowania zadania w postaci zaplecza technicznego do obsługi taboru. Gmina Miasta XXX obsługę części linii realizuje na podstawie umów poprzez spółkę miejską MPK (Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji). Spółka ta posiada swoje zaplecze techniczne do obsługi własnego taboru (własność spółki MPK). Czy w ramach planowanych działań można uwzględnić prace remontowe w hali napraw? Czy jeśli tak, to jaka forma współpracy/umowy ze spółką byłaby możliwa? Jaki wpływ miałyby planowane inwestycje na występowanie pomocy publicznej w projekcie?

Co do zasady, prace remontowe nie mogą być uznane za wydatki kwalifikowalne w Projekcie. Kwalifikowalne natomiast są wydatki związane z modernizacją, przebudową istniejącej infrastruktury w celu zmiany jej parametrów użytkowych lub technicznych. Ocena kwalifikowalności wydatków będzie uzależniona od zakresu i charakteru planowanych prac.

Bezpośrednim Beneficjentem w ramach działania FEPW.03.01 Zrównoważona mobilność miejska może być wyłącznie jednostka samorządu terytorialnego. Z zastrzeżeniem niezmienności własności infrastruktury (rozumianej jako rozporządzanie prawem własności przez Beneficjenta) Beneficjent może wyposażyć operatora w mienie, na które uzyskano dofinansowanie, co powinno zostać uwzględnione w wyliczeniu rekompensaty.

Dokumentem pomocniczym przy analizie zgodności rozwiązań z zasadami pomocy publicznej mogą być Wytyczne w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym. Dokument został sporządzony w ramach perspektywy 2014-2020, ale przedstawione tam rekomendacje są pomocne także dla obecnej perspektywy finansowej.

W ramach naboru Gmina Miasta XXX planuje złożyć 2 projekty. Planowany jest różny okres realizacji tych projektów, jednakże pewien zakres i okres realizacji mogą się zbiegać. W celu spełnienia kryterium dotyczącego kompleksowych projektów w jednym z nich planowane są działania wskazane w 1, 2 i 3 grupie, w drugim planowane są działania z 2 i 3 grupy. Czy jeżeli zakres wskazany w obu projektach będzie się pokrywał co do kategorii zadań, natomiast działania realizowane w ramach poszczególnych zadań będą realizowane w innych lokalizacjach (drogi dla rowerów, infrastruktura przystankowa itp.) czy będzie to uznane za nieprawidłowy podział zadań? W obu przypadkach na realizację zadań inwestycyjnych zaplanowano postępowanie zgodnie z progami unijnymi, jeśli kwota zamówienia będzie wskazywała taką procedurę, natomiast zakres działań planowany jest do realizacji w różnych lokalizacjach. Dla każdego zakresu w danym projekcie zaplanowano przeprowadzenie odrębnego postępowania w ramach procedury zamówień publicznych. W związku z tym, że np. drogi dla rowerów, czy infrastruktura przystankowa będą realizowane w

pierwszym, jak i w drugim projekcie, czyli planowane są 2 postępowania dla dwóch tożsamy zakresów, ale planowanych do realizacji w innej lokalizacji, czy takie rozwiązanie będzie dopuszczalne pod kątem prawa zamówień publicznych w zakresie dzielenia zamówień? Czy w takim przypadku do określenia progów stosowania odpowiedniej procedury należy łączyć tożsame rzeczowo zadania wskazane w dwóch projektach, czy zadania realizowane w ramach pojedynczego projektu, czy też oba te czynniki należy rozpatrywać niezależnie?

Zgodnie z SZOP FEPW projekt ubiegający się o dofinansowanie powinien być kompleksowy i zintegrowany oraz ujęty w instrumencie terytorialnym, wskazanym w art. 34 lub art. 36 ustawy o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027. Za projekt kompleksowy uznane będzie przedsięwzięcie obejmujące zadania wskazane w co najmniej dwóch z trzech grup określonych dla działania 3.1 w SZOP FEPW, tj.:

- 1) zakup bezemisyjnego taboru tramwajowego, trolejbusowego lub autobusowego (pojazdy z napędem elektrycznym lub wodorowym),
- 2) budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu miejskiego i komplementarnych form mobilności,
- 3) digitalizacja systemu mobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych.

Natomiast zgodnie z Zasadami realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 projekt zintegrowany to projekt, który wpisuje się w cele rozwoju obszaru funkcjonalnego objętego instrumentem i jest ukierunkowany na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych – oznacza to, że projekt ten ma wpływ na więcej niż 1 gminę w MOF oraz jego realizacja jest uzasadniona zarówno w części diagnostycznej, jak i w części kierunkowej strategii.

Po spełnieniu wymienionych powyżej warunków, projekty mogą obejmować swoim zakresem rzeczowym zadania inwestycyjne należące do tej samej grupy zadań wskazanych w SZOP FEPW.

Beneficjent jest zobowiązany do przygotowywania i przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie zasad uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców, a także do działania w sposób przejrzysty. Przepisanie zadań do poszczególnych projektów, czy też ich podział, w żaden sposób nie zwalnia ze stosowania przepisów wynikających z ustawy Prawo zamówień publicznych (Pzp).

Jeżeli beneficjent projektu ma wątpliwości czy w przypadku tożsamyh zamówień realizowanych w różnych lokalizacjach „należy łączyć tożsame rzeczowo zadania wskazane w dwóch projektach, czy zadania realizowane w ramach pojedynczego projektu, czy też oba te czynniki należy rozpatrywać niezależnie” to zastosowanie w każdym z przypadków przepisów właściwych dla zamówień o wartości równej lub przekraczającej progi unijne będzie rozwiązaniem, które zabezpieczy przed zarzutem dzielenia zamówienia na odrębne postępowania w celu uniknięcia stosowania przepisów ustawy Pzp.

W ramach planowanego zadania zakupu bezemisyjnego taboru tramwajowego, trolejbusowego lub autobusowego (pojazdy z napędem elektrycznym lub wodorowym), jaka jest preferowana przez PARP forma przekazania zakupionego taboru do spółki MPK?

W przypadku gdy zakupiony tabor pozostaje własnością miasta, przekazanie taboru operatorowi (spółce komunalnej) może nastąpić nieodpłatnie na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo na podstawie innej umowy nieodpłatnej (np. użyczenia) lub odpłatnej (np. najmu albo dzierżawy). Czas obowiązywania takiej umowy nie może być dłuższy niż czas obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych. Konieczne jest wówczas wyraźne powiązanie zawieranej umowy z zawartą przez jednostkę samorządu terytorialnego z operatorem umową o świadczenie usług publicznych.

Fakt przekazania operatorowi należącego do jednostki samorządu terytorialnego taboru ma wpływ na wyliczenie rekompensaty, co powinno znaleźć odzwierciedlenie w umowie o świadczenie usług publicznych.

W ramach projektu partnerskiego związanego z rozwojem zrównoważonej mobilności w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym jedna z gmin, nie jest to miasto rdzeń, planuje system rowerów gminnych, w tym zakup rowerów elektrycznych oraz wybudowanie stacji ładowania rowerów. Serdecznie proszę o informację czy będzie to kosztem kwalifikowalnym?

W ramach działania FEPW.03.01 Zrównoważona mobilność miejska wsparciu podlegają m.in. inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany z preferencją dla ruchu pieszego i rowerowego. Przykładem takich zadań są inwestycje z zakresu infrastruktury rowerowej. Budowa/rozbudowa systemu roweru publicznego, w tym zakup rowerów elektrycznych oraz budowa stacji ładowania rowerów mogą stanowić koszt kwalifikowalny projektu.

Należy pamiętać, iż zgodnie z SZOP FEPW wymienione zadanie musi być elementem projektu kompleksowego oraz stanowić projekt zintegrowany, ujęty w instrumencie terytorialnym, tj. strategii ZIT lub strategii rozwoju ponadlokalnego.

W ramach projektu planujemy zakup taboru autobusowego, który docelowo kursować będzie między innymi po planowanej do utworzenia nowej linii autobusowej, która umożliwi objęcie systemem komunikacji miejskiej dotychczas nieskomunikowanych osiedli. W związku z powyższym proszę o informację czy w przypadku planu utworzenia wskutek zrealizowania projektu nowej linii autobusowej konieczne jest uprzednie opracowanie prognozy ruchu dla tej nowej linii? W przypadku gdyby nie było takiej konieczności, proszę o informację czy brak przedstawienia prognozy ruchu będzie miał jakiegokolwiek negatywne skutki z punktu widzenia oceny dokumentacji aplikacyjnej (np. w ramach kryterium nr 24).

Prognoza ruchu powinna być elementem studium wykonalności. Zaleca się przygotowanie Studium wykonalności, w tym prognoz ruchu, zgodnie z zakresem



informacji zawartym w Niebieskiej Księdze - Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach (link: <https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/metodyka-analzy-kosztow-i-korzysci/niebieskie-ksiegi-2021-2027/>), Rozdział 1.7. Analiza popytu.

Wnioskodawca posiada projekt budowlany na przebudowę drogi o długości ponad 1km, obejmujący (obok przebudowy jezdni, oświetlenia, kanalizacji) również budowę drogi rowerowej o długości ponad 1km, oraz posiada decyzję środowiskową dla całości tejże inwestycji. Decyzja środowiskowa nie uwzględnia jednak skumulowanego wpływu całego projektu planowanego do realizacji w ramach FEPW, ponieważ dokumentacja budowlana powstała jakiś czas temu i nie była opracowywana z myślą o aplikowaniu do FEPW. 1. Czy dopuszczalne jest w kontekście ubiegania się o środki w ramach FEPW uzyskanie pozwolenia na przebudowę całości odcinka drogi objętego projektem budowlanym i decyzją środowiskową (przebudowę jezdni, kanalizacji, oświetlenia, budowę ścieżki) i włączenia do projektu FEPW wyłącznie budowy ścieżki rowerowej? A po jej wybudowaniu wnioskodawca uzyskałby pozwolenie na jej użytkowanie, zaś resztę inwestycji w części nie kwalifikującej się do wsparcia FEPW (jezdnia, kanalizacja, oświetlenie) wnioskodawca budowałby poza projektem w przyszłości, za środki własne. 2. Czy istnieje możliwość uzupełnienia braku uwzględnienia wszystkich przedsięwzięć objętych przygotowywanym projektem w ramach FEPW w ww. decyzji środowiskowej, poprzez wystąpienie do organu środowiskowego o opinię, czy realizacja większego zamierzenia wpływa jakkolwiek na wydaną decyzję, bądź jakiś inny sposób, który umożliwiłby włączenie budowy tej ścieżki rowerowej do projektu FEPW? Chodzi o spełnienie warunku z kryterium nr „czy, w przypadku przedłożenia kilku decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach, przedstawiona dokumentacja uwzględnia skumulowany wpływ projektu na środowisko”

Ad.1

Tak, w ramach wsparcia z FEPW jest możliwe, aby pozwolenie na budowę, czy inna wymagana decyzja administracyjna, np. decyzja środowiskowa obejmowała szerszy zakres niż objęty projektem, o którego dofinansowanie ubiega się Wnioskodawca.

Ad. 2

Ustalenie toku postępowania oraz potrzebę wydania wymaganych decyzji dla konkretnych inwestycji realizowanych w projekcie należy prowadzić z organem właściwym do wydania decyzji środowiskowej.

Wskaźnik "Objętość paliwa wykorzystywanego we wspartej infrastrukturze paliw alternatywnych" jest w jednostkach miary "m³". W naszym przypadku paliwem alternatywnym jest energia elektryczna zasilająca autobus elektryczny. Jak mamy wykazać wartość wskaźnika skoro zużycie energii elektrycznej jest w jednostkach kWh?

W przypadku jeśli Wnioskodawca w ramach projektu chce wspierać infrastrukturę paliw alternatywnych tylko dotyczących energii elektrycznej tzn. tylko punkty/stacje ładowania prądem, wskaźnik PLRR046 Objętość paliwa wykorzystanego we wspartej infrastrukturze paliw alternatywnych [m³] nie jest adekwatny dla jego projektu i wartość docelowa określona we wniosku o dofinansowanie powinna wynosić 0 (m³).

Wnioskodawca może w opisie metodologii wyliczenia wskaźnika wyjaśnić tak określoną wartość docelową rodzajem paliwa alternatywnego (energii elektrycznej) stosowanym we wspartych stacjach/punktach ładowania, których moc wyrażona jest w MW, a ilość pobranej energii w kWh.

Wskaźnik PLRO082 Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych –Przy założeniu, że nie każdy przystanek wymaga interwencji, nie każda lokalizacja daje możliwości do takiej interwencji: -

jeżeli dla danej linii autobusowej zmodernizowano jeden przystanek, to jaką wartość należy zaliczyć do tego wskaźnika – całą długość linii, czy też nie zaliczać niczego do wskaźnika? - jeżeli w ciągu linii zmodernizowano dwa nie sąsiadujące ze sobą przystanki (pomiędzy nimi znajduje się jeden lub więcej przystanków nie objętych projektem) to jaką wartość należy zaliczyć do tego wskaźnika – całą długość linii, długość odcinka pomiędzy tymi przystankami, w ogóle nie zaliczać tego do wskaźnika?

Wskaźnik PLR0082 Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych (zgodnie z definicją) należy mierzyć jako długość trasy wyposażonej w przebudowaną lub zmodernizowaną dedykowaną infrastrukturę.

W opisanej w pytaniu sytuacji proponujemy liczyć wskaźnik jako długość odcinka drogi między najbliższymi punktami (poprzedzającym i następującym) po punkcie, w którym wybudowano/przebudowano lub zmodernizowano dedykowaną infrastrukturę (np. przystanek autobusowy).

Propozycja ta nie wyklucza jednak możliwości zastosowania przez Wnioskodawców innego sposobu obliczenia wartości docelowej wskaźnika, zgodnego z jego definicją. Wnioskodawca powinien zapewnić jednak, aby wartość wskaźnika była obiektywnie weryfikowalna, uzasadniona, realna i adekwatna do założeń projektu. Na potwierdzenie tego ma wskazać założenia i obliczenia, na podstawie których określił wartość docelową wskaźnika, oraz sposób weryfikacji osiągnięcia zaplanowanej wartości docelowej wskaźnika w trakcie i po zakończeniu projektu.

Wskaźnik RCO058 „wspierana infrastruktura rowerowa”. Jeżeli planujemy budowę drogi pieszo – rowerowej bez segregacji ruchu pieszych od ruchu rowerów (poza nią nie wystąpią inne części drogi, planowana infrastruktura zlokalizowana poza pasem drogi publicznej, to też jest to dopuszczalne) - czy taki ciąg kwalifikuje się w ogóle do wsparcia, a jeżeli tak, to czy należy jego długość uwzględnić w ramach ww. wskaźnika?

Zgodnie z zapisami SZOP, w ramach działania dofinansowanie mogą uzyskać inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany z preferencją dla ruchu pieszego i rowerowego lub komunikacji zbiorowej, przy jednoczesnym zwiększeniu bezpieczeństwa uczestników ruchu, w szczególności w centrach miast, w tym m.in. ciągi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe.

Przede wszystkim przez wzgląd na zwiększanie bezpieczeństwa uczestników ruchu nie jest zalecane realizowanie dróg dla pieszych i rowerów bez segregacji (w rozumieniu § 40 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych). Jeżeli jednak jest to uzasadnione okolicznościami wskazanymi w przepisie, to taki wydatek może być kwalifikowalny.

Długości tego typu obiektów nie należy uwzględniać we wskaźniku RCO058 Wspierana infrastruktura rowerowa.

Wskaźnik RCR064 - Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej . W jaki sposób należy dokonać „szacowania osiągniętych wartości ex post...”, czy może to być obliczenie natężenia ruchu drogowego (SDR - średni dobowy ruch w roku dla rowerów), które dokonywane są na podstawie jednego do kilku pomiarów w roku i przemnożone przez liczbę dni dla całego okresu?

Biorąc po uwagę dysponowanie przez Beneficjentów zróżnicowanymi zasobami i źródłami danych, nie wskazujemy konkretnej metodyki pomiaru wartości wskaźnika po zakończeniu realizacji projektu.

Należy mieć na uwadze aby wartości docelowe wskaźników projektu, zadeklarowane we wniosku były obiektywnie weryfikowalne, uzasadnione, realne i adekwatne do założeń projektu.

Na potwierdzenie tego Wnioskodawca powinien wskazać: założenia i obliczenia, na podstawie których została określona wartość docelowa wskaźników, sposób weryfikacji osiągnięcia zaplanowanej wartości docelowej wskaźników w trakcie i po zakończeniu projektu.

Wsparcie FEPW będą uzyskiwały zatem inwestycje wynikające z tych planów [tj. dokumentów z zakresu planowania mobilności miejskiej, np. SUMP uzasadnione analizą popytu.” – to zdanie często powtarza się w FAQ, czy mogą Państwo przybliżyć, czym jest owa analiza popytu? Wydaje się ona dość istotna. Czy to załącznik? Część analizy ekonomicznej?

Analiza popytu, o której mowa w kontekście np. pytania dot. sfinansowania zakupu autobusów przez gminy miejskiego obszaru funkcjonalnego... - jest to analiza, która identyfikuje i ilościowo szacuje zapotrzebowanie na planowaną w projekcie inwestycję.

Zgodnie z Instrukcją wypełniania wniosku o dofinansowanie projektu w ramach działania FEPW.03.01 Zrównoważona mobilność miejska, zaleca się przygotowanie Studium wykonalności zgodnie z zakresem informacji zawartym w Niebieskiej Księdze - Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach (link: <https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/metodyka-analizy-kosztow-i-korzysci/niebieskie-ksiegi-2021-2027/>).

Analiza popytu jest elementem analizy kosztów i korzyści (AKK) i została opisana w rozdziale 1.7 Niebieskiej Księgi.

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. 6.3 Transport pasażerski miejski i podmiejski, drogowy transport pasażerski, na str. 116 i na str. 319).

Załącznik 10 do wniosku o dofinansowanie - Opinia organu odpowiedzialnego za przygotowanie PZO dla obszaru Natura 2000 - jest

zapis przy tym załączniku "jeśli dotyczy". Kilka tygodni temu pytałam o ten załącznik nasz RDOS i dowiedziałam się że opinia jest wydawana wówczas gdy dla danego obszaru nie jest opracowany PZO, wówczas RDOŚ wydaje opinię czy dana inwestycja wpłynie na obszar N2000. Tyle, że ma załącznika: PZO lub opinia w przypadku braku PZO. Czy w taki sam sposób Państwo interpretują ten załącznik? I kogo on dotyczy? Tych którzy realizują na obszarze N2000 czy też również tych którzy nie realizują na N2000?

Nie ma możliwości, by złożyć wniosek o dofinansowanie dla projektu obejmującego inwestycję przebiegającą bezpośrednio przez obszar Natura 2000 lub w odległości do 5 km od tego obszaru, jeżeli obszar ten nie ma uchwalonego PZO.

Załącznik 10 jest wymagany, jeśli w momencie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. obszaru Natura 2000 nie było uchwalonego PZO. Organ powinien wydać taką dodatkową opinię (załącznik 10) po uchwaleniu tego PZO.

Załącznik 11 do wniosku o dofinansowanie - Deklaracja organu odpowiedzialnego za gospodarkę wodną. Jaki jest katalog inwestycji których ten załącznik nie dotyczy?

Niezbędne informacje znajdują się na stronie:

<https://www.wody.gov.pl/nasze-dzialania/potwierdzenie-zgodnosc-z-celami-srodowiskowymi>

Załącznik 8 do wniosku o dofinansowanie - Deklaracja organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000. Inwestycja nie będzie realizowana na obszarach Natura 2000, ale w nawiasie jest zapis że ten załącznik dot. projektów które nie oddziałują na ten obszar. Czyli rozumiem, że jest to załącznik który dotyczy tylko tych inwestycji

które nie oddziałują na Naturę 2000 i w taki sposób mam zinterpretować zapis "jeśli dotyczy"?

Tak, załącznik ten dotyczy inwestycji, które nie wywierają istotnego wpływu na obszar Natura 2000 (niezależnie od lokalizacji danej inwestycji).

Zamierzamy utworzyć w ramach projektu strefę płatnego parkowania w centrum miasta. W związku z powyższym zwracam się z pytaniem co wchodzi w skład wydatku pn. „system parkingowy” – inaczej, co może stanowić koszt kwalifikowalny w związku z tworzeniem takiej strefy: - zakup i dostawa urządzeń (parkomatów, szlabanów, kas, terminali etc) oraz ich montaż, - wykonanie przyłączy (elektrycznych, teleinformatycznych) do ww. urządzeń? - zakup licencji (oprogramowania do obsługi strefy płatnego parkowania) wraz z instalacją, - koszt czasowego wynajmu takich urządzeń od podmiotu zewnętrznego, - koszt czasowego korzystania z oprogramowania (licencji), - koszt czasowego korzystania z usług związanych z gromadzeniem danych i obsługą systemu płatnego parkowania? Dodatkowo czy w przypadku kwalifikowalności kosztów czasowego korzystania ze sprzętu, oprogramowania czy usług należy założyć, że kwalifikuje się jedynie okres do zakończenia rzeczowej realizacji projektu?

Wydatkami kwalifikowalnymi związanymi z utworzeniem strefy płatnego parkowania mogą być np.: zakup, dostawa i montaż urządzeń do poboru opłat oraz kontroli wraz z niezbędnym oprogramowaniem, koszty instalacji urządzeń, w tym wykonanie przyłączy (elektrycznych, teleinformatycznych).

Wydatki związane z wynajmem urządzeń, czasowym korzystaniem z oprogramowania, czy koszty czasowego korzystania z usług związanych z gromadzeniem danych i obsługą systemu płatnego parkowania, podobnie jak inne wydatki operacyjne, nie mogą stanowić wydatków kwalifikowalnych w projekcie.

Zasada DNSH. W podlinkowanym do kryteriów dokumencie, stanowiącym załącznik nr 10 do prognozy SOOŚ projektu FE PW 2021-2027, w tabeli oceny merytorycznej znajdują się następujące zapisy w kontekście działania 3.1: -str. 59 , cel „Gospodarka o obiegu zamkniętym”, typ „zakup taboru bezemisyjnego”, DOWODY POTWIERDZAJĄCE MERYTORYCZNĄ OCENĘ POD KĄTEM ZGODNOŚCI Z ZASADĄ "NIE CZYŃ POWAŻNYCH SZKÓD": „W przypadku inwestycji publicznych działanie powinno być zgodne z kryteriami zielonych zamówień publicznych (np. opracowanie rachunku kosztów cyklu życia służącemu uwzględnieniu kosztów energetycznych i środowiskowych w całym cyklu życia pojazdu, łącznie z kosztem emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń.” -str. 60 cel "Ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów”, typ „Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu zbiorowego”, DOWODY POTWIERDZAJĄCE MERYTORYCZNĄ OCENĘ POD KĄTEM ZGODNOŚCI Z ZASADĄ "NIE CZYŃ POWAŻNYCH SZKÓD": „W przypadku inwestycji publicznych działanie powinno być zgodne z kryteriami zielonych zamówień publicznych (np. opracowanie mapy obszaru podlegającego budowie, przebudowie lub modernizacji, uwzględniającej ilość/zagęszczenie wszystkich gatunków roślin, rozwiązania dotyczące utrzymania obszarów pokrytych roślinnością, w tym nawadnianie, przycinanie roślin).” Jako że obecnie opracowujemy opisy przedmiotów zamówienia do zakupu taboru jak i robót budowlanych chciałbym wiedzieć co konkretnie należy zrobić (zlecić, opracować, uwzględnić w OPZ – czym dysponować na etapie wniosku o dofinansowanie) aby spełnić kryterium dot. DNSH? W odniesieniu do powyższych kwestii; Czy w opisie przedmiotu zamówienia dla taboru bezemisyjnego należy obowiązkowo uwzględnić kryteria zielonych zamówień, w tym wskazane

w nawiasie (zażądać od oferentów przedłożenia rachunków kosztów cyklu życia oferowanych pojazdów)? Co oznacza tutaj zgodność z kryteriami zamówień publicznych? Czy rzeczona mapa powinna zostać opracowana przez wykonawcę projektu budowlanego? Wykonawcę robót? Zamawiającego, a następnie zamieszczona w OPZ i wykorzystana do wyboru wykonawcy (wykonawcy dokumentacji? Robót budowlanych?).

Przed przystąpieniem do opracowania OPZ dla zakupu taboru i świadczeniu usług warto zapoznać się z opracowanym przez Komisję Europejską Unijnymi kryteriami zielonych zamówień publicznych w sektorze transportu drogowego, 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.

Zgodnie z informacją dotyczącą beneficjentów uprawnionych do aplikowania: „Beneficjentami projektów będą podmioty z makroregionu Polski Wschodniej tj. miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze oraz inne miasta subregionalne z podregionów z najwyższą kumulacją gmin zmarginalizowanych, z przedziału 50-100 tys. mieszkańców (ustawowo zobligowani organizatorzy transportu miejskiego), tj. (...) Ponadto beneficjentami projektów mogą być: • ww.

miasta działające na podstawie porozumienia zawartego z jednostkami samorządu terytorialnego położonymi w miejskim obszarze funkcjonalnym; Czy w związku z tym na dzień składania wniosku o dofinansowanie (do 12.12.2023 r.) musi być już zawarte porozumienie, czy wystarczająca będzie deklaracja wspólnego złożenia wniosku o dofinansowanie oraz wspólnej realizacji projektu w przypadku uzyskania dofinansowania? A porozumienie zostałyby podpisane po podpisaniu umowy o dofinansowanie?

Ocena kwalifikowalności Beneficjenta, tj. czy jest on zgodny z typem beneficjenta określonym dla działania 3.1 w Szczegółowym opisie priorytetów FEPW 2021-2027 (SZOP) następuje na etapie oceny wniosku o dofinansowanie. W związku z powyższym, Wnioskodawca na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie, powinien dysponować porozumieniem z inną jednostką samorządu terytorialnego, które stanowi podstawę do ubiegania się wspólnie o dofinansowanie projektu. Treść porozumienia może podlegać uszczegółowieniu w późniejszym terminie.

Porozumienie, które będzie podstawą dokonywania wydatków kwalifikowalnych przez podmiot upoważniony, będzie stanowiło załącznik do umowy o dofinansowanie i na tym etapie (przed podpisaniem umowy o dofinansowanie) będzie wymagane jego przekazanie do Instytucji Pośredniczącej.

Zwracam się z uprzejmą prośbą o wyjaśnienie w zakresie naboru FEPW Zrównoważona mobilność miejska - nabór niekonkurencyjny. Chodzi o Załącznik 1: Oświadczenie jednostki samorządu terytorialnego objętej wsparciem finansowym w ramach projektu dotyczące zasady równości szans i niedyskryminacji - jeśli dotyczy. Czy takie oświadczenie musi zostać bezwzględnie złożone przez organ wykonawczy danej jednostki (Prezydenta Miasta), czy też może zostać złożone przez pełnomocnika upoważnionego do reprezentacji JST w ramach naboru, złożenia wniosku itp.?

Oświadczenie powinno zostać podpisane przez osobę uprawnioną do reprezentacji JST. Oświadczenie może zostać podpisane przez osobę posiadającą odpowiednie pełnomocnictwo do reprezentacji JST. W takim przypadku proszę załączyć do wniosku o dofinansowanie skan pełnomocnictwa (w ramach załącznika „Inne”).

Zwracam się z uprzejmą prośbą o wyjaśnienie w zakresie naboru FEPW Zrównoważona mobilność miejska - nabór niekonkurencyjny. Na liście załączników znajduje się załącznik 10. Opinia organu odpowiedzialnego za przygotowanie Planu Zadań Ochronnych (PZO) dla obszaru Natura 2000 - jeśli dotyczy. W FAQ wskazali Państwo, że Załącznik 10 jest wymagany, jeśli w momencie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. obszaru Natura 2000 nie było uchwalonego PZO. Organ powinien wydać taką dodatkową opinię (załącznik 10) po uchwaleniu tego PZO. Planowany Projekt nie będzie jednak wymagał decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a ponadto leży poza obszarami Natura 2000. Jakie dokumenty należy w takim wypadku załączyć do wniosku? Czy wówczas wystarczy Załącznik 8. Deklaracja organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000 (w przypadku projektów, które nie oddziałują na ten obszar)? Czy wówczas wymagana jest też opinia z załącznika 10?

W przedstawionej sytuacji, tj. gdy projekt nie wymaga decyzji środowiskowej, Wnioskodawca dostarcza Załącznik 8. Deklarację organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000. To organ w zależności od sytuacji ustosunkuje się w deklaracji m.in. do zasięgu obszarów Natura 2000 i ewentualnie do stanu przygotowania lub istnienia PZO.