

## FAQ stan na 26.07.24

- 1. Czy założenia oraz w wyniki przeprowadzonej analizy ruchowej (na podstawie rozdziału 1.7 Niebieskiej Księgi) powinny zostać zaprezentowane w studium wykonalności w ramach rozdziału D.1 Analiza popytu?**

**Odpowiedź:** Założenia oraz wyniki przeprowadzonej analizy ruchowej (na podstawie rozdziału 1.7 Niebieskiej Księgi) mogą zostać zawarte w SWI w ramach rozdziału D.1 Analiza popytu.

- 2. Zgodnie z instrukcją w SWI dla punktu D.1: „Analizę prognozowanego popytu należy przeprowadzić dla scenariusza z inwestycją oraz bez inwestycji. Ponadto, analiza ta powinna odwoływać się do kwestii bieżącego oraz przyszłego zapotrzebowania inwestycji na zasoby, przewidywanego rozwoju infrastruktury oraz efektu sieciowego (jeżeli występuje lub może wystąpić w wyniku realizacji inwestycji), związanego z koniecznością uwzględnienia faktu, że projekt będzie stanowił część sieci (np. transportowej lub energetycznej), co przełoży się na jego wyniki finansowe i ekonomiczne. Poniżej proszę przedstawić ogólne założenia dla przedmiotowej analizy. Właściwa analiza popytu prezentowana jest w załączniku do SWI.”  
Co oznacza zapis: Właściwa analiza popytu prezentowana jest w załączniku do SWI? Czy analiza popytu powinna być ona odrębnym opracowaniem? Gdzie w dokumentacji można odnaleźć informacje w tym zakresie?**

**Odpowiedź:** Analiza popytu powinna zostać zaprezentowana w załączniku do SWI (załącznik nr\_5\_1\_1\_a\_SWI lub załącznik nr\_5\_1\_2\_a\_SWI) w zależności od zestawienia analiz dla metody, którą Państwo wybiorą.

- 3. Jakie zapisy należy zaprezentować w SWI, pkt. H. „Specyficzne analizy dla danego rodzaju projektu/sektora (jeśli dotyczy)” – w przypadku, gdy zakres projektu i planowane dofinansowanie NIE BĘDĄ stanowiły rekompensaty przyznawanej na świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym w zakresie transportu zbiorowego?**

**Odpowiedź:** Punkt należy wypełnić w przypadku realizacji projektów, w których dofinansowanie (lub jego część) będzie stanowiło element rekompensaty przyznawanej na świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym w zakresie transportu zbiorowego. Jeżeli zakres projektu i planowane dofinansowanie nie będą stanowiły rekompensaty, nie należy odnosić się do przedmiotowego punktu.

- 4. Prosimy o informację czy wymogi/wytyczne dot. opracowania analiz specyficznych związanych z prognozą popytu, szacowaniem wskaźnika rezultatu „szacowana emisja gazów cieplarnianych” [tony równoważnika CO2/rok] oraz analizą kosztów i korzyści są tożsame w ramach równolegle prowadzonych naborów w ramach działań 4.2 „Mobilność mieszkańców” oraz 3.1 „Mobilność miejska”?**

**Odpowiedź:** Tak, wymogi/wytyczne dot. opracowania analiz specyficznych związanych z prognozą popytu, szacowaniem wskaźnika rezultatu „szacowana emisja gazów cieplarnianych” [tony równoważnika CO2/rok] oraz analizą kosztów i korzyści są tożsame w ramach równolegle prowadzonych naborów w ramach działań 4.2 „Mobilność mieszkańców” oraz 3.1 „Mobilność miejska”.

5. ***Czy kosztem kwalifikowanym w ww. działaniu jest przygotowanie w ramach zadań projektowych dokumentacji zmian nieistotnych (projekt wykonawczy) do opracowanych znacznie wcześniej projektów budowlanych? Koszt projektów budowlanych nie będzie uwzględniony w kosztach kwalifikowalnych ze względu na okres ich poniesienia.***

**Odpowiedź:** Jeżeli koszty projektów wykonawczych zostały poniesione po 1 stycznia 2021 r., mogą być uznane jako wydatki kwalifikowalne w projekcie. Jednakże należy mieć na uwadze, że ocena kwalifikowalności poszczególnych wydatków dokonywana jest przez ekspertów na ocenie merytorycznej na podstawie kompletnej dokumentacji projektowej. W ramach kryterium merytorycznego ekspert bada kwalifikowalność wydatków zaplanowanych/poniesionych w ramach projektu z uwzględnieniem m.in.:

- racjonalności i niezbędności do realizacji projektu;
- zakresu rzeczowego projektu;
- realizowanych zadań, celów projektu oraz ich wskaźników;
- czy wydatki nie są zawyżone w stosunku do cen rynkowych, czy prawidłowo uzasadniono ich wysokość;
- spełnienia wymogów określonych w Wytycznych dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027 oraz w przypadku projektów objętych pomocą publiczną zgodności z programem pomocy publicznej i odpowiednimi aktami normatywnymi wskazanymi w SZOP i/lub Regulaminie wyboru projektów;
- zgodności z limitami i ograniczeniami wskazanymi w SZOP i/lub Regulaminie wyboru projektów.

6. ***Proszę o potwierdzenie, czy wnioskodawca prawidłowo interpretuje wcześniejszą odpowiedź. We wspomnianej odpowiedzi poinformowano, że "Data wydania decyzji po dacie złożenia wniosku nie ma wpływu na spełnienie wymogów formalnych". Naszym zdaniem oznacza to, że decyzja może być wydana po dacie złożenia wniosku i jej przedłożenie w uzupełnieniu wniosku na etapie oceny formalnej spełnia kryterium formalnej poprawności wniosku w tym zakresie.***

**Odpowiedź:** Prawidłowo interpretują Państwo odpowiedź. Decyzja może być wydana po dacie złożenia wniosku.

7. ***Zgodnie z definicją obiektu "P&R" zawartą w Regulaminie wyboru projektów do działania 4.2 FEO na lata 2021-2027, to parking dla samochodów w bezpośrednim otoczeniu przystanków transportu zbiorowego, umożliwiającym pozostawienie samochodu i kontynuowanie podróży środkami publicznego transportu zbiorowego. W kontekście tej definicji proszę o informacje:***

***a) Czy za "bezpośrednie otoczenie" można uznać 190m, które pokonuje użytkownik parkingu do przystanku autobusowego (w czasie 2 minut)? Planowany parking (aby spełniał wszystkie inne warunki) jest projektowany w możliwie najbliższym miejscu dla przystanków autobusowych (kursowych, na głównej linii o zasięgu regionalnym). Dojście przebiega istniejącym chodnikiem.***

***b) Czy środki zbiorowego przewozu pracowniczego wypełniają warunki "środków publicznego transportu zbiorowego"?***

**Odpowiedź:** Zgodnie z zapisami Regulaminu wyboru projektów obiekt "P&R" powinien znaleźć w bezpośrednim otoczeniu przystanków transportu zbiorowego. IZ FEO 2021-2027 nie określiła

minimalnej odległości od jakiej należy uznać spełnienie tego warunku. Ocena w tym zakresie zostanie dokonana przez ekspertów na etapie oceny merytorycznej na podstawie zapisów złożonej dokumentacji projektowej (wniosku o dofinansowanie i załączników) z uwzględnieniem warunków technicznych danej lokalizacji;

Zgodnie z art. 4 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2023.2778 t.j.) publiczny transport zbiorowy to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. W związku z powyższym środki zbiorowego przewozu pracowniczego nie wpisują się w środki publicznego transportu zbiorowego.

***8. Proszę o informacje, czy centrum przesiadkowe, o którym mowa w działaniu 4.2 FEO, obligatoryjnie musi być wyposażone w punkt sprzedaży biletów?***

**Odpowiedź:** Informuję, że zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym: zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien być miejscem umożliwiającym dogodną zmianę środka transportu. Musi być wyposażony w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, **punkty sprzedaży biletów**, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną.