

FAQ stan na 06.03.2026

- 1. W ramach naboru wniosków dla Działania 3.1 Mobilność miejska, Gmina planuje złożyć wnioski o dofinansowanie, który będzie stanowił kontynuację obecnie realizowanego projektu dotyczącego miejskiego transportu. W ramach planowanego naboru m.in. planuje się zakupić autobus zeroemisyjny, którego trasa będzie prowadziła poza teren Wnioskodawcy i będzie obsługiwał trasy na terenie innej gminy, wykorzystując przy tym już istniejącą infrastrukturę. Na etapie realizacji projektu planuje się zawarcie stosownych umów regulujących świadczenie tych usług na terenie innej gminy.**

Czy w takim przypadku Wnioskodawcy zostaną przyznane punkty w ramach Kryterium merytorycznego szczegółowego (punktowanego) nr 6 Obszar realizacji projektu?

W opisywanym przypadku kluczowe jest, aby miejsce realizacji projektu pokrywało się z obszarem, na którym realizowane będą usługi publicznego transportu zbiorowego (przez zakupywany w ramach projektu tabor). Oznacza to, że przy ocenie kryterium merytorycznego szczegółowego nr 6, zostanie uwzględniony obszar obu gmin, przez które przebiegać będzie trasa autobusu.

Ponadto zwraca się uwagę na konieczność wykazania spójności projektu z celami, kierunkami działań oraz założeniami dokumentu planistycznego w zakresie mobilności. Zakupywany w ramach projektu tabor musi być wykorzystywany przez publiczny transport zbiorowy na obszarze MOF, zapewniając mieszkańcom miejscowości oraz okolicznych terenów dostęp do transportu zbiorowego, umożliwiającego dojazd do miasta rdzeniowego MOF oraz innych miejsc koncentracji usług publicznych, edukacji i zatrudnienia.

Należy podkreślić, że ostateczna ocena w zakresie spełnienia merytorycznych kryteriów wyboru projektów zostanie przeprowadzona przez ekspertów, na podstawie pełnej dokumentacji projektowej.

- 2. Czy w ramach naboru jest możliwe dofinansowanie zadania obejmującego wykonanie energooszczędnego oświetlenia na terenie już istniejącej ścieżki rowerowej (obecnie ścieżka nie posiada oświetlenia)? Wzdłuż ścieżki rowerowej znajdują się przystanki autobusowe komunikacji publicznej?**

Zgodnie z zapisami Regulaminu wyboru projektów, inwestycje związane z energooszczędnym oświetleniem ulicznym i drogowym, mogą stanowić **wyłącznie element projektu związanego z infrastrukturą transportową**. Z uwagi na powyższe, w ramach naboru możliwe jest dofinansowanie zadania obejmującego wykonanie energooszczędnego oświetlenia na terenie istniejącej ścieżki rowerowej **tylko w sytuacji, gdy w ramach projektu przewidziano inne wydatki związane z przebudową bądź modernizacją samej ścieżki**. Wyklucza się możliwość dofinansowania wydatków dotyczących wyłącznie oświetlenia terenu istniejącej ścieżki rowerowej. Ponadto zwraca się uwagę, iż w przypadku realizacji typów przedsięwzięć, dla których określono warunek, że muszą

stanowić one element projektu – suma wszystkich wydatków objętych powyższym warunkiem, nie może przekraczać 50% wartości wydatków kwalifikowalnych projektu.

3. Czy powyższe zadanie będzie zaliczane jako typ przedsięwzięcia: "5. Inwestycje związane z energooszczędnym oświetleniem ulicznym i drogowym, jako element projektu* związanego z infrastrukturą transportową."?

W przypadku spełnienia warunków, o których mowa w odpowiedzi na powyższe pytanie, przedmiotowe zadanie może zostać zakwalifikowane jako typ przedsięwzięcia nr 5, tj.: „Inwestycje związane z energooszczędnym oświetleniem ulicznym i drogowym, jako element projektu związanego z infrastrukturą transportową.

4. Czy planowane do wykonania energooszczędne oświetlenie na terenie nowo budowanego centrum przesiadkowego, będzie uwzględniane jako typ przedsięwzięcia: "5. Inwestycje związane z energooszczędnym oświetleniem ulicznym i drogowym, jako element projektu* związanego z infrastrukturą transportową."?

Planowane do wykonania energooszczędne oświetlenie na terenie centrum przesiadkowego może być zaliczone do typu przedsięwzięcia nr 5 w sytuacji, gdy będzie ono umiejscowione przy drogach i ulicach znajdujących się na terenie centrum. Jeżeli zaś, oświetlenie nie będzie zlokalizowane przy drogach/ulicach, możliwym jest uwzględnienie tego wydatku w ramach typu przedsięwzięcia nr 1 „Budowa i przebudowa infrastruktury transportu miejskiego” jako elementu poprawiającego bezpieczeństwo i komfort pasażerów korzystających z centrum przesiadkowego.

5. W odniesieniu do typu przedsięwzięcia nr 5 dotyczącego inwestycji związanych z energooszczędnym oświetleniem ulicznym i drogowym, jako elementu projektu związanego z infrastrukturą transportową czy tego rodzaju działania będzie można zrealizować na terenie wiejskim?

Zgodnie z zasadami wsparcia projektów w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w ramach działania 3.1 Mobilność miejska FEO 2021-2027 przedsięwzięcia z obszaru mobilności mogą być realizowane zarówno w miastach, jak i na ich obszarach funkcjonalnych (MOF). Inwestycje związane z energooszczędnym oświetleniem ulicznym i drogowym możliwe są do realizacji na terenach wiejskich (objętych MOF) tylko w sytuacji, gdy wpływają na ograniczenie wykorzystania indywidualnego transportu samochodowego, szczególnie w relacjach pomiędzy miejscowościami obszaru funkcjonalnego a miastem rdzeniowym np. realizacja inwestycji obejmującej oświetlenie drogi rowerowej umożliwiającej dojazd do miasta rdzeniowego MOF oraz innych miejsc koncentracji usług publicznych, edukacji i zatrudnienia (po dodatkowym spełnieniu warunków wskazanych w odpowiedzi na pytanie nr 1).

6. **Jednym z planowanych elementów zakresu projektu jest działanie polegające na wymianie istniejącego oświetlenia miejskiego (ulicznego/drogowego) na energooszczędne (przewiduje się, że odbędzie się to poprzez wymianę opraw oświetleniowych przy użyciu wysięgnika). Proszę więc o informację czy w celu prawidłowego przygotowania wniosku o dofinansowanie w kalkulacji wartości wskaźnika "Szacowana emisja gazów cieplarnianych" konieczne będzie uwzględnienie wpływu projektowanej modernizacji oświetlenia na poziom emisji gazów cieplarnianych czy też może wystarczające będzie uwzględnienie w tym wskaźniku wyłącznie emisji dotyczącej lokalnego transportu pasażerskiego?**
W przypadku gdyby konieczne miało się okazać uwzględnienie w kalkulacji wartości tego wskaźnika wpływu modernizacji oświetlenia na poziom emisji gazów cieplarnianych, proszę o informację czy istnieją jakieś wymogi i/lub zalecane przez Państwa metody kalkulacji/szacowania wpływu modernizacji oświetlenia miejskiego na poziom emisji gazów cieplarnianych?

Wskaźnik Szacowana emisja gazów cieplarnianych został opracowany na poziomie Komisji Europejskiej, jednakże definicja opracowana przez KE nie wskazuje szczegółowych inwestycji dla których należy oszacować wartość wskaźnika, zatem co do zasady wskaźnik powinien być oszacowanych dla każdego rodzaju inwestycji, w wyniku której następuje redukcja emisji. W definicji wskaźnika nie została określona metodologia obliczania tego wskaźnika, jednakże Komisja Europejska zaleca stosowanie metodologii opisanych w tzw. *Niebieskich Księgach JASPERS*, których polska wersja jest dostępna m.in. na stronie internetowej *Centrum Unijnych Projektów Transportowych* (<https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/metodyka-analzy-kosztow-i-korzysci/niebieskie-ksiegi-2021-2027/>). Wartość bazową i docelową wskaźnika dla inwestycji w zakresie wymiany oświetlenia drogowego można również obliczyć np. poprzez pomnożenie rocznego zużycia energii (przed i po zrealizowaniu inwestycji) przez wskaźnik emisyjności energii elektrycznej, zgodnie z danymi opublikowanymi przez KOBiZE (Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami): <https://www.kobize.pl/pl/fileCategory/id/28/wskazniki-emisyjnosci>.

7. **Proszę o informację czy dofinansowanie wspomnianej powyżej wymiany wiat przystankowych odbyłoby się bez pomocy publicznej czy też może jednak wymagałoby ono zastosowania pomocy publicznej lub de minimis.**

Zgodnie z art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej: „Z zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w Traktatach, wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi”.

W prawie unijnym definicja przedsiębiorcy jest znacznie szersza niż w polskim Kodeksie cywilnym. Gmina zostaje uznana za przedsiębiorcę zawsze wtedy, gdy prowadzi działalność gospodarczą, czyli oferuje towary lub usługi na określonym rynku.

Kluczowym aspektem warunkującym konieczność wykazania w projekcie pomocy publicznej jest określenie czy pobieranie opłat za zatrzymywanie się przy dofinansowywanych wiatkach należy traktować jako działalność gospodarczą czy też jako element realizacji zadań własnych gminy o charakterze publicznym.

Zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty w zakresie transportu zbiorowego jest ustawowym zadaniem własnym gminy. Pobieranie symbolicznej opłaty przystankowej nie ma charakteru komercyjnego. Opłata ta służy jedynie częściowemu pokryciu kosztów utrzymania przystanków i wynika bezpośrednio z przepisów prawa. Wymiana wiat przystankowych będzie realizowana w ramach infrastruktury ogólnodostępnej, służącej mieszkańcom oraz wszystkim przewoźnikom komunikacji publicznej. Tym samym w opisywanym przypadku Gmina może nie zostać uznana za przedsiębiorcę zgodnie z ww. art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, gdyż nie prowadzi działalności gospodarczej na dofinansowywanej infrastrukturze.

Jednakże, w celu potwierdzenia braku występowania w projekcie pomocy publicznej w Studium Wykonalności Inwestycji, będącym załącznikiem do wniosków o dofinansowanie w ramach FEO 2021-2027 Wnioskodawca powinien wskazać, czy prowadzi/będzie prowadził działalność gospodarczą (wraz z odpowiednim uzasadnieniem) oraz przeprowadzić test pomocy publicznej, odnosząc się do poniższych warunków:

- a) *transfer środków publicznych;*
- b) *korzyść ekonomiczna;*
- c) *selektywność;*
- d) *wpływ na konkurencję;*
- e) *wpływ na wymianę handlową.*

Ponadto zwraca się uwagę, że ostateczna ocena w zakresie poprawności wykazania/ braku wykazania w projekcie pomocy publicznej oraz spełnienia pozostałych kryteriów wyboru projektów zostanie przeprowadzona przez ekspertów na etapie oceny merytorycznej, na podstawie pełnej dokumentacji projektowej.

8. W przypadku gdyby w tym zakresie konieczne było zastosowanie pomocy publicznej proszę o informację jakie rodzaje pomocy publicznej będą możliwe do stosowania w tym naborze wniosków.

Zgodnie z zapisami obowiązującego Szczegółowego Opisu Priorytetów FEO 2021-2027 (w.22), w przypadku działania 3.1 *Mobilność miejska* FEO 2021-2027) dla projektów objętych pomocą publiczną/pomocą de minimis obowiązują następujące podstawy prawne:

- Rozporządzenie (WE) NR 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70,

- Rozporządzenie Komisji (UE) 2023/2831 z dnia 13 grudnia 2023 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis (Dz. Urz. UE L z 15.12.2023),
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu,
- Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 11 grudnia 2022 r. w sprawie udzielania pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę lokalną w ramach regionalnych programów na lata 2021–2027 (Dz. U. z 2022 r. poz. 2686),
- Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 17 kwietnia 2024 r. w sprawie udzielania pomocy de minimis w ramach regionalnych programów na lata 2021-2027.

9. W związku z ogłoszonym naborem 3.1 Mobilność miejska zwracam się z prośbą o zajęcie stanowiska w sprawie kwalifikowalności kosztów. W związku z opracowywaniem programu funkcjonalno – użytkowego na wykonanie ścieżki pieszo -rowerowej która realizowana jest m.in. w oparciu o przepisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518 wraz z późn. zm.), zachodzi konieczność przejęcia części nieruchomości przylegających do pasa drogowego na rzecz jego poszerzenia. Sytuacja taka ma miejsce nie tylko od strony proj. drogi dla pieszych i rowerów, ale również po stronie przeciwnej. W związku z powyższym, zwracamy się z zapytaniem czy odszkodowania za wywłaszczenia w całości będą objęte dofinansowaniem. W obecnym stanie prawnym nie ma możliwości realizacji inwestycji bez formalnego przejęcia nieruchomości po obu stronach jezdni na rzecz poszerzenia pasa drogowego.

Koszty nabycia nieruchomości, w tym odszkodowania wypłacane w związku z ich przejęciem na podstawie obowiązujących przepisów prawa, mogą stanowić wydatki kwalifikowalne w projekcie, o ile spełniają warunki określone w *Regulaminie wyboru projektów* oraz *Wytycznych dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027* (dalej: Wytycznych).

Warunkiem uznania przedmiotowych wydatków za kwalifikowalne jest w szczególności to czy dany wydatek:

- a) jest zgodny z przepisami prawa,
- b) jest zgodny z umową o dofinansowanie projektu i Wytycznymi oraz innymi procedurami, do stosowania których beneficjent zobowiązał się w umowie o dofinansowanie projektu,
- c) został faktycznie poniesiony zgodnie z zasadą określoną w podrozdziale 3.1, w okresie wskazanym w umowie o dofinansowanie projektu,
- d) spełnia warunki określone w programie i SZOP oraz regulaminie wyboru projektów,
- e) jest niezbędny do realizacji celów projektu i został poniesiony w związku z realizacją projektu lub jego przygotowaniem, o ile SZOP lub regulamin wyboru projektów dopuszcza kwalifikowalność kosztów związanych z przygotowaniem projektu,
- f) został dokonany w sposób przejrzysty, racjonalny i efektywny, z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów,
- g) został należycie udokumentowany zgodnie z wymogami określonymi w Wytycznych oraz z zasadami określonymi przez IZ,

- h) został rozliczony we wniosku beneficjenta o płatność,
i) dotyczy towarów dostarczonych lub usług wykonanych lub robót budowlanych zrealizowanych, w tym zaliczek, z zastrzeżeniem pkt 4 podrozdziału 3.1 ww. Wytycznych.

Wskazany w Wytycznych zakup nieruchomości, w tym wypłata odszkodowań za przejęte grunty objęte są limitem określonym w art. 64 ust. 1 lit. b rozporządzenia ogólnego (10% całkowitych wydatków kwalifikowalnych projektu w przypadku gruntów oraz 15% w przypadku terenów przemysłowych oraz terenów opuszczonych, na których znajdują się budynki) odnoszą się do łącznej kwoty:

- a) wydatków poniesionych na nabycie nieruchomości,
b) wydatków poniesionych na odszkodowanie za przejęte nieruchomości,
c) wydatków poniesionych na obowiązkowy wykup nieruchomości oraz obowiązkowe odszkodowania wynikające z ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania zgodnie z art. 135 i art. 136 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54, z późn. zm.),
d) wydatków poniesionych na nabycie prawa użytkowania wieczystego,
e) wkładu niepieniężnego w postaci nieruchomości lub prawa użytkowania wieczystego,
f) innych wydatków wymaganych przepisami prawa krajowego.

Ponadto zwraca się uwagę, że ostateczna ocena kwalifikowalności wydatków oraz pozostałych merytorycznych kryteriów wyboru projektu zostanie przeprowadzona przez ekspertów na etapie oceny merytorycznej, na podstawie pełnej dokumentacji projektowej.

10. Proszę o informację czy wskaźniki rezultatu wymienione w ZAŁĄCZNIKU NR 9 Lista wskaźników na poziomie projektu dla działania 3.1 Mobilność miejska, tj.:

- Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych, przebudowanych lub doposażonych obiektach „parkuj i jedź” [szt.]

- Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego [użytkownicy/rok]

- Szacowana emisja gazów cieplarnianych [tona ekwiwalentu [CO₂/rok]

są obowiązkowe do wykazania również w przypadku projektów, dla których całkowity koszt kwalifikowalny w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie jest niższy od 50 mln zł?

Jeśli tak, w jaki sposób dokonać ich wyznaczenia biorąc pod uwagę uproszczony charakter dokumentacji aplikacyjnej?

Zgodnie z zapisami wskazanej w załączniku nr 8 do *Regulaminu wyboru projektów* definicji kryterium merytorycznego uniwersalnego (bezwzględne) pn. *Adekwatność i realność wybranych wskaźników w kontekście celu projektu*, w ramach kryterium sprawdza się, czy wybrane wskaźniki w sposób kompleksowy opisują zakres rzeczowy i charakter projektu, mierząc założone cele, oraz czy ich wartości docelowe są realne do osiągnięcia. Ocena uwzględnia zgodność wskaźników z celami projektu, realność wartości docelowych w kontekście budżetu, czasu, miejsca realizacji, kondycji finansowej Wnioskodawcy oraz innych kluczowych czynników.

Oznacza to, że Wnioskodawca zobligowany jest do wykazania wszystkich adekwatnych wskaźników wpisujących się w zakres realizowanej inwestycji. Ponadto należy mieć na uwadze, że założona do realizacji wartość wskaźnika powinna zostać rzetelnie oszacowana. Podstawa szacowania oraz metoda monitoringu (częstotliwość pozyskiwania danych pomiarowych oraz źródło informacji) powinna zostać wskazana w sekcji IV wniosku o dofinansowanie, natomiast metodologia szacowania wartości wskaźnika powinna być przedstawiona w sekcji B załącznika nr 1 do wniosku (*w polu skwantyfikowanie realizowanych celów (określenie wartości bazowych i docelowych wraz z metodą pomiaru poziomu ich osiągnięcia)*). Wymóg ten **dotyczy wszystkich projektów**, również tych których całkowity koszt w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie jest niższy od 50 mln zł.

Wybór oraz szacownie wartości poszczególnych wskaźników powinny opierać się na wskazanych w załączniku nr 9 do *Regulaminu wyboru projektów* definicjach poszczególnych wskaźników.

11. We wzorze uproszczonego SWI (Załącznik nr 1B do wniosku o dofinansowanie), dla projektów, których całkowity koszt kwalifikowalny w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie jest niższy od 50 mln zł wskazano w spisie treści rozdział D pn. „Analiza popytu oraz opcji”. Z kolei w dalszej części dokumentu przedmiotowy rozdział został zdefiniowany jako: D „Analiza opcji”.

Biorąc pod uwagę powyższe uprzejmie proszę o odpowiedź, jakie dane oraz informacje należy uwzględnić w przedmiotowym rozdziale w przypadku projektów poniżej 50 mln zł całkowitych kosztów kwalifikowalnych?

Czy analiza popytu jest w tym przypadku elementem wymaganym/obowiązkowym w przedmiotowym rozdziale uproszczonego SWI z uwagi na specyfikę naboru i konieczność zadeklarowania we wniosku o dofinansowanie odpowiednich wskaźników rezultatu wymienionych w załączniku nr 9 do Regulaminu wyboru projektów?

W przypadku projektów, których całkowity koszt w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie jest niższy od 50 mln zł., przeprowadzenie w SWI analizy popytu nie jest wymagane. Tym samym brak jest konieczności przeprowadzenia szczegółowej analizy w zakresie identyfikacji i ilościowego określenia społecznego zapotrzebowania na realizację inwestycji objętych projektem (w oparciu o prognozy uwzględniające m.in. wskaźniki makroekonomiczne i społeczne).

W ramach sekcji D należy obligatoryjnie przedstawić analizę opcji odpowiadającej na pytanie, czy bardziej korzystna będzie modernizacja już funkcjonującej infrastruktury, czy też budowa nowej oraz opisać w sposób syntetyczny przesłanki przemawiające za realizacją projektu w przyjętym kształcie. Wnioskodawca przed złożeniem wniosku powinien określić zapotrzebowanie na realizację inwestycji w zakresie niezbędnym do uzasadnienia potrzeby realizacji projektu w tym potwierdzenia realności zadeklarowanych wskaźników rezultatu.

12. We wzorze uproszczonego SWI (Załącznik nr 1B do wniosku o dofinansowanie), dla projektów, których całkowity koszt kwalifikowalny w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie jest niższy od 50 mln zł wskazano w spisie treści rozdział E. „Finansowa trwałość projektu”.
W punkcie tym należy podać informacje w zakresie m. in.:

- uzasadnienia potwierdzającego, że minimum w okresie trwałości projektu określonego zgodnie z art. 65 Rozporządzenia UE nr 2021/1060 wnioskodawca/partner będzie w stanie pokryć koszty utrzymania i eksploatacji inwestycji

Biorąc pod uwagę powyższe zwracam się z prośbą o informację, czy wobec uproszczonego charakteru dokumentacji (nie ma konieczności sporządzania analizy finansowej ani analizy kosztów i korzyści w postaci pliku excel) wskazanie w SWI deklaracji o zapewnieniu wymaganych środków na pokrycie kosztów utrzymania i eksploatacji inwestycji w przypadku JST, które środki na ten cel sukcesywnie zapewniają w swoich WPF środki na ten cel w ramach wydatków bieżących będzie wystarczającym uzasadnieniem?

W przypadku projektów, których całkowity koszt w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie jest niższy od 50 mln zł. nie ma obowiązku sporządzania pełnej analizy finansowej ani analizy kosztów i korzyści w formie arkusza kalkulacyjnego. Jednocześnie Wnioskodawca zobowiązany jest do wykazania, że w okresie trwałości projektu – zgodnie z art. 65 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 – będzie posiadał zdolność do pokrycia kosztów utrzymania i eksploatacji inwestycji. W opisywanym przypadku, oprócz deklaracji o zapewnieniu wymaganych środków na pokrycie kosztów utrzymania i eksploatacji inwestycji w WPF należy w sposób ogólny przedstawić główne koszty eksploatacji infrastruktury w odniesieniu do zdolności finansowej Wnioskodawcy.

13. We wzorze uproszczonego SWI (Załącznik nr 1B do wniosku o dofinansowanie), dla projektów, których całkowity koszt kwalifikowalny w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie jest niższy od 50 mln zł wskazano w spisie treści rozdział G. „Specyficzne analizy dla danego rodzaju projektu/sektora (jeśli dotyczy)”. W przypadku planowanego wniosku podmiotem wnioskującym o dofinansowanie będzie Gmina (JST), która w zakresie rzeczowym przewidziała m. in. zakup autobusów zeroemisyjnych, które zostaną następnie przekazane do eksploatacji operatorowi (podmiot wewnętrzny lub w drodze przetargu nieograniczonego). Zgodnie z zapisami instrukcji wypełnienia SWI:

„W przypadku projektów, których dofinansowanie stanowi element rekompensaty wypłacanej operatorowi świadczącemu usługi w zakresie usług w ogólnym interesie gospodarczym w transporcie zbiorowym – poziom dofinansowania powinien być ustalony tak, aby rekompensata przyznawana operatorowi (z uwzględnieniem rozsądnego zysku) nie była nadmierna (zgodnie z rozporządzeniem 1370/2007). Poziom dofinansowania nie może przekraczać maksymalnej intensywności pomocy określonej w regulaminie wyboru. Uwaga: w niniejszym przypadku analiza powinna zawierać prognozę wysokości rekompensaty przyznawanej operatorowi usług (wariant z dofinansowaniem i bez) w okresie odniesienia projektu oraz weryfikację czy przyznana rekompensata nie będzie skutkować przekroczeniem poziomu „rozsądnego zysku” dla operatora świadczącego usługi. Obliczenia należy przeprowadzić w arkuszu kalkulacyjnym oraz dołączyć go do dokumentacji projektowej (w wersji edytowalnej xls/xlsx). W części opisowej SWI należy przedstawić wyniki i wnioski z przeprowadzonej analizy.”

Czy we wskazanym przypadku nie ma konieczności sporządzania dodatkowego modelu z kalkulacją rekompensaty w pliku excel z uwagi na to, że dofinansowanie udzielone Gminie na zakup autobusów nie będzie stanowiło elementu rekompensaty?

W przypadku projektu składanego do dofinansowania przez Gminę (JST), która w zakresie rzeczowym przewidziała m. in. zakup autobusów zeroemisyjnych, które zostaną następnie przekazane do eksploatacji operatorowi (podmiotowi wewnętrznemu lub w drodze przetargu nieograniczonego), koniecznym jest dołączenie do dokumentacji projektowej modelu z kalkulacją rekompensaty w pliku excel. Szczegółowe informacje w tym zakresie jak również w zakresie innych wymaganych dokumentów dla projektów dotyczących usług publicznych w transporcie zbiorowym wskazane są w punkcie 8 załącznika nr 6 do *Regulaminu wyboru projektów pn. Instrukcja wypełniania załączników do wniosku o dofinansowanie projektu ze środków EFRR dla pozostałych Wnioskodawców*.

Ponadto zwraca się uwagę, że ostateczna ocena spełnienia kryteriów wyboru projektów zostanie przeprowadzona przez ekspertów na etapie oceny merytorycznej, na podstawie pełnej dokumentacji projektowej.

14. Czy w ramach działania 3.1 FEO możliwe jest ubieganie się obecnego i przyszłego operatora tj. prywatnego przedsiębiorcy zewnętrznego o dofinansowanie na zakup autobusów z napędem elektrycznym jako partner w projekcie lub samodzielny wnioskodawca?

Zgodnie z zapisami Regulaminu wyboru projektów o dofinansowanie mogą się ubiegać podmioty należące do określonych typów beneficjentów. **Typ beneficjenta – szczegółowy:**

- Jednostki Samorządu Terytorialnego
- **Organizatorzy i operatorzy publicznego transportu zbiorowego**
- Partnerstwa Publiczno-Prywatne
- Zarządcy dróg publicznych

W związku z powyższym, obecny i przyszły operator publicznego transportu zbiorowego **może ubiegać się o dofinansowanie** na zakup autobusów elektrycznych zarówno **jako samodzielny wnioskodawca** oraz jako **partner w projekcie**.

15. Czy we wskazanym przypadku wymagane będzie sporządzenie modelu kalkulacji rekompensaty jako elementu analizy finansowej w arkuszu kalkulacyjnym excel?

Zgodnie z załącznikiem nr 6 do *Regulaminu wyboru projektów* w przypadku projektów, których elementem **jest zakup taboru dla transportu publicznego**, nie wyklucza się wystąpienia pomocy publicznej. W celu wykluczenia występowania w projekcie pomocy publicznej wnioskodawca w Studium Wykonalności Inwestycji (SWI) **musi przeprowadzić rozszerzony test pomocy publicznej oraz przedstawić model kalkulacji rekompensaty**. Ważne jest, żeby rekompensata pokrywała dokładnie koszty świadczenia usługi, a nie stanowiła dodatkowego źródła zysku przedsiębiorstwa, gdyż wtedy byłaby traktowana jako pomoc publiczna i podlegała wszelkim rygorom zasad jej udzielania, łącznie ze zwrotem wraz z odsetkami. W przypadku projektów, których dofinansowanie stanowi element rekompensaty wypłacanej operatorowi świadczącemu usługi w zakresie usług w ogólnym interesie gospodarczym w transporcie zbiorowym – poziom dofinansowania powinien być ustalony tak, aby rekompensata przyznawana operatorowi nie była

nadmierna (zgodnie z rozporządzeniem 1370/2007). Poziom dofinansowania nie może przekraczać maksymalnej intensywności pomocy określonej w *Regulaminie wyboru projektów*. Analiza powinna zawierać prognozę wysokości rekompensaty przyznawanej operatorowi usług (wariant z dofinansowaniem i bez) w okresie odniesienia projektu oraz weryfikację czy przyznana rekompensata nie będzie skutkować przekroczeniem poziomu „rozsądnego zysku” dla operatora świadczącego usługi. Obliczenia w powyższym zakresie **należy przeprowadzić w arkuszu kalkulacyjnym oraz dołączyć je do dokumentacji projektowej (w wersji edytowalnej xls/xlsx)**. W części opisowej Studium Wykonalności Inwestycji należy przedstawić wyniki i wnioski z przeprowadzonej analizy.

16. W jakim terminie musi nastąpić zawarcie umowy przewozowej uwzględniającej termin planowanego okresu trwałości taboru? Czy na etapie składania wniosku o dofinansowanie należy przedłożyć projekt umowy, natomiast docelowe jej zawarcie może nastąpić przed zawarciem umowy o dofinansowanie?

Zgodnie z załącznikiem nr 6 do Regulaminu wyboru projektów w przypadku, jeżeli umowa o świadczenie usług publicznych nie została jeszcze zawarta, do wniosku o dofinansowanie należy dołączyć dokument odzwierciedlający podstawowe założenia umowy oraz harmonogram działań związanych z jej zawarciem. Po zawarciu umowy należy do złożonego wniosku dołączyć jej egzemplarz. Jeżeli o dofinansowanie wystąpił przedsiębiorca, przyznanie przedsiębiorcy dofinansowania, rozumiane jako zawarcie umowy o dofinansowanie projektu ze środków funduszy UE, nie może nastąpić przed zawarciem umowy o świadczenie usług publicznych.

Ponadto zwraca się uwagę, że ostateczna ocena w zakresie spełnienia kryteriów wyboru projektów zostanie przeprowadzona przez ekspertów na etapie oceny merytorycznej, na podstawie pełnej dokumentacji projektowej

17. Pytanie dotyczy typu projektu, na które można otrzymać dofinansowanie punkt 1: Budowa i przebudowa infrastruktury transportu miejskiego, w tym: - przystanki, wysepki, infrastruktura punktowa służąca poprawie jakości publicznego transportu miejskiego.

Jakiego rodzaju tytułem prawnym do nieruchomości winna dysponować gmina w sytuacji, gdy wiatła ma zostać zainstalowana lub też wymieniona na przystanku (usytuowanym w granicy pasa drogowego lub też poza nim) w sytuacji, gdy:

- zgodnie z art. 18. [Zadania własne gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego] ustawy ptz;

Do zadań własnych gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego należą budowa, przebudowa i remont:

- 1) przystanków komunikacyjnych oraz dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina;
- 2) wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg.

W powyższej sytuacji czy wystarczające będzie, iż dany przystanek znajdzie się w uchwale Rady Gminy w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina, udostępnianych dla operatorów i przewoźników, warunków i zasad korzystania z tych przystanków. Czy też na każdy indywidualny przystanek i wiatę ma zostać wydane stosowne oświadczenie właściwego zarządcy drogi, w którym sposób wyraźny wyrażone zostanie oświadczenie o prawie do dysponowania gruntem na cele budowlane. Dodać należy, iż w świetle przepisów ustawy o drogach publicznych nie jest możliwe zawarcie umowy użyczenia fragmentu pasa drogowego (jakim jest np. przystanek). Wiata to bowiem infrastruktura drogowa, która służy użytkownikom dróg. Jest więc elementem pasa drogowego. Zasadnym byłoby więc uzyskanie jedynie formalnej zgody właściciela/zarządcy pasów drogowych poszczególnych dróg.

18. W nawiązaniu do kryterium merytorycznego szczegółowego nr 2 pn. Zgodność inwestycji z dokumentami planowania mobilności, którego definicja brzmi:

Inwestycje objęte wsparciem będą spójne z odpowiednim Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (tzw. SUMP, z ang. Sustainable Urban Mobility Plans) lub innymi dokumentami planowania mobilności przyjętymi na obszarze, w którym realizowana jest inwestycja. – W miastach poniżej 100 tys. mieszkańców niezbędne jest wykazanie się dokumentem z zakresu planowania transportu. Funkcję takiego dokumentu mogą pełnić np. strategie IIT*. Dokumenty te powinny wskazywać, że cele i zastosowane środki w obszarze transportu przewidują redukcję emisji zanieczyszczeń z transportu na odpowiednich obszarach miejskich oraz zmniejszenie udziału indywidualnego transportu zmotoryzowanego w ruchu miejskim lub wskazywać obowiązujące dokumenty zawierające odniesienia do takich kwestii jak: zbiorowy transport pasażerski, transport niezmotoryzowany, wykorzystanie ITS, bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach. Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. * Umowa Partnerstwa dla realizacji Polityki Spójności 2021-2027 w Polsce z dnia 30/06/2022, s. 108.

Proszę o informację, czy wszystkie planowane do realizacji działania w ramach projektu (np. budowa ścieżek rowerowych czy budowa centrum przesiadkowego) muszą literalnie wynikać ze Strategii IIT z zakresu planowania transportu, tj. czy inwestycje muszą być przypisane jako inwestycje planowane do realizacji w ramach konkretnej gminy, czy też jest możliwe jedynie powiązanie planowanego do realizacji projektu z celami wskazanymi w opisywanym dokumencie i np. działaniami planowanymi do realizacji na terenie danego powiatu?

Nie jest wymagane, aby wszystkie działania planowane w projekcie konkurencyjnym były literalnie wskazane w Strategii IIT lub innym dokumencie z zakresu planowania transportu jako konkretne inwestycje przypisane do realizacji na terenie danej gminy. Kluczowe jest wykazanie spójności projektu z celami, kierunkami działań oraz założeniami dokumentu planistycznego w zakresie mobilności. Dopuszczalne jest więc powiązanie projektu z zapisami odnoszącymi się do działań planowanych na poziomie powiatu lub obszaru funkcjonalnego, o ile jasno wynika, że realizacja projektu przyczynia się do osiągnięcia celów dokumentu, w szczególności w zakresie redukcji emisji z transportu, rozwoju transportu zbiorowego i niezmotoryzowanego, wykorzystania ITS oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

19. Czy jeśli w planowanym do realizacji projekcie zaplanowano kilka działań i część z nich została literalna wskazana w Strategii IIT z zakresu planowania transportu, a część nie, jednakże wszystkie działania wykazują zgodność z celami i kierunkami działań (w tym wskaźnikami) dokumentu, to czy projekt ten uzyska pozytywną ocenę w zakresie kryterium merytorycznego szczegółowego nr 2 pn. Zgodność inwestycji z dokumentami planowania mobilności?

W przypadku projektu obejmującego kilka działań nie jest konieczne, aby każde z nich było literalnie wskazane w Strategii IIT lub innym właściwym dokumencie. Warunkiem spełnienia kryterium jak wskazano powyżej jest wykazanie, że wszystkie zaplanowane działania pozostają zgodne z celami, kierunkami działań oraz – w miarę możliwości – wskaźnikami dokumentu planowania mobilności. Jeżeli projekt jako całość realizuje założenia dokumentu i przyczynia się do osiągnięcia jego celów, może zostać uznany za spełniający przedmiotowe kryterium.

Ponadto zwraca się uwagę, że ostateczna ocena w zakresie spełnienia kryteriów wyboru projektów zostanie przeprowadzona przez ekspertów na etapie oceny merytorycznej, na podstawie pełnej dokumentacji projektowej.

20. Pytanie dotyczy typu projektu, na które można otrzymać dofinansowanie punkt 1: Budowa i przebudowa infrastruktury transportu miejskiego, w tym: - przystanki, wysepki, infrastruktura punktowa służąca poprawie jakości publicznego transportu miejskiego.

Czy w sytuacji dokonania usytuowania wiaty przystankowej w obrębie przystanku ujętego w wykazie stanowiącym część składową uchwały Rady w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina, udostępnianych dla operatorów i przewoźników, warunków i zasad korzystania z tych przystanków, za korzystanie z którego przewoźnik jest zobowiązany do ponoszenia opłaty za każde zatrzymanie - należy kwestie tych przychodów uregulować poprzez ich wyłączenie? Dodać należy, iż opłata wnoszona przez przewoźnika dotyczy uprawnienia korzystania z przystanku jako całości, a nie z samego elementu infrastruktury jakim jest wiata. Ponadto koszty utrzymania przystanków komunikacyjnych będących w zarządzie bądź władaniu Gminy przekraczają ponad dwukrotnie ogólną wartość przychodów z tytułu zatrzymywania się na tych przystankach. Co natomiast w sytuacji, gdy wiaty będąc usytuowane na przystankach usytuowanych w pasie drogowym dróg wojewódzkich, gdzie gmina nie ma uprawnień do pobierania opłat, a uprawnienie to jest w rękach ZDW i Marszałka Województwa?

W przypadku gdy w projekcie zidentyfikowane są przychody wynikające z użytkowania dofinansowanej infrastruktury – **nie ma konieczności pomniejszenia wydatków kwalifikowalnych projektu** o wartość tych przychodów. Jednakże w przypadku zidentyfikowania jakichkolwiek przychodów w projekcie, należy dokonać szczegółowej analizy w zakresie konieczności objęcia projektu pomocą publiczną/pomocą de minimis.

Zgodnie z art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej: „Z zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w Traktatach, wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych

towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi”.

W prawie unijnym definicja przedsiębiorcy jest znacznie szersza niż w polskim Kodeksie cywilnym. Gmina zostaje uznana za przedsiębiorcę zawsze wtedy, gdy prowadzi działalność gospodarczą, czyli oferuje towary lub usługi na określonym rynku.

Kluczowym aspektem warunkującym konieczność wykazania w projekcie pomocy publicznej jest określenie czy pobieranie opłat za zatrzymywanie się przy dofinansowywanych wiatkach należy traktować jako działalność gospodarczą czy też jako element realizacji zadań własnych gminy o charakterze publicznym.

Zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty w zakresie transportu zbiorowego jest ustawowym zadaniem własnym gminy. Pobieranie niewielkiej opłaty przystankowej przez Gminę zazwyczaj nie ma charakteru komercyjnego. Opłata ta służy jedynie częściowemu pokryciu kosztów utrzymania przystanków i wynika bezpośrednio z przepisów prawa. Wymiana wiat przystankowych będzie realizowana w ramach infrastruktury ogólnodostępnej, służącej mieszkańcom oraz wszystkim przewoźnikom komunikacji publicznej. Tym samym w opisywanym przypadku Gmina może nie zostać uznana za przedsiębiorcę zgodnie z ww. art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, gdyż nie prowadzi działalności gospodarczej na dofinansowywanej infrastrukturze. Jednakże, w celu potwierdzenia braku występowania w projekcie pomocy publicznej w Studium Wykonalności Inwestycji, będącym załącznikiem do wniosków o dofinansowanie w ramach FEO 2021-2027 Wnioskodawca powinien wskazać, czy prowadzi/będzie prowadził działalność gospodarczą (wraz z odpowiednim uzasadnieniem) oraz przeprowadzić test pomocy publicznej, odnosząc się do poniższych warunków:

- a) transfer środków publicznych;
- b) korzyść ekonomiczna;
- c) selektywność;
- d) wpływ na konkurencję;
- e) wpływ na wymianę handlową.

Ponadto zwraca się uwagę, że ostateczna ocena w zakresie kwalifikowalności wydatków, poprawności wykazania/braku wykazania w projekcie pomocy publicznej oraz spełnienia pozostałych kryteriów wyboru projektów zostanie przeprowadzona przez ekspertów na etapie oceny merytorycznej, na podstawie pełnej dokumentacji projektowej.

21. Jakie elementy musi spełniać centrum przesiadkowe, wskazane w typie projektów, aby móc kwalifikować w ramach projektu budowę niniejszej infrastruktury?

Zgodnie z definicją zawartą w Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (patrz. zintegrowany węzeł przesiadkowy) centrum przesiadkowe jest miejscem umożliwiającym dogodną zmianę środka transportu wyposażonym 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.

Centrum przesiadkowe kwalifikujące się do wsparcia w ramach działania 3.1 FEO 2021-2027 powinno stanowić funkcjonalny element systemu zrównoważonej mobilności miejskiej. Oznacza to,

że centrum przesiadkowe musi zawierać elementy wskazane w ww. przywołanej definicji zintegrowanego węzła przesiadkowego a sama inwestycja powinna:

- umożliwiać integrację co najmniej dwóch form transportu (np. transportu publicznego z ruchem rowerowym, ruchem pieszym, parkingami P&R/B&R, car-sharingiem itp.),
- zapewniać infrastrukturę służącą sprawnej i bezpiecznej przesiadce (np. miejsca oczekiwania, wiaty),
- być powiązana z istniejącą lub planowaną siecią transportu publicznego,
- przyczyniać się do poprawy dostępności komunikacyjnej oraz zwiększenia wykorzystania transportu zbiorowego i innych form mobilności niskoemisyjnej.

Zakres inwestycji powinien być uzasadniony w kontekście celów działania oraz wykazywać realny wpływ na poprawę funkcjonowania systemu transportowego na obszarze realizacji projektu.

22. Czy na terenie centrum przesiadkowego konieczne jest wykonanie przystanków komunikacyjnych?

Zgodnie z udzieloną odpowiedzią na pytanie nr 21, przystanki komunikacyjne są niezbędnym elementem centrum przesiadkowego.

23. W odniesieniu do kryterium punktowego pn. Poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej w miastach subregionalnych i/lub ich obszarów funkcjonalnych, w przypadku gdy projekt będzie realizowany w Partnerstwie, każde z zaplanowanych zadań należy odnieść się do poszczególnych kryterium, czy może przekazać informacje w odniesieniu do całego projektu.

Zgodnie z definicją kryterium merytorycznego szczegółowego (punktowanego) nr 3 pn. *Poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej w miastach subregionalnych i/lub ich obszarów funkcjonalnych*, w ramach kryterium **punktowane będą projekty**, które przyczynią się do integracji i poprawy dostępności różnych środków transportu publicznego na obszarze, na którym realizowany jest projekt oraz zwiększą mobilność mieszkańców miast subregionalnych i/lub ich obszarów funkcjonalnych. Oznacza to, że Wnioskodawca w Studium Wykonalności Inwestycji (w sekcji dotyczącej kryteriów wyboru projektów) powinien przedstawić uzasadnienie, odnosząc się do całej inwestycji a nie do poszczególnych zadań.

Ponadto zwraca się uwagę, że ostateczna ocena w zakresie spełnienia kryteriów wyboru projektów zostanie przeprowadzona przez ekspertów na etapie oceny merytorycznej, na podstawie pełnej dokumentacji projektowej.

24. Proszę o odpowiedź na pytanie dot. zapisów Regulaminu:

Typy przedsięwzięć: Budowa i przebudowa infrastruktury transportu miejskiego, w tym:
- **drogi rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe w obszarze funkcjonalnym miast – w przypadku łączenia miejscowości przebieg drogi rowerowej na obszarze wiejskim musi być uzasadniony**

połączeniem drogi rowerowej z dojazdem do miejsca pracy, nauki, usług lub centrum przesiadkowego; wsparcie przeznaczone będzie również na infrastrukturę towarzyszącą taką jak: stojaki, wiaty rowerowe, stacje samoobsługowej naprawy rowerów – jako element projektu, Czy zapis "jako element projektu" dotyczy całości treści punktu czy tylko stojaków, wiat rowerowych (...)? I dla pewności - czy możliwe jest budowanie ciągu pieszo - rowerowego w mieście, ciąg nie wychodzi poza granice miasta i nie łączy dwóch miejscowości?

W odniesieniu do zapisów pkt 7 „Typy przedsięwzięć” należy wskazać, że sformułowanie „**jako element projektu**” odnosi się wyłącznie do infrastruktury towarzyszącej, tj. stojaków, wiat rowerowych oraz stacji samoobsługowej naprawy rowerów. Oznacza to, że wskazane elementy nie mogą stanowić samodzielnego przedsięwzięcia, lecz mogą być realizowane wyłącznie jako część projektu obejmującego budowę lub przebudowę infrastruktury transportu miejskiego (np. drogi rowerowej lub ciągu pieszo-rowerowego). W ramach działania 3.1 FEO 2021-2027, w przypadku realizacji typów przedsięwzięć, dla których określono warunek, że muszą stanowić one element projektu – suma wszystkich wydatków objętych powyższym warunkiem, **nie może przekraczać 50% wartości wydatków kwalifikowalnych projektu.**

Ponadto informuję, że dopuszczalna jest realizacja projektu polegającego na budowie ciągu pieszo-rowerowego w granicach administracyjnych miasta w sytuacji, gdy inwestycja nie łączy dwóch miejscowości i nie wykracza poza obszar miasta. Wymóg uzasadnienia przebiegu drogi rowerowej na obszarze wiejskim dotyczy wyłącznie projektów łączących miejscowości, których trasa przebiega przez tereny wiejskie.

Jednocześnie należy podkreślić, że projekt powinien być zgodny z dokumentami planowania transportu obowiązującymi na obszarze MOF oraz przyczyniać się do realizacji celów w zakresie rozwoju transportu zbiorowego, ograniczenia emisji zanieczyszczeń oraz zmniejszenia udziału indywidualnego transportu zmotoryzowanego w podróżach mieszkańców.

Ponadto zwraca się uwagę, że ostateczna ocena spełnienia kryteriów wyboru projektów zostanie przeprowadzona przez ekspertów na etapie oceny merytorycznej, na podstawie pełnej dokumentacji projektowej.

25. W związku z ogłoszonym naborem do działania FEO 3.1 Mobilność miejska, proszę o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytanie ws. nowego kryterium merytorycznego uniwersalnego punktowanego nr 1 pn. "Gotowość projektu do realizacji":

Planowany do realizacji projekt ma charakter partnerski. Jeden z Partnerów realizować będzie szereg działań inwestycyjnych. Inwestycje tego Partnera posiadać będą pozwolenia na budowę i zgłoszenia robót budowlanych, oprócz jednego zadania, realizowanego w trybie "zaprojektuj i wybuduj", w oparciu o PFU. Drugi z Partnerów realizować będzie jedną inwestycję w oparciu o uzyskaną decyzję ZRID (zezwolenie na realizację inwestycji drogowej).

Czy w takim przypadku projekt ma szansę na uzyskanie punktów w ramach ww. kryterium merytorycznego uniwersalnego punktowanego nr 1 pn. "Gotowość projektu do realizacji"? Czy też fakt realizacji jednego zadania w oparciu o PFU wyklucza możliwość ubiegania się o punkty za to kryterium?

Zgodnie ze wskazaną w załączniku nr 8 do *Regulaminu wyboru projektów*, definicją kryterium merytorycznego uniwersalnego (punktowanego) nr 1 pn. *Gotowość projektu do realizacji*, w przypadku projektów partnerskich punkty będą nadane projektowi, który obejmuje przedsięwzięcia realizowane poza formułą „zaprojektuj i wybuduj” (posiadające jedynie program funkcjonalno-użytkowy) których wartość (na etapie oceny merytorycznej) wynosi co najmniej 80% wydatków kwalifikowalnych projektu.

Oznacza to, że w przypadku projektu partnerskiego, realizacja jednego zadania w formule „zaprojektuj i wybuduj” (w oparciu o PFU) nie wyklucza z możliwości uzyskania punktów w ramach przedmiotowego kryterium o ile zadanie to nie przekroczy 20% wydatków kwalifikowalnych.

Ponadto zwraca się uwagę, że ostateczna ocena w zakresie spełnienia kryteriów wyboru projektów zostanie przeprowadzona przez ekspertów na etapie oceny merytorycznej, na podstawie pełnej dokumentacji projektowej.

26. ***Gmina planuje wybudować centrum przesiadkowe, przy którym zaplanowano również modernizację istniejącego ciągu pieszego i budowę nowego, celem zapewnienia odpowiedniego bezpieczeństwa i dogodną zmianę środka transportu. Ciąg pieszy zostanie doświetlony energooszczędnymi lampami LED. Czy w takim przypadku energooszczędne oświetlenie można zaliczyć jako osoby typ przedsięwzięcia tj. "5. Inwestycje związane z energooszczędnym oświetleniem ulicznym i drogowym, jako element projektu* związanego z infrastrukturą transportową."***

Planowane do wykonania energooszczędne oświetlenie ciągu dla pieszych może być zaliczone do typu przedsięwzięcia nr 5 tj.: „Inwestycje związane z energooszczędnym oświetleniem ulicznym i drogowym, jako element projektu związanego z infrastrukturą transportową”.

Dodatkowo zwraca się uwagę, że zgodnie z wcześniej przekazaną informacją, inwestycje związane z energooszczędnym oświetleniem ulicznym i drogowym, mogą stanowić wyłącznie element projektu związanego z infrastrukturą transportową. Z uwagi na powyższe, w ramach naboru możliwe jest dofinansowanie zadania obejmującego wykonanie energooszczędnego oświetlenia na terenie istniejącego ciągu dla pieszych w sytuacji, gdy w ramach projektu przewidziano inne wydatki związane z przebudową bądź modernizacją samego ciągu. Wyklucza się możliwość dofinansowania wydatków dotyczących wyłącznie oświetlenia terenu istniejącego ciągu dla pieszych. W przypadku realizacji typów przedsięwzięć, dla których określono warunek, że muszą stanowić one element projektu – suma wszystkich wydatków objętych powyższym warunkiem, nie może przekraczać 50% wartości wydatków kwalifikowalnych projektu.

27. ***Czy w ramach typu projektu nr 1, podtypu "inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany w centrach miast (ciągi piesze, wspólny bilet, przejścia dla pieszych, azyle dla pieszych)" kwalifikowane będą inwestycje związane z przebudową istniejących przejść dla pieszych na terenie miasta? Chodzi o prace obejmujące utworzenie azylu dla pieszych, progów***

zwalniających, montaż znaków aktywnych, kontrastowe oznaczenie nawierzchni drogowej przed przejściem, z zastosowaniem podwyższonej szorstkości. Obecnie są to zwykłe przejścia dla pieszych bez dodatkowych elementów opisanych powyżej.

W ramach typu przedsięwzięcia nr 1, brak jest możliwości realizacji wskazanych w pytaniu inwestycji związanych z przebudową istniejących przejść dla pieszych na terenie miast. W działaniu 3.1 *Mobilność miejska* FEO 2021-2027 kwalifikowalne są tylko te inwestycje, które przyczyniają się do ograniczenia indywidualnego ruchu zmotoryzowanego w centrach miast. Natomiast utworzenie azylu dla pieszych, progów zwalniających, montaż znaków aktywnych, kontrastowe oznaczenie nawierzchni drogowej przed przejściem, z zastosowaniem podwyższonej szorstkości wpisują się w działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym bezpieczeństwa niezmotoryzowanych użytkowników dróg, których realizacja możliwa jest w ramach działania 4.1 *Infrastruktura drogowa* FEO 2021-2027.

28. Czy podczas oceny projektu weryfikowana będzie lokalizacja przejść i ciągów pieszych w centrum miasta, czy wystarczająca będzie lokalizacja tych elementów na terenie miasta? Jeżeli do wsparcia kwalifikują się wyłącznie ciągi piesze i przejścia dla pieszych w centrach miast, w jaki sposób należy definiować centrum?

Lokalizacja przejść i ciągów pieszych na terenie centrum miasta nie jest warunkiem obligatoryjnym. Ważnym jest, aby inwestycja **zlokalizowana była na obszarze MOF i przyczyniała się m.in. do ograniczenia indywidualnego ruchu zmotoryzowanego w centrach miast**. Przykładem może być budowa przystanku autobusowego oraz przejścia dla pieszych zapewniających mieszkańcom miejscowości oraz okolicznych terenów dostęp do transportu zbiorowego umożliwiającego dojazd do miasta rdzeniowego MOF oraz innych miejsc koncentracji usług publicznych, edukacji i zatrudnienia. Jednocześnie projekt powinien być zgodny z dokumentami planowania transportu obowiązującymi na obszarze MOF oraz powinien przyczyniać się do realizacji celów w zakresie rozwoju transportu zbiorowego, ograniczenia emisji zanieczyszczeń oraz zmniejszenia udziału indywidualnego transportu zmotoryzowanego w podróżach mieszkańców.

29. W odniesieniu do elementów jakie powinno spełniać centrum przesiadkowe (zgodnie z definicją zawartą w Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym) tj. miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną, w przypadku gdy przystanek komunikacji autobusowej (publiczna komunikacja) znajduje się ok. 100 (przy dworcu kolejowym) od planowanego do wybudowania centrum przesiadkowe, można uznać ten przystanek za element centrum przesiadkowego? Na przedmiotowym przystanku zatrzymują się autobusy w tym elektryczny autobus miejski. Czy w powyższej sytuacji, mimo wszystko konieczne jest wybudowanie przystanku autobusowego na terenie centrum przesiadkowego?

Zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 27 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285 z późn. zm.), centrum przesiadkowe (zintegrowany węzeł przesiadkowy), **to miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu** wyposażone 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. Aby realizowana inwestycja mogła być uznana za centrum przesiadkowe (wpisująca się w typ przedsięwzięcia nr 1), musi spełniać wymogi wskazane w wyżej przywołanej definicji prawa. Tym samym przystanek/przystanki autobusowe muszą stanowić element samego centrum przesiadkowego. Budowa przystanku w obrębie inwestycji jest kluczowa dla zapewnienia sprawnej obsługi podróżnych.

Podsumowując lokalizacja przystanku w odległości około 100 m od centrum przesiadkowego nie wypełnia powyżej wskazanej definicji.