

PYTANIE:

Czy w ramach naboru możliwa jest budowa ciągów pieszo-rowerowych wraz ze zjazdami, czy wyłącznie ścieżek rowerowych?

Czy jako uzupełniający kwalifikowalny element projektu możliwe jest wykonanie monitoringu wizyjnego centrum przesiadkowego?

Czy w ramach naboru możliwe jest kwalifikowanie wykonania oświetlenia w najbardziej newralgicznych miejscach ciągów pieszo-rowerowych?

ODPOWIEDŹ:

Zgodnie z Załącznikiem nr 9 Regulaminu konkursu do poddziałanie 3.1.2 Strategie niskoemisyjne w Aglomeracji Opolskiej w ramach RPO WO 2014-2020, tj. Warunki, na jakich elementy drogowe będące częścią zintegrowanych projektów mogą być uznane za infrastrukturę transportu publicznego w ramach PI 4e określone w dokumencie uzgodnionym przez MR z KE i przekazane do stosowania przez Instytucje Zarządzające, **inwestycje w inne elementy drogowe** (np. jezdnia, nawierzchnia, obiekty inżynierskie, odwodnienie, bariery dźwiękochłonne, itp.) **mogą być współfinansowane wyłącznie w zakresie niezbędnym dla właściwego wykonywania robot drogowych dotyczących infrastruktury transportu publicznego jako całości i uzasadnionych z punktu widzenia technologicznego.** W szczególności, bez wykonania takich robot budowlanych nie jest możliwe wykonanie większości inwestycji transportu publicznego (np. buspasa, parkingu P&R) zgodnie z zasadami sztuki budowlanej oraz/lub inżynierskiej i jej odbiór przez odpowiedni urząd wydający zgodę na użytkowanie.

PYTANIE:

Czy w ramach naboru możliwa jest przebudowa skrzyżowań?

Czy w ramach naboru możliwa jest przebudowa miejsc postojowych przy drodze wojewódzkiej?

Czy w przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie numer 2 oraz 4 - wówczas należy objąć takie wydatki limitem?

ODPOWIEDŹ:

Zintegrowane i kompleksowe projekty realizowane w ramach Priorytetu inwestycyjnego 4e¹ mogą zawierać elementy infrastruktury drogowego transportu publicznego (autobus, trolejbus, P&R):

- a) elementy drogowe przeznaczone wyłącznie dla transportu publicznego lub nadające priorytet transportowi publicznemu, np.: buspasy, obiekty przeznaczone dla transportu autobusowego - np. tunele, wiadukty (wydatki poza limitem mniejszości),
- b) **przebudowa skrzyżowań w celu ułatwienia i/lub nadania priorytetu transportowi publicznemu w ruchu, np.: pasy skrętu dla autobusów, śluzy na skrzyżowaniach, itp. (wydatki poza limitem mniejszości),**
- c) infrastruktura drogowa nienadająca priorytetu transportowi publicznemu z uwagi na brak ekonomicznego uzasadnienia dla nadania takiego priorytetu, ale poprawiająca jakość funkcjonowania systemu miejskiego transportu publicznego, np. odcinki dróg zapewniające dostęp do miejskich centrów przesiadkowych, pętli autobusowych/ tramwajowych, stacji kolejowych lub parkingów P&R, itp. – łączące takie terminale z siecią dróg miejskich; odcinki

¹ **Priorytet inwestycyjny 4e** - Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu

dróg służące uruchomieniu transportu publicznego (na obszarach wcześniej nieobsługiwanych) / przebudowie sieci transportu publicznego (wydatki w limicie mniejszości).

Każda inwestycja w element drogowy realizowany w ramach PI 4e może zostać zakwalifikowana do kategorii 043 Infrastruktura i promocja czystego transportu miejskiego (w tym wyposażenie i tabor).

Wydatki dotyczące inwestycji, o których mowa a i b zostaną zaliczone do kategorii 043 i wyłączone z limitu mniejszości wydatków. Innymi słowy, inwestycje w tym zakresie są traktowane jako inwestycje bezpośrednio w transport publiczny, nie są one natomiast traktowane jako inwestycje w drogi lokalne.

PYTANIE:

Czy jeżeli projekt obejmuje budowę ciągów pieszo-rowerowych należy wykazywać wartość wskaźnika pn. Długość wspartej infrastruktury rowerowej?

ODPOWIEDŹ:

Wskaźnika pn. *Długość wspartej infrastruktury rowerowej* powinien uwzględniać wyłącznie długość wybudowanego lub przebudowanego lub wyznaczonego odcinka drogi przeznaczonej do ruchu rowerów, tj. oddzielonej od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz oznaczonej odpowiednimi znakami drogowymi.

Należy brać pod uwagę tylko odcinki spełniające wymogi Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie i jednocześnie oznakowane zgodnie z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym.

PYTANIE:

Czy możliwa jest realizacja projektów na wsiach? W ogłoszeniu o naborze wskazano budowa, przebudowa infrastruktury transportu publicznego w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrach miast. Czy nie ma zatem możliwości budowy centrum przesiadkowego na wsi?

ODPOWIEDŹ:

Regulamin konkursu wskazuje, że wsparcie otrzymają projekty wynikające z planów gospodarki niskoemisyjnej, przygotowanych przez władze samorządowe, dotyczące w szczególności infrastruktury transportu publicznego, tj. planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Ww. dokumenty muszą w zależności od zidentyfikowanych potrzeb, zawierać odniesienia lub wskazywać adekwatne obowiązujące dokumenty zawierające odniesienia do takich kwestii jak np.: zbiorowy transport pasażerski, transport niezmotoryzowany, wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS), logistyka miejska, bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach, wdrażanie nowych wzorców użytkowania czy promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów (czyste paliwa i pojazdy). Plan gospodarki niskoemisyjnej musi posiadać pozytywną opinię NFOŚiGW/ WFOŚiGW (dotyczy to także kolejnych zmienionych wersji PGN).

PYTANIE:

Czy mogę prosić o wskazanie definicji "infrastruktura transportu publicznego"?

ODPOWIEDŹ:

Warunki, na jakich elementy drogowe będące częścią zintegrowanych projektów mogą być uznane za infrastrukturę transportu publicznego w ramach PI 4e wraz ze wskazaniem przykładów projektów

dotyczących infrastruktury transportu publicznego w ramach PI 4e zawarte zostały w *Załączniku nr 9 do Regulaminu konkursu Poddziałanie 3.1.2 Strategie niskoemisyjne w Aglomeracji Opolskiej w ramach RPO WO 2014-2020 Nabór IV Wersja nr 1, luty 2020.*

Pytanie :

Proszę o informacje czy do wskaźnika pn. Długość wspartej infrastruktury rowerowej należy wyliczać długość planowanego do budowy ciągu pieszo-rowerowego?

Odpowiedź BSAO (odpowiedź udzielona innemu wnioskodawcy przez Główny Punkt Informacyjny):

Wskaźnika pn. *Długość wspartej infrastruktury rowerowej* powinien uwzględniać wyłącznie długość wybudowanego lub przebudowanego lub wyznaczonego odcinka drogi przeznaczonej do ruchu rowerów, tj. oddzielonej od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz oznaczonej odpowiednimi znakami drogowymi.

Należy brać pod uwagę tylko odcinki spełniające wymogi Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie i jednocześnie oznakowane zgodnie z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Pytanie :

Proszę o informacje w jaki sposób będzie weryfikowane kryterium Inwestycja wynikająca z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej. Czy jeżeli przy planowanym do realizacji zadaniu w PGN wskazany jest szacunkowy efekt obniżenia zużycia energii to osiągnięty w przedmiotowym projekcie wskaźnik musi być spójny? Czy dopuszczalne jest żeby był niższy?

Odpowiedź BSAO:

Kryterium bezwzględne merytoryczne szczegółowe pn. *Inwestycja wynikająca z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej* określa, że: Inwestycje realizowane w ramach projektu wynikają z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej obszaru, na którym realizowany jest projekt. Oznacza to, że zakres działań planowanych do realizacji w ramach projektu musi być ujęty w PGN.

Projekty realizowane w ramach poddziałania 3.1.2 Strategie niskoemisyjne w Aglomeracji Opolskiej mają na celu ograniczenie emisji zanieczyszczeń zgodnie z definicją kryterium merytorycznego szczegółowego: *Projekt przyczynia się do redukcji emisji gazów cieplarnianych mierzonej jako ekwiwalent CO₂. Analizie poddane zostaną dane wynikające z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej oraz wniosku o dofinansowanie (wybór i określenie wartości docelowej innej niż zero dla wskaźnika „Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych”).*

Zatem co do zasady dane powinny być spójne na poziomie całego projektu. Nie znając szczegółów zaplanowanej inwestycji, IOK nie jest w stanie określić z czego wynikają rozbieżności a tym samym udzielić jednoznacznej odpowiedzi na powyższe zapytanie. Ponadto oceny kryterium w oparciu m.in. o zapisy wniosku i dokumentację dokonują eksperci zewnętrzni.

Do wyliczenia wskaźnika „Szacunkowy roczny spadek emisji gazów cieplarnianych” należy stosować metodologię przedstawioną w *Niebieskiej Księdze JASPERS*, zgodnie z definicją ww. wskaźnika zawartą w **załączniku nr 8** do Regulaminu konkursu. Niebieska Księga JASPERS stanowi **załącznik nr 10** do niniejszego Regulaminu konkursu. Dane te co do zasady powinny być spójne na poziomie całego projektu

Pytanie:

Na jakim etapie oceny projektów należy przedstawić aktualizację PGN z którego wynikać będzie cały zakres rzeczowy projektu planowanego do złożenia w ramach działania 3.1.2?

Odpowiedź BSAO:

Zgodnie z Regulaminem konkursu:

„Plan gospodarki niskoemisyjnej musi posiadać pozytywną opinię NFOŚiGW/ WFOŚiGW (dotyczy to także kolejnych zmienionych wersji PGN). Wnioskodawca jest zobowiązany dostarczyć przedmiotową opinię najpóźniej na etapie oceny merytorycznej wniosku o dofinansowanie projektu”.

Zatem cała dokumentacja dotycząca aktualizacji PGN powinna być dostarczona najpóźniej na etapie oceny merytorycznej, tak aby możliwa była ocena merytoryczna kryterium związanego z PGN.

Pytanie:

Czy w przypadku gdy cały zakres projektu nie będzie wynikać z obecnie obowiązującego PGN na etapie składania wniosku o dofinansowanie (trwa proces aktualizacji PGN), projekt zostanie odrzucony na etapie oceny formalnej?

Odpowiedź BSAO:

Na etapie oceny merytorycznej weryfikowany jest zakres projektu i oceniane jest kryterium bezwzględne merytoryczne szczegółowe pn. *Inwestycja wynikająca z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej* określa, że: Inwestycje realizowane w ramach projektu wynikają z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej obszaru, na którym realizowany jest projekt. Oznacza to, że zakres działań planowanych do realizacji w ramach projektu musi być ujęty w PGN.

Jeżeli przy składaniu projektu wnioskodawca nie jest w stanie dostarczyć wymaganej dokumentacji, zgodnie z zapisami Załącznika nr 1 do Regulaminu konkursu powinien złożyć stosowne oświadczenie:

W przypadku, gdy wnioskodawca nie z własnej winy nie jest w stanie dołączyć do wniosku wymaganego załącznika, to w miejscu dla niego przeznaczonym należy zamieścić oświadczenie wraz ze stosownym uzasadnieniem, w którym wskazana zostanie przyczyna uniemożliwiająca jego złożenie na czas, jak również określony zostanie dzień jego dostarczenia.

Pytanie:

Na jakim etapie najpóźniej Wnioskodawca zobowiązany jest do przedłożenia pozytywnej opinii PGN?

Odpowiedź BSAO:

Zgodnie z Regulaminem konkursu:

„Plan gospodarki niskoemisyjnej musi posiadać pozytywną opinię NFOŚiGW/ WFOŚiGW (dotyczy to także kolejnych zmienionych wersji PGN). Wnioskodawca jest zobowiązany dostarczyć przedmiotową opinię najpóźniej na etapie oceny merytorycznej wniosku o dofinansowanie projektu”.

Jeżeli przy składaniu projektu wnioskodawca nie jest w stanie dostarczyć wymaganej dokumentacji, zgodnie z zapisami Załącznika nr 1 do Regulaminu konkursu powinien złożyć stosowne oświadczenie:

W przypadku, gdy wnioskodawca nie z własnej winy nie jest w stanie dołączyć do wniosku wymaganego załącznika, to w miejscu dla niego przeznaczonym należy zamieścić oświadczenie wraz ze stosownym uzasadnieniem, w którym wskazana zostanie przyczyna uniemożliwiająca jego złożenie na czas, jak również określony zostanie dzień jego dostarczenia.

Pytanie:

Zgodnie z załącznikiem nr 5 do Regulaminu konkursu (Instrukcja wypełniania załączników) wnioskodawca zobowiązany jest udokumentować, iż projekt wynika z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla obszaru na którym realizowany jest/realizowany będzie projekt. W tym celu wymagane jest złożenie oświadczenia wnioskodawcy stanowiącego załącznik nr 13.1 do wniosku o dofinansowanie (zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku 4 do regulaminu konkursu) o wpisaniu projektu do planu gospodarki niskoemisyjnej, w którym należy określić nazwę właściwego PGN, podać link do dokumentu w wersji elektronicznej oraz wskazać umiejscowienie (numer strony) zapisów dotyczących projektu. Co w przypadku trwającego procesu Aktualizacji PGN? Czy Wnioskodawca powinien składać niniejsze oświadczenie, w przypadku gdy Aktualizacja PGN nastąpi po dniu złożenia wniosku o dofinansowanie? Niniejsze pytania wynikają także z następujących zapisów zał. nr 13.1: „Ja niżej podpisany oświadczam, iż jestem świadom odpowiedzialności karnej za podanie fałszywych danych lub złożenie fałszywych oświadczeń”

Odpowiedź BSAO:

IOK nie jest w stanie jednoznacznie odpowiedzieć na niniejsze pytanie, gdyż nie ma dokładnych informacji czy jakiegokolwiek zakres projektu jest już wpisany do PGN.

Jeżeli przy składaniu projektu wnioskodawca nie jest w stanie dostarczyć wymaganej dokumentacji, zgodnie z zapisami Załącznika nr 1 do Regulaminu konkursu powinien złożyć stosowne oświadczenie:

W przypadku, gdy wnioskodawca nie z własnej winy nie jest w stanie dołączyć do wniosku wymaganego załącznika, to w miejscu dla niego przeznaczonym należy zamieścić oświadczenie wraz ze stosownym uzasadnieniem, w którym wskazana zostanie przyczyna uniemożliwiająca jego złożenie na czas, jak również określony zostanie dzień jego dostarczenia.