

FAQ – RPMP.04.05.02-IZ.00-12-097/16

Z dnia 20 stycznia 2017r.

1. W projekcie jest 3 partnerów, w tym jeden wiodący. W nazwie projektu (podanej w składanej karcie projektu) są wymienieni wszyscy partnerzy. Niestety, jeden partner musi zrezygnować, ponieważ nie zrealizuje w ramach projektu swoich podstawowych założeń. Czy w takiej sytuacji możliwa jest zmiana nazwy projektu przy składaniu wniosku?

Odpowiedź

W związku z częstymi zapytaniami dotyczącymi możliwości zmian np. tytułu projektu - uzgodnione zostało horyzontalne podejście zgodnie z którym, co do zasady wnioski o dofinansowanie musi być zgodny z danymi wskazanymi w wykazie projektów subregionalnych (czyli: nazwa beneficjenta, tytuł projektu oraz maksymalna kwota dofinansowania), natomiast **w sytuacjach uzasadnionych zmiana nazwy beneficjenta czy zmiana tytułu projektu jest możliwa i nie spowoduje odrzucenia projektu**. W tej sytuacji, rekomendujemy wystąpienie z indywidualnym zapytaniem skierowanym do Instytucji Zarządzającej, zawierającym opis sprawy oraz wskazanie projektu, którego sprawa dotyczy, w celu indywidualnego rozpatrzenia.

2. Czy montaż linii myjni ekologicznej mieści się w typie projektu A, w kwestii dotyczącej „dostosowania zaplecza technicznego do obsługi i eksploatacji ekologicznego taboru – jeśli jest to uzasadnione inwestycją główną, tj. zakupem/modernizacją taboru autobusowego”?

Odpowiedź

W ramach typu projektu A. *Tabor na potrzeby transportu zbiorowego, jako uzupełniający i niedominujący element projektu przewidziano m.in. możliwość dostosowania zaplecza technicznego do obsługi i eksploatacji ekologicznego taboru pod warunkiem jednak, że jest to uzasadnione inwestycją główną, tj. zakupem taboru autobusowego*. Chodzi tutaj o zapewnienie odpowiednich stanowisk do utrzymania/naprawy tego nowoczesnego taboru. Zatem, jeśli Wnioskodawca chciałby ująć w ramach projektu elementy związane z zapleczem technicznym do obsługi i eksploatacji taboru (np. myjnię ekologiczną), jest on zobowiązany udowodnić, że planowane inwestycje w tym zakresie spełniają ww. wymóg. Kolejna kwestia, którą należy mieć na uwadze, to brak możliwości kwalifikowania wydatków na remonty – wobec tego inwestycja taka nie może wiązać się z remontem zaplecza technicznego. Wreszcie kwestia wymogu formalnego dotyczącego tego, czy projekt wynika z pozytywnie zaopiniowanego przez WFOŚiGW lub NFOŚiGW w Krakowie planu / planów dotyczącego / dotyczących gospodarki niskoemisyjnej.



3. Czy budowa instalacji elektrycznej może powstać jeśli nie zostaną zakupione autobusy elektryczne?

Odpowiedź

Wobec zapisu SzOOP (pkt. 5 karty działania 4.5, w zakresie poddziałania 4.5.2), w odniesieniu do obszaru / typu projektu **1. Tabor na potrzeby transportu zbiorowego:**

Uzupełnieniem inwestycji w środki transportu zbiorowego (tj. jako uzupełniający i niedominujący element projektu) mogą być przedsięwzięcia z zakresu: (-) budowy / rozbudowy instalacji do dystrybucji ekologicznych nośników energii (np. na potrzeby pojazdów zaopatrzonych w silniki o napędzie elektrycznym, gazowym, wodorowym) dla komunikacji zbiorowej – **jeśli jest to uzasadnione inwestycją główną, tj. zakupem / modernizacją taboru autobusowego**), budowa instalacji elektrycznej możliwa jest więc tylko pod warunkiem, że w ramach projektu zakupywany będzie tabor autobusowy o napędzie elektrycznym.

4. W typie projektu B jest zapis „umiejscowione w racjonalnych lokalizacjach” – co to oznacza?

Odpowiedź

Na skuteczność rozwiązania, jakim jest parking typu P&R dla promowania transportu zbiorowego i pełnienia funkcji przesiadkowych, umożliwiając kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej wpływa również taki czynnik, jak jego racjonalna lokalizacja ze względu na sąsiedztwo punktów przesiadkowych na komunikację miejską, częstotliwość kursów wykonywanych z takiego punktu przesiadkowego, sąsiedztwo stacji kolejowej, strefa korków na wjeździe do miasta, odległość od wymienionych miejsc.

5. Czy można wybudować chodnik przy drodze wojewódzkiej, pomiędzy przystankami, który ułatwi przejście z jednego przystanku do drugiego? Czy będzie to wydatek kwalifikowalny?

Odpowiedź

W karcie działania 4.5 SzOOP, pkt. 5 w części dotyczącej poddziałania 4.5.2 – obszar/typ projektu **2. Integracja różnych środków transportu oraz obsługa podróżnych** (później jako typ projektu B) wskazano:

infrastruktura obsługi osób korzystających z transportu zbiorowego (budowa / przebudowa), w połączeniu z elementami niezbędnymi dla ich pełnej funkcjonalności, np. budowę chodników służących poprawie bezpieczeństwa osób korzystających z przystanków transportu zbiorowego,
Zatem, jeśli w ramach projektu realizowana byłaby np. budowa lub przebudowa przystanku, wówczas elementem projektu może być budowa chodnika prowadzącego do tego przystanku.



6. Jeżeli w karcie projektu uwzględniona była realizacja tylko typu A projektu to czy można we wniosku wpisać także typ B i poszerzyć zakres projektu?

Odpowiedź

Co do zasady wnioski o dofinansowanie musi być zgodny z danymi wskazanymi w wykazie projektów subregionalnych (czyli nazwa beneficjenta, tytuł projektu, maksymalna kwota dofinansowania). Zmiany względem karty subregionalnej dotyczące zakresu rzeczowego projektu są możliwe, jako że „zakresu rzeczowego” nie ma na wykazie. Zmiana zakresu rzeczowego projektu nie może jednak wpłynąć na zwiększenie kwoty dofinansowania wskazanej w wykazie.

7. „Organizacja i koordynacja rozkładów jazdy, w tym uruchomienie kompleksowej i interaktywnej informacji pasażerskiej” – co to oznacza i co rozumiane jest pod pojęciem „kompleksowej”?

Odpowiedź

W ramach integracji różnych środków transportu oraz obsługi podróżnych przewidziano możliwość realizacji projektów z zakresu organizacji i koordynacji rozkładów jazdy, w tym uruchomienia kompleksowej i interaktywnej informacji pasażerskiej. W tym zakresie brano pod uwagę ewentualną potrzebę stworzenia systemu informatycznego służącego organizacji i koordynacji rozkładów jazdy wraz ze sprzętem niezbędnym do jego wdrożenia w życie. System powinien być połączony z interaktywną informacją pasażerską, przez którą rozumie się systemy, które na bieżąco informują o zmianach w godzinach i odjazdach autobusów, tramwajów, busów, pociągów – w zależności od przyjętych rozwiązań. Kompleksowy, zgodnie ze słownikiem języka polskiego PWN, oznacza obejmujący całość elementów lub zagadnień, a nie tylko ich fragment – w tym kontekście kompleksowość oznacza, że system taki powinien obejmować co najmniej komunikację miejską tworzoną przez organizatora transportu lub jego jednostki na obszarze miasta.

8. Strategia Miasta zakłada lokalizację tablic informacyjnych na przystankach, ale planuje to zrobić miasto na późniejszym etapie prac, a nie Wnioskodawca. Czy w takim przypadku zostanie to uznane za kompleksowe?

Odpowiedź

Zakładając, że pytanie odnosi się do kryterium pn. *Kompleksowości projektu* – jego definicja brzmi:

W ramach kryterium ocenie podlegać będzie wieloaspektowość projektu, co oznacza, że preferowane będą projekty, w ramach których realizowany będzie więcej niż jeden element (typ projektu, o których mowa w SzOOP): (...).

Oznacza to, że ocenie i ewentualnej punktacji podlegać może wyłącznie zakres objęty ocenianym projektem.

9. Czy tablice informacyjne są obowiązkowe na przystankach?

Odpowiedź

Jeśli pytanie dotyczy tablic elektronicznych (dynamiczna informacja pasażerska), nie ma takiego obowiązku. Przystanki muszą natomiast spełniać wymagania związane z ich odpowiednim oznakowaniem.

10. Czy można wydłużyć ścieżkę rowerową, jeśli w planie gospodarki niskoemisyjnej ścieżka była krótsza natomiast we wniosku Wnioskodawca chciałby ją wydłużyć?

Odpowiedź

Biorąc pod uwagę wymogi dostępne dla projektów z zakresu gospodarki niskoemisyjnej w ramach RPO WM 2014-2020 należy wziąć pod uwagę, iż projekt powinien wynikać z pozytywnie zaopiniowanego planu / planów dot. gospodarki niskoemisyjnej (PGN).

Poprzez wynikanie projektu z PGN rozumie się wprowadzenie do dokumentu informacji o planowanych rodzajach działań/zadań. W przypadku uszczegółowienia w PGN takich działań w odniesieniu np. do ilości czy wartości powinny być one zachowane w stosunku do składanego wniosku o dofinansowanie. Oznacza to, iż w składanym wniosku o dofinansowanie nie powinny być wprowadzane inne, rozbieżne zapisy w porównaniu z zadaniami i ich zakresem przyjętym w PGN. A zatem, w opisywanym przypadku większego niż wynikałoby to z PGN kilometrażu ścieżek rowerowych, w celu zachowania spójności projektu z PGN rekomenduje się aktualizację Planu i poddanie go ocenie WFOŚiGW.

11. Czy oświetlenie nowo przebudowanego dworca autobusowego będzie kwalifikowalne?

Odpowiedź

Jako dodatkowy element projektu, zapisy SzOOP dopuszczają wyłącznie oświetlenie uliczne.

Jeśli natomiast przedmiotem projektu byłaby budowa/przebudowa dworca autobusowego (jako węzła przesiadkowego), wówczas w ramach takich prac można uwzględnić wydatki związane z zapewnieniem punktów świetlnych zlokalizowanych przy dworcu.

12. Jakich ulic ma dotyczyć modernizacja oświetlenia? Czy to ma być tylko przy ciągach linii autobusowych?

Odpowiedź

Nie ma takiego ograniczenia, po prostu oświetlenie uliczne.

13. Czy oświetlenie parkowe może zostać wymienione na energooszczędne?

Odpowiedź

Zapisy SzOOP dopuszczają wyłącznie oświetlenie uliczne.

14. Czy można rozbudować oświetlenie czy możliwa jest tylko jego modernizacja?

Odpowiedź

Zapisy SzOOP wskazują wyłącznie na modernizację oświetlenia ulicznego pod kątem zwiększenia jego energooszczędności.

15. W planie gospodarki niskoemisyjnej jest zapisany zakup 20 autobusów a Wnioskodawca może zakupić tylko 18 – czy może to zostać zmienione, nawet jeśli wpłynie to na gorszy efekt ekologiczny? Jak zostanie oceniony projekt pod tym kątem?

Odpowiedź

Biorąc pod uwagę wymogi dostępne dla projektów z zakresu gospodarki niskoemisyjnej w ramach RPO WM 2014-2020 należy wziąć pod uwagę, iż projekt powinien wynikać z pozytywnie zaopiniowanego planu / planów dot. gospodarki niskoemisyjnej (PGN).

Poprzez wynikanie projektu z PGN rozumie się wprowadzenie do dokumentu informacji o planowanych rodzajach działań/zadań. W przypadku uszczegółowienia w PGN takich działań w odniesieniu np. do ilości czy wartości powinny być one zachowane w stosunku do składanego wniosku o dofinansowanie.

Oznacza to, iż w składanym wniosku o dofinansowanie nie powinny być wprowadzane inne, rozbieżne zapisy w porównaniu z zadaniami i ich zakresem przyjętym w PGN. Mając jednak na uwadze, np. ograniczone możliwości finansowe Wnioskodawcy w momencie aplikowania o środki RPO, należałoby przyjąć że w takiej sytuacji zakup mniejszej ilości taboru autobusowego względem ilości zakładanej w dokumencie nie powinien wymagać zmiany dokumentu.

16. Jak najlepiej technicznie zorganizować kwestię bezpłatnego parkingu? Czy ma to być parking bez szlabanów? Kto ma sprawdzać bilety (wiąże się to z zatrudnieniem nowego pracownika)? Jak ma się odbywać to sprawdzanie biletów?

Odpowiedź

Kwestie szczegółowych rozwiązań w zakresie zasad funkcjonowania parkingu P&R pozostają w gestii Wnioskodawcy/Beneficjenta.

Minimum, na które należy zwrócić uwagę, to konieczność udowodnienia spełnienia warunku przeznaczenia parkingu na cele związane z obsługą osób korzystających z transportu zbiorowego.

W opinii Instytucji Ogłaszającej Konkurs (IOK) minimalnym wymogiem dla parkingu typu



Park&Ride jest zainstalowanie w widocznym miejscu tablicy informującej, że parking jest przeznaczony tylko i wyłącznie dla osób przesiadających się na komunikację zbiorową (wraz z regulaminem parkingu) oraz wprowadzenie (stałej lub czasowej) weryfikacji wykorzystania parkingu.

W tym kontekście warto zapoznać się z informacją dotyczącą możliwości dofinansowania parkingów typu P&R, który można znaleźć pod poniższym linkiem:

http://www.rpo.malopolska.pl/download/program-regionalny/skorzystaj/interpretacje/Stanowisko_w_sprawie_mozliwosci_dofinansowania_parkingow_typu_PR_21092016.pdf

17. Czy w przypadku niewystarczającej alokacji na wszystkie projekty, projekt, który nie został objęty dofinansowaniem zostaje automatycznie odrzucony? Czy jest możliwość zmniejszenia wartości projektu, aby objęło go dofinansowanie?

Odpowiedź

Kwota, która może zostać zakontraktowana w ramach zawieranych umów o dofinansowanie projektów w konkursie uzależniona jest od aktualnej w danym miesiącu wartości algorytmu wyrażającego w PLN miesięczny limit środków możliwych do zakontraktowania (wg. kursu publikowanego na stronie EBC) oraz od spełnienia ram wykonania wyznaczonych dla osi priorytetowej.

Listy projektów (takich, które spełniły kryteria oceny i uzyskały wymaganą liczbę punktów) od najwyższej do najniższej punktowanych tworzą: (a) lista podstawowa (projekty wybrane do dofinansowania) oraz (b) lista rezerwowa (projekty ocenione pozytywnie dla których jednak zabrakło alokacji). Dofinansowanie dla projektów z listy rezerwowej możliwe staje się w sytuacji oszczędności na projektach z listy podstawowej, np. w związku z rezygnacją wyżej sklasyfikowanych projektów, mniejszych wydatków kwalifikowalnych aniżeli deklarowane (np. oszczędności poprzetargowe), korzystny przelicznik kursowy.

18. Czy w związku z zakupem taboru autobusowego możliwa będzie, w ramach kosztów kwalifikowalnych, modernizacja zajezdni, budowa wiaty i montaż monitoringu?

Odpowiedź

W ramach typu projektu A. *Tabor na potrzeby transportu zbiorowego*, jako uzupełniający i niedominujący element projektu przewidziano m.in. możliwość dostosowania zaplecza technicznego do obsługi i eksploatacji ekologicznego taboru pod warunkiem jednak, że jest to uzasadnione inwestycją główną, tj. zakupem taboru autobusowego. Chodzi tutaj o zapewnienie odpowiednich stanowisk do utrzymania/naprawy tego nowoczesnego taboru. Zatem, jeśli Wnioskodawca chciałby ująć w ramach projektu elementy związane z zapleczem technicznym do obsługi i eksploatacji taboru, jest on zobowiązany udowodnić, że planowane inwestycje w tym zakresie spełniają ww. wymóg (istotny jest tutaj zakres prac, jakie mieściłyby się we wspomnianej „modernizacji zajezdni”). Kolejna kwestia, którą należy mieć na uwadze, to niekwalifikowalność wydatków na remonty. Zatem jeśli prace w ww. zakresie będą mieściły się w definicji remontu (patrz prawo budowlane), nie mogą zostać uznane za kwalifikowalne. Wreszcie pod uwagę należy wziąć kwestię wymogu formalnego dotyczącego tego, czy projekt wynika z planu / planów dotyczącego / dotyczących gospodarki niskoemisyjnej.



19. Czy po przebudowanej bazie mogą jeździć tylko te nowe autobusy czy również te, które już Wnioskodawca posiadał?

Odpowiedź

Jeśli będzie to element realizowany z uwzględnieniem wymogów, o których wspomniano w pytaniu 18, nie ma ograniczeń wskazujących na to, że z bazy takiej nie mógłby korzystać tabor będący już wcześniej w posiadaniu Beneficjenta.

20. Czy organizacja ruchu w całym mieście jest kwalifikowalna?

Odpowiedź

W karcie działania 4.5 SzOOP, pkt. 5 w części dotyczącej poddziałania 4.5.2 – obszar/typ projektu 4. *Organizacja i zarządzanie ruchem* (później jako typ projektu D) wskazano:

- *rozwiązania z zakresu organizacji ruchu ułatwiające sprawne poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej (np. budowa tzw. buspasów, czyli wydzielonych pasów ruchu dla autobusów, budowa obiektów przeznaczonych wyłącznie dla transportu publicznego, takich jak np. wiadukty, tunele),*
- *inwestycje w urządzenia i rozwiązania z zakresu telematycznych systemów zarządzania ruchem,*
- *inwestycje i rozwiązania umożliwiające wdrożenie strefy ograniczonej emisji komunikacyjnej.*

Jest to zatem katalog zamknięty możliwych rozwiązań w tym zakresie, nie ma natomiast ograniczeń co do konkretnych lokalizacji na obszarze miasta. Projekt musi wynikać z planu dotyczącego gospodarki niskoemisyjnej (patrz pkt. 1 w kryterium: *Specyficzne warunki wstępne*).

21. Czy można zakupić niezbędny sprzęt do autobusów, które Wnioskodawca już posiada, żeby dynamiczna informacja pasażerska działała we wszystkich pojazdach, nie tylko tych nowo zakupionych? Czy można zakupić automaty biletowe do wszystkich pojazdów, nie tylko do nowo zakupionych autobusów?

Odpowiedź

Tak, pod warunkiem jednak że będzie to uzupełniający i niedominujący element projektu z zakresu zakupu/modernizacji taboru autobusowego.

22. Jeżeli wniosek przejdzie pozytywnie ocenę formalną a z jakiejś przyczyny jeden element nie spełni wymagań oceny merytorycznej – czy jest możliwość usunięcia tego elementu z projektu?

Odpowiedź

Na tak postawione pytanie nie ma możliwości udzielania jednoznacznej odpowiedzi (tak/nie), każdorazowo kwestie ewentualnych zmian w projekcie rozpatrywane są indywidualnie, zawsze jednak w ramach ogólnych zasad określonych w regulaminie konkursu. Przykładowo, kwalifikowalność wydatków (jeśli tego aspektu dotyczy zapytanie), oceniana jest zarówno na etapie oceny formalnej, jak i merytorycznej, w obydwu przypadkach możliwe jest wezwanie Wnioskodawcy do przedstawienia wyjaśnień, co więcej KOP może zaproponować obniżenie wysokości planowanych wydatków kwalifikowanych projektu, np. w związku ze stwierdzeniem niekwalifikowalności jakiegoś wydatku lub wydatków. W takiej sytuacji (niekwalifikowalność wydatku(ów)) istnieje zwykle możliwość usunięcia takiego elementu z projektu, chyba że element sklasyfikowany jako niekwalifikowalny wydatek warunkuje celowość inwestycji lub jej logikę.

23. Jeżeli wymagane są dwa pozwolenia na budowę, ale na moment składania wniosku Wnioskodawca będzie posiadał tylko jedno, a drugie złoży później to czy zostanie maksymalną liczbę punktów? Czy jest to traktowane całościowo?

Odpowiedź

Definicja kryterium pn. *Stan przygotowania projektu do realizacji* odnosi się do projektu jako całości. Jeżeli Wnioskodawca realizował będzie projekt w opcji: wymagający pozwolenia na budowę lub zgłoszenia budowy, to punktacja przyznawana jest w odniesieniu do tego, czy projekt posiada / nie posiada wszystkie wymagane prawem polskim ostateczne decyzje administracyjne. W opisanym pytaniem sytuacji, nie ma możliwości uzyskania maksymalnej liczby punktów.

24. Czy IZ narzuca jakąś metodę obliczania spadku emisji gazów?

Odpowiedź

W dokumentacji konkursowej nie wskazano konkretnej metody obliczania spadku emisji substancji szkodliwych. Wnioskodawca ma swobodę w jej wyborze, powinien jednak we wniosku o dofinansowanie odnosząc się do tego zagadnienia przedstawić krótko przyjęte założenia oraz zastosowaną metodę wyliczeń.



25. Według którego kryterium będzie oceniany projekt, którego większość kosztów kwalifikowalnych stanowi zakup taboru, a część to elementy wymagające pozwolenia na budowę?

Odpowiedź

W przypadku projektów zawierających elementy przynależne zarówno do kryteriów dla projektów niewymagających pozwolenia na budowę, kryteriów dla projektów wymagających pozwolenia na budowę lub zgłoszenia budowy, kryteriów dla projektów typu „zaprojektuj i wybuduj” lub kombinacji dwóch z wyżej wymienionych decydującym jest element projektu, który stanowi przeważającą część wydatków kwalifikowalnych.

26. Zakup taboru powinien być określany w ilościach czy kwotowo? Co jest bardziej istotne?

Odpowiedź

Konieczne jest wskazanie zarówno ilościowe (liczba sztuk) – jeden ze wskaźników produktu dla projektów z zakresu niskoemisyjnego transportu miejskiego to: *Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej*, jak i wskazanie kwotowe (deklarowane wydatki – bez takiej informacji nie ma możliwości weryfikacji wnioskowanej wielkości dofinansowania, nie ma też możliwości m.in. oceny czy deklarowane wydatki są racjonalne, niezbędne, zasadne i oszczędne z punktu widzenia realizacji celu projektu, oraz czy wysokość wydatków jest adekwatna do planowanego celu projektu).

27. Czy analiza sytuacji Wnioskodawcy (przed i po), którą Wnioskodawca komuś zleci, może zostać uwzględniona w kosztach pośrednich?

Odpowiedź

Tego typu wydatek nie mieści się w katalogu kosztów pośrednich (patrz PKW, rozdz. 7.3 pkt 4).

28. „Zwiększenie dostępności do usług publicznych” – co oznacza ten zapis? Czy węzeł Wi-Fi w autobusach byłby kwalifikowalny?

Odpowiedź

W ramach kryterium pn. *Wpływ projektu na rozwój gospodarczo-społeczny*, zwiększenie dostępności do usług publicznych stanowi element oceny wpływu na wzmocnienie spójności wewnętrznej, w tym kontekście brano pod uwagę kwestie związane ze zwiększaniem dostępności do usług z zakresu ochrony zdrowia, edukacji, czy w ogóle zwiększenie dostępności do usług z zakresu transportu zbiorowego.



29. Koszty niedominujące mogą osiągnąć 50% całkowitych wydatków kwalifikowalnych projektu. Taboru autobusowy nie będzie duży, ale zaplecze może kosztować sporo i może przekroczyć te 50% - co w takiej sytuacji powinien zrobić Wnioskodawca?

Odpowiedź

W przypadku ograniczeń w postaci limitów dla pewnych kategorii wydatków, jeśli w projekcie zaistniałaby sytuacja, o której mowa w pytaniu Wnioskodawca jeśli nie chce lub nie może zrezygnować z części takich wydatków, może zaliczyć je do kategorii niekwalifikowalnych.

Aktualizacja 09.02.2017

30. Grupa gmin składa wnioski w poddziałaniu 4.5.2 w ramach zintegrowanego projektu pn. Zintegrowana infrastruktura dla transportu niskoemisyjnego w mieście X i subregionie X. Większość z zamierzonych zadań polega na budowie parkingów typu PARK&RIDE w sąsiedztwie przystanków /dworców kolejowych i autobusowych. Proszę o informację czy w przypadku poszczególnych gmin i ich projektu jest koniecznym posiadanie planów mobilności miejskiej będących elementem Planu Gospodarki Niskoemisyjnej . Czy jest to warunek niezbędny do kwalifikacji projektu? Jeżeli tak, to jakie elementy planu mobilności winny znaleźć się w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej?

Odpowiedź

w przygotowywanych PGN-ach muszą zostać uwzględnione co najmniej elementy, o których mowa w SzOOP: (...) **wynikać będą z przygotowanych przez samorządy oraz pozytywnie zaopiniowanych przez WFOŚiGW w Krakowie lub NFOŚiGW planów dotyczących gospodarki niskoemisyjnej (...).** W związku z powyższym, dokumenty te, zawierające odniesienia do kwestii przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportowe w miastach, powinny określać lokalne uwarunkowania oraz kierunki planowanych interwencji na danym obszarze i 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). W przypadku planowanych inwestycji dotyczących taboru miejskiego, liczba pojazdów powinna wynikać z analizy zrównoważonej mobilności miejskiej wchodzącej w skład takiego dokumentu” .

Rzecz kluczowa o której należy pamiętać - projekty w 4.5.2 mogą być realizowane tylko w odniesieniu do miast oraz ich obszarów funkcjonalnych - tak więc jeśli projekt ma być realizowany na terenie gmin wiejskich to muszą się one zaliczać do obszarów funkcjonalnych



jakiegoś miasta /miast - jako Wnioskodawcy muszą to wykazać, bo poddziałanie to dotyczy niskoemisyjnego transportu miejskiego.

31. Opłaty dla przewoźników za korzystanie z infrastruktury, w tym przypadku przystanek autobusowy na węźle przesiadkowym - czy będą stanowiły dochód w projekcie? Są to ustawowe opłaty za korzystanie z przystanków na terenie gminy, które są przeznaczone na działalność statutową gminy.

Odpowiedź

Jeżeli infrastruktura już istniała (będzie to tylko jej modernizacja) i korzystało z niej np. 10 przewoźników i w ramach realizacji projektu nic się nie zmieni (dalej będzie korzystało 10 przewoźników) to nie będzie dochodu.

Jeśli nie było infrastruktury i dopiero w ramach realizacji projektu ona powstanie to wtedy będzie to stanowiło dodatkowy przychód.

Natomiast jeśli infrastruktura istniała i przewoźnicy z niej korzystali, ale w ramach realizacji projektu liczba przewoźników wzrośnie to również będzie to stanowiło dodatkowe przychody.

FAQ będzie podlegał uzupełnieniu.

Opracowano:

Zespół Informacji o Funduszach Europejskich, Departament Zarządzania Programami Operacyjnymi