

## FAQ 3.1

**Pytanie nr 1:** Gmina 1 zamierza ubiegać się o dofinansowanie z Gminą 2. Zgodnie z Kryterium merytorycznym szczegółowym realizowane będą projekty wyłącznie w miastach i ich obszarach funkcjonalnych (MOF), zgodnie z dokumentem Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych ośrodków powiatowych w województwie opolskim (Uchwała ZWO nr 8745/2023 z dnia 30 stycznia 2023 r.)

(<https://bip.opolskie.pl/2023/02/uchwala-nr-8745-2023-zarzadu-wojewodztwa-opolskiego-z-dnia-30-stycznia-2023-roku-w-sprawie-okreslenia-miejskich-obszarow-funkcjonalnych-miast-powiatowych-w-wojewodztwie-opolskim-i-ich-granic/>). Według tego dokumentu Gmina 1 należy do obszaru funkcjonalnego Miasta Strzelce Opolskie. Czy zatem jednak jest możliwe ubieganie się o dofinansowanie z Gminą 2, biorąc pod uwagę bezpośrednie sąsiedztwo obu gmin?

**Odpowiedź:** Zgodnie z zapisami Regulaminu wyboru projektów w ramach określonego dla działania 3.1 postępowania zostały wyodrębnione cztery nabory - każdy dla innego subregionu. Powyższe oznacza, że wniosek o dofinansowanie projektu złożony w ramach naboru do danego subregionu może być realizowany wyłącznie na obszarze tego subregionu. Gmina 2 i Gmina 1 wchodzi w skład Subregionu Kędzierzyńsko-Strzeleckiego oraz znajdują się na obszarze MOF co umożliwia wspólne ubieganie się o dofinansowanie w ramach naboru FEOP.03.01-IZ.00-001/24. Jednakże należy mieć na uwadze, że inwestycje objęte wsparciem muszą być spójne z odpowiednim Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub innymi dokumentami planowania mobilności przyjętymi na obszarze, w którym realizowana jest inwestycja. 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.

**Pytanie nr 2:** Czy w przypadku planowanego przedsięwzięcia obejmującego budowę infrastruktury pieszo-rowerowej analizy specyficzne w Studium Wykonalności będzie trzeba przeprowadzić w oparciu o zapisy dokumentu Niebieska Księga – Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach (Jaspers, 2023)?

**Odpowiedź:** Zgodnie z zapisami załącznika nr 6 do Regulaminu wyboru projektów, sekcją H. SWI pn. *Specyficzne analizy dla danego rodzaju projektu/sektora* 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. Punkt nie dotyczy projektów obejmujących wyłącznie inwestycje w infrastrukturę pieszo-rowerową.

**Pytanie nr 3:** Czy w przypadku planowanego przedsięwzięcia obejmującego zakup taboru autobusowego bezemisyjnego analizy specyficzne w Studium Wykonalności związane z popytem muszą zostać przeprowadzone w oparciu o zapisy dokumentu Niebieska Księga – Sektor transportu

**publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach (Jaspers, 2023) – czy sprowadzają się do sporządzenia analizy ruchu zgodnie z rozdziałem 1.7. „Analiza popytu Niebieskiej Księgi”?**

**Odpowiedź:** Zgodnie z zapisami załącznika nr 6 do Regulaminu wyboru projektów analizę wrażliwości i ryzyka należy przeprowadzić w oparciu o instrukcje zawarte w podręczniku Niebieska Księga – Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach (Jaspers, 2023). W ramach analizy wrażliwości wnioskodawca może wykorzystać zmienne dotyczące prognozy popytu, np. prognozowane natężenie ruchu, prognozowany wolumen świadczonych usług itp.

**Pytanie nr 4: Czy założenia projektu muszą uwzględniać efekt przesiadkowości - ruch przekierowany z innych środków transportu tj. przeniesienie użytkowników z samochodów osobowych do transportu zbiorowego lub do skorzystania z roweru?**

**Odpowiedź:** Projekt musi spełniać wszystkie kryteria merytoryczne bezwzględne, w tym między innymi inwestycja musi wykazywać zgodność z dokumentami planowania mobilności, natomiast analizy specyficzne muszą zostać przeprowadzone w oparciu o zapisy dokumentu Niebieska Księga – Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach (Jaspers, 2023).

**Pytanie nr 5: Zgodnie z zapisami instrukcji wypełniania załączników:**

**„Analizę ekonomiczną (analizę społeczno-ekonomiczną) należy przeprowadzić w oparciu o instrukcje zawarte w podręczniku Niebieska Księga – Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach (Jaspers, 2023).”**

**Czy powyższe oznacza, że powinny zostać wykazane WYŁĄCZNIE korzyści ekonomiczne wskazane w Niebieskiej Księdze tj.:**

- Oszczędności kosztów czasu pasażerów
- Oszczędności kosztów eksploatacji pojazdów (transport indywidualny),
- Oszczędności kosztów wypadków drogowych i ofiar
- oszczędności kosztów emisji zanieczyszczeń,
- Oszczędności kosztów zmian klimatu
- Oszczędności kosztów hałasu

**Czy w ramach wyliczeń ENPV można uwzględnić własne korzyści ekonomiczne w związku z tym, iż znaczący zakres planowanego projektu dotyczy infrastruktury pieszo-rowerowej, co do których nie odnoszą się korzyści wskazane w Niebieskiej Księdze?**

**Odpowiedź:** Zgodnie z zapisami załącznika nr 6 do Regulaminu wyboru projektów „Analizę ekonomiczną (analizę społeczno-ekonomiczną) należy przeprowadzić w oparciu o instrukcje zawarte w podręczniku Niebieska Księga – Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach (Jaspers, 2023).” Nie wyklucza to możliwości uwzględnienia własnych korzyści ekonomiczne. Na etapie oceny merytorycznej, ekspert finansowy dokona oceny poprawności przeprowadzonej analizy i ewentualnie poprosi o wyjaśnienie bądź uzupełnienie w tym zakresie.

**Pytanie nr 6:** Zgodnie z zapisami obowiązującego dokumentu „Szczegółowy Opis Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Opolskiego 2021-2027” w ramach działania 3.1 wskazano wyłącznie poniższe wskaźniki rezultatu:

- WLWK-PLRR021 – Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych, przebudowanych lub doposażonych obiektach „parkuj i jedź”
- WLWK-RCR062 – Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego
- WLWK-RCR029 – Szacowana emisja gazów cieplarnianych

**Czy konieczne będzie wykazanie w projekcie wyłącznie 3 powyższych wskaźników, czy też planują Państwo uzupełnienie listy o dodatkowe, odnoszące się także do infrastruktury pieszorowerowej np. WLWK-RCR064 Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej [użytkownicy/rok]?**

**Odpowiedź:** Wnioskodawca w generatorze wniosków ma do wyboru jedynie te wskaźniki, które w momencie ogłoszenia naboru znajdują się w obowiązującej wersji *Szczegółowego Opisu Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Opolskiego 2021-2027*. W związku z powyższym wnioskodawcy w naborze do działania 3.1 FEO 2021-2027 będą mieli do wyboru 3 wskaźniki rezultatu ujęte w SZOP i będą zobowiązani do określania wartości docelowych tych wskaźników, które będą realizować.

**Pytanie nr 7:** Prosimy o informację, czy właściwe definicje wskaźników rezultatu wskazanych w SZOP znajdują się na stronie internetowej [www.ewaluacja.gov.pl](http://www.ewaluacja.gov.pl), w sekcji Monitorowanie, bezpośredni link: <https://www.ewaluacja.gov.pl/strony/monitorowanie/lista-wskaznikow-kluczowych/lista-wskaznikow-kluczowych-efrr/>

**Odpowiedź:** IZ FEO 2021-2027 opracowując dokument *Lista wskaźników na poziomie projektu dla działania 3.1 Mobilność miejska FEO 2021-2027*, będący załącznikiem do *Regulaminu wyboru projektów*, korzysta przede wszystkim z definicji wskaźników zawartych w dokumencie Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej: *Lista wskaźników kluczowych EFRR*, dostępnym na stronie internetowej: <https://www.ewaluacja.gov.pl/strony/monitorowanie/lista-wskaznikow-kluczowych/lista-wskaznikow-kluczowych-efrr/>. IZ FEO 2021-2027 zastrzega sobie jednak możliwość doprecyzowania definicji ujętych w tym dokumencie.

**Pytanie nr 8:** Czy kalkulacja wskaźnika rezultatu WLWK-RCR029 – Szacowana emisja gazów cieplarnianych [tony równoważnika CO<sub>2</sub>/rok] powinna oprócz wykazania wpływu planowanego do zakupu taboru zeroemisyjnego obejmować również modelowanie ruchu pojazdów i skłonności mieszkańców do skorzystania z tras rowerowych zamiast poruszania się samochodami spalinowymi?

**Odpowiedź:** Zgodnie z definicją, wskaźnik *Szacowana emisja gazów cieplarnianych* powinien przedstawiać szacowaną emisję gazów cieplarnianych podmiotów lub procesów objętych wsparciem. W związku z powyższym wnioskodawca powinien również oszacować emisję wynikającą z modelowania ruchu pojazdów i skłonności mieszkańców do skorzystania z tras rowerowych zamiast poruszania się samochodami spalinowymi.

**Pytanie nr 9:** Dotyczy wskaźników rezultatu:

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

- „Szacowana emisja gazów cieplarnianych” [tony równoważnika CO<sub>2</sub>/rok]”

**Ponieważ wartości wskaźników rezultatu mają kluczowe znaczenie pod kątem spełnienia warunków umowy o dofinansowanie, czy przy ich szacowaniu należy obligatoryjnie korzystać z zapisów wskazanych w dokumencie Niebieska Księga – Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach (Jaspers, 2023)?**

**Odpowiedź:** Zgodnie z definicją wskaźnika *Szacowana emisja gazów cieplarnianych*, a dokładniej częścią definicji dodanej przez IZ FEO 2021-2027, korzystanie przy szacowaniu wartości bazowej i docelowej wskaźnika z *Niebieskich Ksiąg JASPERS* nie jest obligatoryjne, a jedynie sugerowane. Niemniej jednak, jeśli wnioskodawca będzie szacował te wartości za pomocą innej metodologii, zobowiązany jest do jej opisanie we wniosku o dofinansowanie (kolumna *Sposób pomiaru* dla danego wskaźnika w Sekcji 4 wniosku).

**Pytanie nr 10: Czy możliwe jest podwójne finansowanie zakupu autobusów ze środków Programu Fundusze Europejskie dla Opolskiego 2021-2027 oraz środków Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności lub środków krajowych Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej?**

**Odpowiedź:** Zgodnie z zapisami *Wytycznych dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027* niedozwolone jest podwójne finansowanie wydatków. Podwójne finansowanie oznacza w szczególności:

- a) więcej niż jednokrotne przedstawienie do rozliczenia tego samego wydatku albo tej samej części wydatku ze środków UE w jakiegokolwiek formie (w szczególności dotacji, pożyczki, gwarancji/poręczenia),
- b) rozliczenie zakupu używanego środka trwałego, który był uprzednio współfinansowany z udziałem środków UE,
- c) rozliczenie kosztów amortyzacji środka trwałego uprzednio zakupionego z udziałem środków UE,
- d) rozliczenie wydatku poniesionego przez leasingodawcę na zakup przedmiotu leasingu w ramach leasingu finansowego, a następnie rozliczenie rat opłacanych przez beneficjenta w związku z leasingiem tego przedmiotu,
- e) objęcie kosztów kwalifikowalnych jednocześnie wsparciem w formie pożyczki i gwarancji/poręczenia,
- f) rozliczenie tego samego wydatku w kosztach pośrednich projektu oraz kosztach bezpośrednich projektu,
- g) otrzymanie na wydatki kwalifikowalne danego projektu lub części projektu dotacji z kilku źródeł (krajowych, unijnych lub innych) w wysokości łącznie wyższej niż 100% wydatków kwalifikowalnych projektu lub części projektu.

Zgodnie z zapisami Regulaminu wyboru projektów określonego dla działania 3.1 FEO 2021-2027, maksymalny % poziom dofinansowania wydatków kwalifikowalnych w projekcie (środki UE) wynosi

85%. Regulamin nie przewiduje ewentualnego współfinansowania ze środków krajowych. Wnioskodawca może wykazać środki otrzymane z innych Programów jako wkład własny wnoszony do projektu (o ile zasady przydzielania tych środków dopuszczają taką możliwość).

**Pytanie 11: Gmina planuje złożenie wniosku o dofinansowanie obejmującego m.in. budowę ciągu pieszo-rowerowego. Zadanie częściowo będzie realizowane w formule zaprojektuj i wybuduj, a do wniosku załączone zostają PFU.**

**W związku z tym przedłożony zostanie wypis i wyrys z mpzp. Instrukcja wypełniania załączników stanowi, że „należy dołączyć aktualny wypis i wyrys z obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, określający przeznaczenie terenu, na którym będzie realizowany projekt.”**

**Część działek, na terenie których projektowany jest ciąg jest bardzo duża obszarowo, objęta jest kilkoma miejscowymi planami i ma wiele przeznaczeń w miejscowym planie. Dokumenty te są obszerne.**

**Pytanie: Czy prawidłowe będzie załączenie do wniosku o dofinansowanie wypisu i wyrysu z mpzp odnoszącego się wyłącznie do obszaru przez który będzie przebiegał ciąg pieszo-rowerowy, tj. fragmentu działki?**

**Odpowiedź:** Na etapie składania wniosku o dofinansowanie dopuszcza się możliwość dołączenia do projektu wypisu i wyrysu z mpzp odnoszącego się wyłącznie do obszaru, przez który będzie przebiegał ciąg pieszo-rowerowy, tj. fragmentu działki.

*Zgodnie z zapisami załącznika nr 6 do Regulaminu wyboru projektów na każdym etapie oceny Wnioskodawca może zostać wezwany przez IZ do uzupełnienia niezbędnych dokumentów w celu przeprowadzania oceny projektów, a także dokonania weryfikacji prawidłowości zawartych w nim danych.*

Mając powyższe na uwadze, w sytuacji, gdy na etapie oceny merytorycznej ekspert uzna to za konieczne, Wnioskodawca zostanie poproszony o uzupełnienie dokumentacji w przedmiotowym zakresie.