

### FAQ 3.1

**1. Zwracam się z zapytaniem czy droga na której powstanie ścieżka rowerowa musi mieć status drogi publicznej czy też można wykonywać ścieżkę rowerową na drodze, która tego statusu nie posiada?**

Zgodnie z zapisami ze Szczegółowego Opisu Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Opolskiego na lata 2021-2027, w ramach naboru wniosków do działania 3.1 *Mobilność miejska* dofinansowaniu podlega budowa i przebudowa infrastruktury transportu miejskiego, w tym między innymi: 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. Podobnie wygląda to na całym obszarze MOF.

Jednym z warunków realizacji projektów jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu. Inwestycje objęte wsparciem muszą być spójne z odpowiednim Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (tzw. SUMP) lub innymi dokumentami planowania mobilności przyjętymi na obszarze, w którym realizowana jest inwestycja. Preferowane będą ośrodki miejskie, w których stosowane jest zintegrowane podejście do działań związanych z kształtowaniem systemu transportowego poprzez tworzenie i realizację Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Dla pozostałych miast - poniżej 100 tys. mieszkańców niezbędne jest wykazanie się dokumentem z zakresu planowania transportu. Funkcją 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.

Planowana ścieżka rowerowa musi spełniać powyższe warunki oraz standardy obowiązujące w przepisach prawa budowlanego, nie ma natomiast konieczności, by musiała przebiegać wzdłuż drogi publicznej.

**2. Proszę o informację jaka alokacja planowana jest na 3.1 mobilność miejska w Subregionie południowym na maj . W prezentacjach i harmonogramie są różne kwoty.**

Zgodnie z aktualnym harmonogramem naborów wniosków Programu FEO 2021-2027 z 4 marca 2024 r. kwoty alokacji (w PLN) do naboru 3.1 *Mobilność miejska* z podziałem na subregiony wynoszą:

Kędzierzyńsko-Strzelecki – 61 615 000

Brzeski- 24 312 000

**Południowy – 69 464 000**

Północny – 57 200 000

Kwota alokacji dla Subregionu Południowego przedstawiona w prezentacji podczas spotkania *Zasady przeprowadzania naborów w obszarze mobilności miejskiej oraz mobilności mieszkańców* 8 lutego 2024 r. wynosi dokładnie **69 464 918** PLN (do kwot alokacji naborów bierzemy pod uwagę wartość bez kwoty elastyczności, wyrażoną w PLN, ostatnia tabela).

O kwocie elastyczności jest mowa w art. 86 oraz art. 18 Rozporządzenia PE i Rady 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. Kwoty elastyczności w zapisach Programu są przypisane do poszczególnych Priorytetów – szczegółowe dane przedstawione są w części 3 Plan finansowy FEO 2021-2027.

Natomiast kolejno Instytucja Zarządzająca zobowiązana została do podziału i przypisania kwoty elastyczności na działania FEO 2021-2027. Wpływ na przyznaną kwotę elastyczności ma przedstawiony Komisji Europejskiej w przeglądzie śródkresowym postęp we wdrażaniu Programu.

**3. Gmina jako lider projektu partnerskiego kontaktuje się w sprawie działania FEOP.03.01 „Mobilność miejska”. Zakres przedsięwzięcia będzie obejmował wykonanie ciągów pieszo - rowerowych oraz zakup taboru autobusowego bezemisyjnego.**

**Ponieważ dokumentacja naboru nie została jeszcze ogłoszona, zwracam się z prośbą o odpowiedź na poniższe pytania związane z planowanym naborem.**

**Czy w przypadku planowanego przedsięwzięcia 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)?**

Zgodnie z zapisami „Niebieskiej Księgi – sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach”: „zaleca się, aby podstawowe zasady przedstawione w niniejszym podręczniku dotyczyły wszelkich projektów, finansowanych ze środków publicznych w sektorze transportu publicznego (...)”.

Mając na uwadze powyższe, dla projektów dotyczących transportu publicznego podręcznikiem wspomagającym w zakresie przygotowania analizy specyficznej powinna być Niebieska Księga – sektor transportu publicznego.

Przewiduje się zatem, że Wnioskodawca będzie zobligowany do przedstawienia w Studium Wykonalności Inwestycji (załączniku do wniosku o dofinansowanie realizacji projektu) ww. analizy w oparciu o podstawowe założenia wynikające z przywołanego dokumentu.

Niebieskie Księgi to dokumenty, które są głównym źródłem metodologii do przygotowania analiz kosztów i korzyści w sektorze transportu. Są one uzupełnieniem i dopracowaniem wytycznych Komisji Europejskiej oraz wytycznych krajowych w zakresie przygotowania tych analiz.

Aktualne wydanie Niebieskiej Księgi dla sektora transportu publicznego (z 2023 r.) jest podręcznikiem rekomendowanym przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, które pełni rolę Instytucji Zarządzającej dla programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko. MFIPR i Centrum Unijnych Projektów Transportowych zwróciły się do JASPERS (Wspólna Pomoc dla Projektów w Europejskich Regionach) z prośbą o wsparcie w opracowaniu aktualizacji podręcznika, który był stosowany w poprzedniej perspektywie finansowej, w celu uwzględnienia nowych regulacji KE dla perspektywy finansowej 2021-2027. Obecna wersja stanowi aktualizację poprzedniej edycji podręcznika opracowanej w 2006, 2008 i 2015 roku.

**4. 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]?**

W generatorze wniosków do wyboru będą jedynie wskaźniki, które znajdują się w obowiązującym SZOP, w związku z czym nie przewiduje się na chwilę obecną wskaźnika WLWK-RCR064 Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej [użytkownicy/rok].

5. **Proszę 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/>**

W przypadku wskaźników kluczowych, IZ stosuje definicje zgodne z LWK EFRR, zamieszczone na wskazanej przez Panią stronie. Definicje te zostaną zamieszczone na *Liście wskaźników*, która będzie załącznikiem do regulaminu wyboru projektów.

6. **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?**

Zgodnie z definicją wskaźnika WLWK-RCR029 – Szacowana emisja gazów cieplarnianych, wskaźnik ten powinien co do zasady obejmować całkowitą szacowaną emisję gazów cieplarnianych podmiotów lub procesów objętych wsparciem. Jeżeli zatem wnioskodawca będzie w stanie oszacować emisję w dodatkowym wskazanym obszarze, to oczywiście może to zrobić. Należy jednak mieć na uwadze, że trzeba oszacować wartość wskaźnika przed i po zakończeniu realizacji projektu.

Proszę jednak mieć na uwadze, że ostateczne warunki dotyczące przygotowania wniosków o dofinansowanie znajdują się w dokumentacji, która zostanie opublikowana w dniu ogłoszenia naboru wniosków.

7. **Proszę o wyjaśnienie informacji zawartej w FEO 2021-2027 dotyczącej działania 3.1 Niskoemisyjne Opolskie. W planowanych typach przedsięwzięć zapisano:**

**„1. 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,”**

**Czy projektując ciąg pieszo-rowerowy z miejscowości X do Y na terenie miasta mamy planować ciąg pieszo-rowerowy a poza miastem rowerowy?, czy w obszarze MOF całość może być ciągiem pieszo-rowerowym od miejscowości X do miejscowości Y.**

Zgodnie z zapisami Kryteriów Wyboru Projektów, kryterium merytoryczne szczegółowe nr 2 Zgodność inwestycji z dokumentami planowania mobilności.

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 będzie weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę.

Odpowiadając na Pani zapytanie, w obszarze danego MOF-u całość może być ciągiem pieszo-rowerowym z jednej miejscowości do drugiej.

Proszę jednak pamiętać, że dane zadanie musi wynikać bezpośrednio z zapisów Strategii IIT dla danego Subregionu, dodatkowo przywołany typ przedsięwzięcia w części dot. dróg rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych w obszarze funkcjonalnym miast może być realizowany indywidualnie.

**8. FEO 3.1 Mobilność miejska Gmina jest zainteresowana wymianą opraw oświetleniowych na energooszczędne – demontaż istniejącej oprawy i montaż nowej energooszczędnej oprawy na istniejącym słupie z wysięgnika samochodu bez konieczności zajmowania terenu nieruchomości na której jest umiejscowiony słup.**

**Czy dla takiego zakresu projektu - modernizacja oświetlenia - konieczne jest dostarczenie poniższych załączników:**

**- oświadczenia o dysponowaniu nieruchomością?**

**- audytu energetycznego oświetlenia ulicznego?**

**Proszę o zajęcie stanowiska, czy tytułem prawnym uprawniającym do złożenia oświadczenia o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane w przypadku sieci oświetleniowej usytuowanej w pasie drogowym drogi publicznej może być porozumienie (z którego wynikać będzie zgoda na wejście w teren w celu wykonania robót) będącej w zarządzie podmiotu innego niż Gmina?**

**Co w sytuacji, gdy sieć oświetleniowa znajduje się w ewidencji środków trwałych Gminy, ale jest usytuowana w pasie drogowym drogi publicznej. W tym wypadku sieć stanowi urządzenie związane z drogą. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych zgody zarządcy drogi nie wymaga prowadzenie robót związanych z utrzymaniem urządzeń drogowych ani też umieszczania urządzeń drogowych w pasach drogowych. Montaż/instalacja opraw w pasie drogowym drogi publicznej nie wymaga więc formalnej zgody zarządcy drogi. O jakim więc tytule prawnym mowa?**

**Czy wystarczającym byłby wykaz z ewidencji środków trwałych Gminy potwierdzający własność oświetlenia, które podlegałoby modernizacji?**

**Odp. dot. oświadczenia o dysponowaniu nieruchomością**

Zgodnie z punktem C.2 Analiza wykonalności projektu – Studium Wykonalności Inwestycji należy podać stan formalno-prawny nieruchomości, gruntów (potwierdzający prawo do dysponowania nieruchomością - minimum do zakończenia okresu trwałości projektu) – to wnioskodawca decyduje o tym w jakiej formie potwierdzi stan formalno-prawny nieruchomości.

## **Odp. dot. audytu energetycznego oświetlenia ulicznego**

Aktualnie dostępne dokumenty nie przywidują konieczności przedstawienia audytu energetycznego oświetlenia ulicznego.

**9. *Gmina panuje wziąć udział w naborze wniosków o dofinansowanie w ramach działania 3.01 Mobilność miejska. Zakres planowanych działań w ramach projektu obejmowałby nadanie alejkom parkowym cech ciągów pieszo-rowerowych (pkt. 1 „Opis działania” w Szczegółowym Opisie Priorytetów FEO 2021-2027), aby zapewnić uczestnikom ruchu kołowo-pieszego najwyższe bezpieczeństwo i komfort korzystania z nowej infrastruktury oraz jako element tego projektu zadanie związane z energooszczędnym oświetleniem tych ciągów (pkt. 5 „Opis działania” w Szczegółowym Opisie Priorytetów FEO 2021-2027).***

**a) *Czy nazwa projektu: „Modernizacja alejek w zabytkowym Parku Renardów w Strzelcach Opolskich” może mieć wpływ na ocenę zasadności realizacji lub powinna wskazywać na budowę lub przebudowę tych ciągów zgodnie z pkt. 1 „Opis działania” w Szczegółowym Opisie Priorytetów FEO 2021-2027.***

Nazwa projektu nie ma wpływu na ocenę wniosku o dofinansowanie. Aczkolwiek tytuł projektu powinien w sposób jasny identyfikować cały zakres projektu oraz obszar, na którym realizowany jest projekt. Projekt musi realizować cel i kryteria wskazane dla danego priorytetu.

**b) *Zgodnie z „pkt. 6 Warunki realizacji projektów – SZOP” tj. wszystkie projekty muszą zakładać rozwiązania dla osób o ograniczonej mobilności oraz uwzględniać systemy informacji wizualnej i głosowej dla osób z innymi niepełnosprawnościami. Czy w przypadku inwestycji wskazanej powyżej warunkiem obligatoryjnym jest również uwzględnienie jakiegoś systemu informacji wizualnej i głosowej dla osób z innymi niepełnosprawnościami w przypadku, kiedy przebudowane ciągi pieszo-rowerowe będą wolne od barier architektonicznych?***

Zgodnie z Regulaminem konkursu oraz Kryteriami wyboru projektów wszystkie projekty muszą zakładać dostępność dla osób z niepełnosprawnościami. Bada się, czy założenia projektowe uwzględniają równy dostęp dla wszystkich, z uwzględnieniem potrzeb tych użytkowników, których funkcjonowanie jest w jakimś aspekcie ograniczone. Dopuszcza się, w uzasadnionych przypadkach, neutralny wpływ produktów projektu (w tym także usług) na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępność dla osób z niepełnosprawnościami.

Jeżeli Wnioskodawca uznaje, że któryś z produktów projektu (w tym także usług) ma neutralny wpływ na realizację tej zasady, wówczas taka deklaracja wraz z uzasadnieniem musi być zamieszczona w treści wniosku o dofinansowanie. W takim przypadku ocenione zostanie, czy ww. uzasadnienie można uznać za adekwatne i wystarczające. Uznanie neutralności określonych produktów (usług) projektu nie zwalnia jednak beneficjenta ze stosowania standardów dostępności dla realizacji pozostałej części projektu, dla której standardy dostępności mają zastosowanie.