

Arkusz oceny projektu

Numer wniosku o dofinansowanie: FEPW.04.01-IP.01-0003/23

Nazwa wnioskodawcy: Województwo Lubelskie

Kryteria wyboru projektu	Przyznana liczba punktów
Podniesienie parametrów infrastruktury drogowej	1
<p>Dla projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 844 przyjęto następujące parametry techniczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> * klasa techniczna drogi – G (główna) – jednojezdniowa * nośność nawierzchni – 115 kN/oś. <p>(zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach str. 12).</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.</p>	
Wyprowadzenie ruchu drogowego poza teren zabudowany	0
<p>Projekt nie przyczynia się do powstania nowego przebiegu drogi z pominięciem terenów zabudowanych.</p> <p>Kryterium niespełnione. Przyznano 0 pkt</p>	
Wpływ na obszary miejskie	1
<p>Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarem miejskim, odcinek drogi przewidziany do rozbudowy położony jest w województwie lubelskim, powiecie hrubieszowskim i gminie Mircze (gmina wiejska) oraz gminie Dołhobyczów (gmina wiejska).</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt – projekt dotyczy budowy obwodnicy, albo zakres projektu nie obejmuje budowy nowych dróg, albo zwiększenia przepustowości dróg istniejących w miastach.</p>	
Zastosowanie w projekcie elementów poprawiających bezpieczeństwo rowerzystów w ruchu drogowym	0
<p>W projekcie nie przewidziano budowy dróg dla rowerów/ dróg dla pieszych i rowerów.</p> <p>Kryterium niespełnione. Przyznano 0 pkt.</p>	
Projekt został ujęty w Regionalnym Planie Transportowym województwa makroregionu Polski Wschodniej	1
<p>Wniosek został złożony w dniu 21.09.2023 r. We wniosku o dofinansowanie w części: Klasyfikacja projektu, w polu: Projekt jest ujęty w Regional-</p>	

nym Planie Transportowym województwa z makroregionu Polski Wschodniej wskazano, że „Zakres planowanej inwestycji został ujęty w Programie Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego. Uchwała Zarządu Województwa Lubelskiego Nr CDXCV/8718/2023 z dnia 22 sierpnia 2023 r. w sprawie przyjęcia projektu "Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku)" wraz z prognozą oddziaływania na środowisko".

Powyższa uchwała została opublikowana na stronie https://umwl.bip.lubelskie.pl/index.php?id=52&action=details&document_id=1923670, a jednocześnie w formie skanu podpisanego dokumentu została załączona do wniosku o dofinansowanie.

W Programie Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku) „Załącznik I – Lista projektów – Harmonogram realizacji – Mapy projektów” (str. 237-246) w poz. nr 18 – wskazany został projekt „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 844 Chełm-Hrubieszów – Witków -Dołhobyczów - gr. państwa na odcinku Hrubieszów – granica państwa”, który finansowany zostanie z dwóch źródeł: Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027/Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.

Bezpośrednie połączenie budowanego/przebudowywanego odcinka drogi, z siecią TEN-T, albo przejściami granicznymi, albo innymi gałęziami zrównoważonego transportu	0
Przebudowywany odcinek drogi nie łączy się w sposób bezpośredni z siecią TEN-T, albo przejściami granicznymi, albo innymi gałęziami zrównoważonego transportu (np. terminalami intermodalnymi, węzłami kolejowymi).	
Kryterium niespełnione. Przyznano 0 pkt	
Kategoria drogi	1
Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 844 na odcinku Mircze - Witków od km 75+200 do km 80+260 (rozbudowa istniejącej drogi wojewódzkiej).	
Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.	
Projekt jest zgodny z zasadą równości kobiet i mężczyzn	1
Projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości kobiet i mężczyzn. We wniosku o dofinansowanie (str. 10) oraz w studium wykonalności na str. 54-55 opisano wpływ projektu na przedmiotową zasadę.	
Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.	
Kwalifikowalność Wnioskodawcy	1
Wnioskodawca jest zgodny z typem beneficjenta określonym dla działania 4.1 w Szczegółowym opisie priorytetów FEPW 2021-2027 (SZOP), tj. wniosek został złożony przez Województwo Lubel-	

skie reprezentowane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich (Podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków, wskazany we wniosku o dofinansowanie).

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.

Projekt nie został zakończony przed złożeniem wniosku o dofinansowanie

1

Projekt nie został fizycznie ukończony, bądź w pełni zrealizowany przed przedłożeniem do oceny wniosku o dofinansowanie (21 września 2023 r.), ponieważ realizacja projektu będzie przebiegać w okresie od 1 listopada 2023 r. do 31 grudnia 2024 r.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.

Projekt jest zgodny z Kartą praw podstawowych Unii Europejskiej i Konwencją o prawach osób niepełnosprawnych

1

Wnioskodawca zadeklarował, że sposób realizacji oraz zakres projektu nie będzie naruszać postanowień Karty praw podstawowych Unii Europejskiej z dnia 6 czerwca 2016 r. (Dz. Urz. UE C 202 z 7.06.2016 r., str. 3890) oraz Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169, z późn. zm.) wniosek o dofinansowanie, część: Zgodność projektu z politykami horyzontalnymi Unii Europejskiej: pole: Pozytywny wpływ projektu na realizację zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, względem niepodejmowania dyskryminujących aktów prawnych (str. 10), wskazano pozytywny wpływ i zgodność projektu z Kartą Praw Podstawowych UE i Konwencją o prawach osób niepełnosprawnych.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.

Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej

0

Uzasadnienie

Ad. a)

W wyniku wezwania Wnioskodawca naniósł poprawki oraz wyjaśnił „W arkuszu kalkulacyjnym "Analiza ekonomiczna" w zakładce "DDaneTechniczne" poprawiono założenia w wierszu nr 28, obecnie są zgodne z prędkościami w kolejnych zakładkach analizy ekonomicznej projektu - prędkości podróży do analiz ekonomicznych przyjęto zgodnie z niebieską księgo za INSTYTUT BADAWCZY DRÓG i MOSTÓW Instrukcja oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych DROGI ZAMIEJSKIE JEDNOJEZDNIOWE, zarówno dla wariantu WO i WI, prędkości te zgodnie z tabelami zawartymi w tej instrukcji są różne dla samochodów do 3,5 tony oraz aut ciężarowych dla obu wariantów. W zakładce "SDR" uzupełniono dane. W zakładce "PrognozaRuchu" odkryto dane w kolumnach AG-AN.”

Wnioskodawca nie odniósł się do pytania „w arkuszu „PrognozaRuchu” – w kolumnach AA-AE zastosowano wartości, które zostały bez podania źródła danych. Proszę o wyjaśnienie i ewentualną poprawę w tym zakresie”. Wskazał jedynie, że w zakładce "PrognozaRuchu" odkryto dane w kolumnach AG-AN. Odpowiedź nie dotyczyła zadanego pytania. W związku z powyższym nie jest możliwa pozytywna ocena wymagania zawartego w literze a).

Ad. b)

Wartość wskaźnika B/C wynosi 0,78. Zgodnie z zapisami Wytycznych dotyczących zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027, w Podrozdziale 7.1. Analiza ekonomiczna w pkt 13) „(...) Uznaje się, że inwestycja jest efektywna, jeżeli wskaźnik B/C jest większy od jedności, co oznacza, że wartość korzyści przekracza wartość kosztów inwestycji”. Biorąc pod uwagę wynik wskazany w Studium wykonalności inwestycja jest nieefektywna. Ponadto Ekonomiczna stopa zwrotu wynosi (ERR) wynosi 2,35% czyli jest niższa od przyjętej stopy dyskontowej (3%). Zgodnie z ww. Wytycznymi „Jeżeli ekonomiczna stopa zwrotu jest mniejsza od zastosowanej stopy dyskontowej, wówczas projekt nie jest efektywny ekonomicznie i nie powinien zostać zakwalifikowany do dofinansowania.” (vide: Podrozdział 7.1. Analiza ekonomiczna pkt 12)).

W związku z powyższym nie jest możliwa pozytywna ocena wymagania zawartego w literze b).

Ad. c)

Poziom dofinansowania został określony prawidłowo:

- wartość całkowita projektu – 48 677 986,47 PLN;
- wartość wydatków kwalifikowalnych – 47 731 229,60 PLN;
- wartość dofinansowania – 40 571 545,16 PLN (85 %).

Kryterium niespełnione. Przyznano 0 pkt. – Zgodnie z definicją kryterium, aby uzyskać 1 pkt w ramach kryterium należy spełnić wszystkie wymagania zawarte w literach a-c. Nie zostały spełnione wymagania w literach a i b.

Projekt jest zgodny z prawem ochrony środowiska

1

Ad. a)

Została wydana jedna decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach sygn. PRGR.6220.6.2017 z 06.12.2017 r., która stała się ostateczna 27.12.2017 r. (pieczętka na decyzji). Decyzja została wydana przez Wójta Gminy Mircze i dotyczy przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 844 Chełm – Hrubieszów – Witków – Dołhobyczów – granica państwa na odcinku Mircze – Witków od km 75+200 do km 80+260”.

Dla inwestycji stwierdzono brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko .

Ad. b)

W ramach wezwania do uzupełnień Wnioskodawca zobowiązany został do dołączenie do dokumentacji aplikacyjnej Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia, gdzie w pkt 9 (str. 38) trzy analizowane warianty. Zgodnie z wariantem inwestycyjnym (preferowanym przez Inwestora) przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 844 z wykonaniem nawierzchni jezdni z mieszanek bitumicznych. Jako wariant alternatywny przyjęto remont drogi wojewódzkiej nr 844 z wykonaniem nawierzchni jezdni z betonu.

Ad. c)

W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na str. 3 wskazano, że „(...) rozbudowa istniejących przepustów lub budowa nowych przepustów w miejsce istniejących przeznaczonych do rozbiórki wraz z odmuleniem cieków i ewentualnym umocnienie skarp i dna, rozbudowa odwodnienia, w tym budowa systemu odwodnienia – w razie konieczności rów kryty w miejscach przekroju

ulicznego, półulicznego lub drogowego oraz w przypadku odcinków gdzie nie będzie możliwości odprowadzenia wody powierzchniowo rowem otwartym, budowa i przebudowa istniejących rowów, zabezpieczenie skarp i powierzchni płaskich humusem obsianym trawą (...).

Ad. d) – nie dotyczy

Ad. e)

W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na str. 8 wskazano, że inwestycja nie jest zlokalizowana w pobliżu obszarów Natura 2000.

W Deklaracji organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000, podano, że „Planowana inwestycja położona jest poza granicami obszarów Natura 2000. W promieniu do 5 km od inwestycji położone są następujące obszary Natura 2000:

Lasy Dołhobyczowskie PLH060103 położony w odległości ok. 1,77 km. Obszar posiada ustanowiony plan zadań ochronnych przyjęty zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 15 marca 2022 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Lasy Dołhobyczowskie PLH060103 .

Ad. f) – nie dotyczy

Ad. g) – w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w części II. W pkt 5 wskazano „Dokonanie nasadzeń zieleni oraz zastosowanie tzw. „cichego asfaltu” w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej.”

Ad. h) w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na str.1,3 wskazano miejsca, gdzie należy wykonać przejścia dla zwierząt (przejścia dla małych zwierząt i płazów).

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.

Poprawność wskaźników projektu	1
--------------------------------	---

We wniosku o dofinansowanie beneficjent wskazał następujące wskaźniki produktu:

1. długość zmodernizowanych lub przebudowanych dróg wojewódzkich – 5,06 km;
2. Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (EFRR/FST/FS) – 1 szt. (Wnioskodawca uzupełnił wskaźnik zgodnie z wezwaniem);

Wskaźniki są:

- obiektywnie weryfikowalne, uzasadnione, realny i adekwatny do założeń projektu oraz
- przyczynia się do osiągnięcia wartości wskaźników w FEPW 2021-2027. (vide str. 13-14 wniosku o dofinansowanie).

We wniosku o dofinansowanie beneficjent wskazał następujące wskaźniki rezultatu:

1. Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej:

- a) wartość bazowa w 2022 r. – 6 856,79 osobodni/rok;
- b) wartość docelowa w 2025 r. – 6 773,38 osobodni/rok;

2. Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg:

- a) wartość bazowa w 2022 r. – 2 240 068,96 pasażerokilometr/rok;
- b) wartość docelowa w 2025 r. – 2 197 571,54 pasażerokilometr/rok;

Zgodnie z wezwaniem Wnioskodawca poprawił rok bazowy wskaźników rezultatu na 2022 r. Wezwano Wnioskodawcę również do wyjaśnienia/poprawy rozbieżności: „Zgodnie z “Methodological support for ERDF and Cohesion Fund result indicators in the field of transport post 2020” JASPERS (2021), wartość wskaźnika „Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej” powinna zostać wyliczona jako: średni dobowy ruch x wskaźnik napętnienia (przy wykorzystaniu danych z Niebieskiej Księgi (motywacja podróży)) x 365 x wskaźnik zaoszczędzonych godzin pasażersko-pojazdowych (LV i HGV) - obliczonych jako: ((długość bazowa/średnia bazowa prędkość)-(osiągnięta długość/osiągnięta średnia prędkość). Zgodnie z “Methodological support for ERDF and Cohesion Fund result indicators in the field of transport post 2020” JASPERS (2021), wartość wskaźnika „Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg” powinna zostać wyliczona jako: średni dobowy ruch x L - długość odcinka x wskaźnik napętnienia (przy wykorzystaniu danych z Niebieskiej Księgi (motywacja podróży)) x 365. W załączniku o nazwie „analiza_ekonomiczna_DW820_za__” w arkuszu „wskaźniki rezultatu” w zastosowanych wzorach pojawia się dana o wartości „2”, natomiast nie ma danych dot. wskaźnika napętnienia.”.

Wnioskodawca wyjaśnił „Dokonano korekty wartości wskaźników, jako wartość bazową uznano rok 2023, ze względu na to, że analiza ekonomiczna została opracowana od tego roku, zgodnie z zapisami Niebieskiej Księgi. Ponadto dodano do arkusza kalkulacyjnego pn. "Analiza ekonomiczna" tabele z wyliczeniami.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - wskaźniki są obiektywnie weryfikowalne, uzasadnione, realne i adekwatnie do założeń projektu oraz przyczyniają się do osiągnięcia wartości wskaźników w FEPW 2021-2027.

Kwalifikowalność wydatków w projekcie

1

Wydatki zaplanowane w projekcie (według kategorii wydatków we wniosku o dofinansowanie) są zgodne z zapisami Szczegółowego opisu priorytetów FEPW 2021-2027 (SZOP) oraz katalogiem wydatków kwalifikowalnych określonych w regulaminie wyboru projektów, tj.:

1. roboty budowlane - 46 948 915,82 PLN (wydatki kwalifikowalne);
2. nadzór inwestorski - 766 427,50 PLN (wydatki kwalifikowalne);
3. promocja projektu - 15 886,28 PLN (wydatki kwalifikowalne).

Pozostałe wydatki wymienione we wniosku dot. wydatków niekwalifikowalnych.

Zgodnie z wezwaniem, Wnioskodawca poprawił wniosek w części: Harmonogram-rzeczowo-finansowy, tak aby każde zadanie odpowiadało pojedynczemu kontraktowi.

W projekcie dofinansowanie wynosi 85,00% (dofinansowanie 40 571 545,16 PLN przy wartości wydatków kwalifikowanych 47 731 229,60 PLN zgodnie z zapisami Regulaminu wyboru projektów § 3 ust. 2.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - wydatki zaplanowane w projekcie są zgodne z zapisami SZOP oraz katalogiem wydatków kwalifikowalnych określonych w regulaminie wyboru projektów.

Kompletność i spójność informacji przedstawionych w dokumentacji projektowej

1

Ad. a

Dołączono wszystkie wymagane załączniki zgodnie z instrukcją wypełniania wniosku.
W wyniku wezwania dołączono do Deklaracji organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000 mapę dot. Rozbudowy DW nr 844.

Ad b.

Załączniki do wniosku są prawidłowo przygotowane, ważne (aktualne) i zgodne z odpowiednimi polskimi oraz unijnymi przepisami.

Ad. c

Przedstawiono spójne dane oraz tożsame założenia we wniosku o dofinansowanie oraz stosownych załącznikach do wniosku.

W wyniku oceny, stwierdzono rozbieżności, które w wyniku wezwania do poprawy zostały skorygowane przez Wnioskodawcę w przekazanej dokumentacji aplikacyjnej:

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt – potwierdzono kompletność i spójność informacji przedstawionych w dokumentacji projektowej.

Projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami	1
--	---

Projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób niepełnosprawnych, o której mowa w art. 9 ust. 3 Rozporządzenia PE i Rady nr 2021/1060. Sprawdzone, że samorząd Województwa Lubelskiego nie podjął jakichkolwiek działań dyskryminujących sprzecznych z zasadami, o których mowa w art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 2021/1060 (w tym aktów prawnych - wniosek o dofinansowanie, część: Zgodność projektu z politykami horyzontalnymi Unii Europejskiej; pole: Pozytywny wpływ projektu na realizację zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, względem niepodejmowania dyskryminujących aktów prawnych (str. 10), złożono oświadczenie Wnioskodawcy, że na terenie jednostki samorządu terytorialnego nie obowiązują dyskryminujące akty prawne). Deklaracja wnioskodawcy została zweryfikowana na stronie Rzecznika Praw Obywatelskich (RPO) - <https://bip.brpo.gov.pl/pl/content/rpo-uchwaly-anty-lgbt-samorzady-odpowiedzi-kolejne>.

We wniosku o dofinansowanie Beneficjent wymienił następujące produkty wykazując, że projekt ma pozytywny wpływ na realizację zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami:

1. droga wojewódzka nr 844- wskazano, że droga zostanie wybudowana zgodnie ze standardami architektonicznymi (vide str. 54 Studium wykonalności);
2. materiały informacyjno – promocyjne (zastosowanie odpowiednich standardów elektronicznych; elementy tekstowe będą dostosowane dla osób słabo widzących lub niedowidzących – vide str. 53-54 Studium wykonalności).

W wyniku wezwania wskazującego na konieczność uzupełnienia wniosku o dofinansowanie o brakujące produkty, Wnioskodawca uzupełnił Tabelę – Produkty/usługi w projekcie o produkt: Nadzór inwestorski:

„Przetarg na nadzór inwestorski będzie przeprowadzony zgodnie z zasadą, która gwarantuje wszystkim osobom zainteresowanym sprawiedliwe i pełne w nim uczestnictwo. Zakres obowiązków inżyniera obejmuje nadzór na inwestycją (przygotowanie dokumentacji do rozliczeń rzecz.-fin. oraz weryfikacja, analiza i ocena wielobranżowej dokumentacji budowlanej), dla której opracowana

dokumentacja projektowa dostosowana jest do potrzeb wszystkich użytkowników w tym również dla osób z niepełnosprawnościami..”.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.

Przygotowanie projektu do realizacji

9

Zostało ogłoszone postępowanie na roboty budowlane oraz nastąpiło otwarcie ofert (vide: https://zdw-lublin.logintrade.net/zapytania_email,131861,0247616c73a87e06d297ff47555b5ce5.html)

Zgodnie z deklaracją z wniosku o dofinansowanie ogłoszenie zostało opublikowane 27.06.2023 r. Otwarcie ofert nastąpiło: 31.07.2023 r.

Ponadto beneficjent dysponuje ZRID-em, który jest ostateczny (20.08.2019 r. – na podstawie pieczętki na dokumencie).

W ramach wezwania w kryterium nr 23, Wnioskodawca w wyjaśnieniu potwierdził, że decyzja ZRID jest prawomocna od 20.08.2019 r.

Kryterium spełnione. Przyznano 9 pkt - Wnioskodawca dysponuje wszystkimi wymaganymi prawomocnymi decyzjami o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i otworzył oferty w ramach postępowania przetargowego na roboty budowlane dla wszystkich zadań objętych wnioskiem o dofinansowanie.

Zachowanie jednolitych parametrów technicznych

1

We wniosku o dofinansowanie, część: Szczegółowe informacje o projekcie, pole: Zachowanie jednolitych parametrów technicznych (str. 3) wskazano: „Droga wojewódzka nr 844 rozbudowywana w ramach przedmiotowego projektu łączy się z siecią TEN-T poprzez drogi o takich samych lub wyższych parametrach. Przyjęte parametry techniczne:

* nośność nawierzchni 115 kN/oś;

* przekrój drogi poprzeczny daszkowy 2%”.

Zgodnie z informacjami zawartymi w SW Inwestycja polegająca na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 844 przyczyni się do zwiększenia spójności komunikacyjnej, w tym do sieci TEN-T, ponieważ rozbudowywana droga łączy się bezpośrednio z drogą krajową nr 12 położoną w korytarzu sieci TEN-T oraz z drogą krajową nr 74, które następnie włączają się do drogi krajowej nr 17 zaliczanej do sieci TEN-T.

Ze względu na zapisy Instrukcji wypełniania wniosku o dofinansowanie (na str. 4) w części „Zachowanie jednolitych parametrów technicznych”, gdzie wpisano „W opisie uwzględnij takie parametry jak: dopuszczalny nacisk na oś, przekrój drogi, przepustowość” Wnioskodawca został wezwany do uzupełnienia opisu o informację nt. przekroju drogi (rozumiana jako liczba jezdni) oraz przepustowość.

Proszę również o uzupełnienie pola w zakresie wykazania czy i w jaki sposób realizacja projektu przyczyni się do zwiększenia spójności komunikacyjnej do sieci TEN-T (wskazanie co najmniej drogi wojewódzkiej lub krajowej o takich samych parametrach technicznych jak droga objęta inwestycją).”

W odpowiedzi na powyższe Wnioskodawca uzupełnił brakujące informacje, wskazując „Droga

województwa nr 844 rozbudowywana w ramach przedmiotowego projektu łączy się z siecią TEN-T poprzez drogi o takich samych lub wyższych parametrach - w tym przypadku łączy się bezpośrednio z drogą krajową nr 12 położoną w korytarzu sieci TEN-T oraz drogą krajową nr 74, która następnie włącza się do drogi krajowej nr 17 zaliczanej do sieci TEN-T.

Przyjęte parametry techniczne:

* nośność nawierzchni 115 kN/oś;

* przekrój drogi poprzeczny daszkowy 2%, 1/2 (jedna jezdnia, dwa pasy ruchu).

* przepustowość - realizacja projektu nie wpłynie na zmianę przepustowości drogi, gdyż zachowany jest przekrój istniejącej drogi - 1/2"

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.

Realizacja projektu mieści się w ramach czasowych działania

1

Zgodnie z informacjami przedstawionymi we wniosku o dofinansowanie projekt ma być realizowany w okresie od 1 listopada 2023 r. do 31 grudnia 2024 r. czyli nie wykracza poza końcową datę okresu kwalifikowalności wydatków w ramach Funduszy Europejskich dla Polski Wschodniej 2021-2027, tj.

31 grudnia 2029 r.

Zadania we wniosku o dofinansowanie w Harmonogramie rzeczowo-finansowym zaplanowano w poniższych okresach:

Zadanie - Prace przygotowawcze: 30 czerwca 2023 r. - 30 sierpnia 2023 r.

Zadanie - Roboty budowlane wraz z nadzorem inwestorskim: 1 listopada 2023 r. - 31 października 2024 r.

Zadanie - Promocja projektu: 1 listopada 2023 r. - 31 października 2024 r.

Zadanie - Studium wykonalności: 30 czerwca 2023 - 30 sierpnia 2023 r.

Wezwano wnioskodawcę do poprawy wniosku o dofinansowanie wskazując „Zgodnie z Instrukcją wypełniania wniosku o dofinansowanie, data rozpoczęcia rozumiana jest jako data poniesienia pierwszego wydatku kwalifikowalnego w Projekcie (prace przygotowawcze przed wskazanym we wniosku terminem rozpoczęcia są wydatkami niekwalifikowalnymi), natomiast zakończenie realizacji projektu rozumiane jest jako data poniesienia ostatniego wydatku kwalifikowalnego w Projekcie. Wskazany w tym punkcie okres realizacji projektu musi być spójny z Harmonogramem rzeczowo - finansowym”.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie Wnioskodawca poprawił wniosek o dofinansowanie we wskazanym zakresie w części Harmonogram rzeczowo - finansowy podając następujące okresy:

Zadanie - Studium wykonalności: 30 czerwca 2023 r. - 22 sierpnia 2023 r.

Zadanie - Roboty budowlane wraz z działaniami informacyjno - promocyjnymi: 1 listopada 2023 r. - 31 października 2024 r.

Zadanie - Nadzór inwestorski: 1 listopada 2023 r. - 31 grudnia 2024 r.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.

Zakres wsparcia

1

We wniosku o dofinansowanie w części: Szczegółowe informacje o projekcie, w polu: Zakres wsparcia wskazano: Budowę lub przebudowę dróg w celu ustanowienia niezbędnych połączeń do sieci TEN-T, przejść granicznych oraz innych gałęzi zrównoważonego transportu (np. terminali intermodalnych, węzłów kolejowych).

Zakres wsparcia zachowuje zgodność ze szczegółowymi zasadami określonymi dla działania 4.1 w Szczegółowym opisie priorytetów FEPW 2021-2027 (SZOP).

Wezwano wnioskodawcę do poprawy wniosku o dofinansowanie wskazując „We wniosku o dofinansowanie, część: szczegółowe informacje o projekcie, pole: Dostosowanie drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego Wnioskodawca wskazuje na „Dostosowanie drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego Wnioskodawca wskazuje na „W ramach przedmiotowego projektu zaplanowano budowę zatok autobusowych. Ponadto Wnioskodawca uzgodnił lokalizację infrastruktury wspierającej codzienne przewozy zbiorowego transportu publicznego z jednostkami samorządu terytorialnego z obszaru, przez który będzie przebiegała inwestycja, tj. z gminą Mircze i gminą Dołhobyczów. Udział łącznej długości odcinków drogi, na których przeprowadzono uzgodnienia i uwzględniono je w projekcie, do całkowitej długości przewidzianej do realizacji drogi w projekcie wynosi 80%.”

Proszę o analizę i ewentualne uzupełnienie zakresu wsparcia poprzez dodanie drugiej opcji „Budowa lub przebudowa dróg w celu umożliwienia wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej”.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie Wnioskodawca poprawił wnioski o dofinansowanie we wskazanym zakresie i w polu: Dostosowanie drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego wskazał, że : W ramach przedmiotowego projektu zaplanowano budowę zatok autobusowych. Ponadto Wnioskodawca uzgodnił lokalizację infrastruktury wspierającej codzienne przewozy zbiorowego transportu publicznego z jednostkami samorządu terytorialnego z obszaru, przez który będzie przebiegała inwestycja, tj. z gminą Mircze i gminą Dołhobyczów. Udział łącznej długości odcinków drogi, na których przeprowadzono uzgodnienia i uwzględniono je w projekcie, do całkowitej długości przewidzianej do realizacji drogi w projekcie wynosi 100% - protokół Rady Technicznej z dnia 07.06.2017 r. sygn. IP.4131.41.4.1.2017.ak”.

Jednocześnie w polu: Zakres wsparcia dodano opcję " Budowa lub przebudowa dróg w celu umożliwienia wykonania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej".

Zakres wsparcia zachowuje zgodność ze szczegółowymi zasadami określonymi dla działania 4.1 w Szczegółowym opisie priorytetów FEPW 2021-2027 (SZOP).

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.

Dostosowanie drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego	5
---	---

W Studium wykonalności, pkt. 8 Analiza instytucjonalna, Przygotowanie projektu do realizacji (str. 52) wnioskodawca wymienił protokół z posiedzenia Rady Technicznej Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie z dnia 1 czerwca 2017 r., który potwierdza przeprowadzenie uzgodnień.

W treści wniosku o dofinansowanie, część: Szczegółowe informacje o projekcie, pole: Dostosowanie drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego wskazano: „W ramach przedmiotowego projektu zaplanowano budowę zatok autobusowych. Ponadto Wnioskodawca uzgodnił lokalizację infrastruktury wspierającej codzienne przewozy zbiorowego transportu publicznego z jednostkami samorządu terytorialnego z obszaru, przez który będzie

przebiegała inwestycja, tj. z gminą Mircze i gminą Dołhobyczów. Udział łącznej długości odcinków drogi, Strona 3 / 28 na których przeprowadzono uzgodnienia i uwzględniono je w projekcie, do całkowitej długości przewidzianej do realizacji drogi w projekcie wynosi 100% - protokół Rady Technicznej z dnia 07.06.2017 r. sygn. IP.4131.41.4.1.2017.ak.”

Wnioskodawca został wezwany do poprawy wniosku, aby podane dane były zgodne z Instrukcją wypełniania wniosku o dofinansowanie.

Wnioskodawca dokonał poprawy wniosku poprzez skorygowanie do 100% udział łącznej długości odcinków drogi, na których przeprowadzono uzgodnienia do całkowitej długości drogi przewidzianej do realizacji.

Kryterium spełnione. Przyznano 5 pkt. – Wnioskodawca uzgodnił z właściwymi jednostkami samorządu terytorialnego, elementy z zakresu dostosowania drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego i uwzględnił je w projekcie na odcinkach stanowiących łącznie 80% i więcej długości drogi planowanej do realizacji.

Zastosowanie w projekcie elementów poprawiających bezpieczeństwo nie-
motoryzowanych uczestników ruchu drogowego na terenach zabudowanych

0

Wnioskodawca nie przeprowadził audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla drogi objętej projektem.

Kryterium niespełnione. Przyznano 0 pkt.

Trwałość projektu

1

Ad. 1 część finansowa:

a) Zadeklarowane zasoby finansowe na realizację projektu są możliwe do zapewnienia i są wystarczające do sfinansowania kosztów projektu podczas jego realizacji (vide str. 33 – 41 z SW). Zgodnie z wezwaniem przedstawiona analiza finansowa (arkusz excel jak również dane przedstawione w Studium wykonalności) zostały uzupełnione przez Wnioskodawcę i obejmują fazę eksploatacji.

b) Skumulowane przepływy pieniężne netto nie są ujemne w każdym roku analizy. Trwałość finansowa została wykazana również w odniesieniu do Wnioskodawcy (Studium wykonalności, Tabela 19 i 20, str. 36-41).

Ad. 2 część dotycząca funkcjonowania:

a) Wnioskodawca zamierza wykorzystywać produkty zgodnie z przeznaczeniem, a założone cele projektu zostaną w pełni osiągnięte (vide: str. 51 SW).

b) Wnioskodawca zapewnia zachowanie trwałości operacji – odpowiedzialny to Wnioskodawca: Województwo Lubelskie. Droga będzie zarządzana przez Zarząd Dróg Wojewódzkich, a za korzystanie z drogi nie będą pobierane żadne opłaty.

Rezultaty projektu, zgodnie z obowiązującymi standardami utrzymane zostaną przez co najmniej 5 lat od chwili zakończenia realizacji inwestycji (SW, str. 51).

W okresie 5 lat od płatności końcowej na rzecz beneficjenta wytworzony majątek nie zostanie poddany zasadniczym modyfikacjom i nie zajdzie żadna z przesłanek powodujących nie dotrzymanie kryterium trwałości (zgodnie z art. 71 Rozporządzenia PE i Rady UE nr 1303/2013) oraz zgodnie z zapisami art. 65 Rozporządzenia PE i Rady (UE) nr 2021/1060, tj. nie nastąpi:

- zaprzestanie lub przeniesienie działalności produkcyjnej poza region na poziomie NUTS 2, w którym dana operacja otrzymała wsparcie,
- zmiana własności elementu infrastruktury, która daje przedsiębiorstwu lub podmiotowi publicznemu nienależną korzyść,
- istotna zmiana wpływająca na charakter operacji, jej cele lub warunki wdrażania, mogąca doprowadzić do naruszenia pierwotnych celów operacji.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - potwierdzono zapewnienie trwałości projektu.

Projekt jest zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz zasadą „nie czynić poważnych szkód” (Do No Significant Harm).

1

Wnioskodawca spełnia zasadę zrównoważonego rozwoju poprzez stosowanie właściwych rozwiązań podczas realizacji inwestycji dotyczącej rozbudowy istniejącej drogi – DW 844.

Podczas realizacji projektu stosowane będą praktyki w zakresie zrównoważonych zamówień publicznych, zgodnie z polityką i priorytetami krajowymi (vide str. 10 wniosku o dofinansowanie projektu).

Realizacja projektu prowadzona będzie w sposób przyjazny środowisku poprzez odpowiedzialne zarządzanie odpadami generowanymi w projekcie/ lub na potrzeby projektu podczas ich całego cyklu życia (prewencja, redukcja, recykling i ponowne użycie): „Powstające podczas robót przygotowawczych odpady będą segregowane i składowane w ograniczonym zakresie na obszarze placu budowy w sposób wykluczający możliwość negatywnego wpływu na środowisko przez stosowanie odpowiednich przeznaczonych na ten cel pojemników oraz w zwartych pryzmach. Wykonywanie robót i tymczasowe składowanie odpadów zostanie zabezpieczone przed nadmiernym pyleniem, gruz będzie składowany z dala od drzew i krzewów w sposób uniemożliwiający negatywny wpływ na środowisko glebowo – wodne, w tym celu zostaną zastosowane odpowiednie przegrody, ogrodzenia i szczelne membrany. Pozyskane w wyniku rozbiórki posegregowane materiały zostaną przeznaczone do odzysku lub jeśli nie jest on możliwy do utylizacji przez uprawnione do tego celu podmioty, materiały będą niezwłocznie wywożone z placu budowy. W trakcie plac budowlanych powstaną niewielkie ilości odpadów w postaci opakowań materiałów budowlanych, pozostałości wyrobów w formie złomu stalowego, gruzu betonowego i asfaltobetonowego, drewna budowlanego, kruszyw naturalnych i piasku. Wszelkie odpady zostaną dokładnie zebrane i przewiezione na składowisko.”. (Lista DNSH str. 2, SW str. 62-63).

Realizacja projektu prowadzona będzie w sposób gwarantujący odporność wspartej infrastruktury na zagrożenia klimatyczne i katastrofy naturalne (Lista DNSH str. 1, SW str. 61-62).

Realizacja projektu prowadzona będzie w sposób nie powodujący degradacji naturalnych siedlisk; Projekt podlegał ocenie oddziaływania na środowisko. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie stwierdzono negatywnego oddziaływania projektu na obszary Natura 2000. Oddziaływania mogące potencjalnie wystąpić na etapie realizacji i eksploatacji zostaną zminimalizowane poprzez zastosowanie środków zaradczych, np. wycinka drzew i krzewów tylko w przypadkach uzasadnionych poza okresem wegetacyjnym roślin oraz poza sezonem lęgowym ptaków, zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń w miejscach migracji zwierząt, a po zakończeniu inwestycji przywrócenie placu budowy i zaplecza do stanu możliwie zbliżonego sprzed rozpoczęcia prac. (Lista DNSH str. 2, SW str. 64).

Realizacja projektu będzie przyczyniać się do rozwoju niezawodnej, zrównoważonej i odpornej infrastruktury dobrej jakości, w tym infrastruktury regionalnej wspierającej rozwój gospodarczy i dobrobyt ludzi (wniosek, str. 10).

Do dokumentacji aplikacyjnej dołączono załącznik nr 16 wypełnioną listę kontrolną do Zasady „nie czynić poważnych szkód”

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.

Dysponowanie wszystkimi wymaganymi zawiadomieniami o wszczęciu postępowania/postępowań w sprawie wydania decyzji ZRiD/ pozwolenia na budowę	1
---	---

We wniosku o dofinansowanie w Tabeli – Przygotowanie projektu do realizacji (str. 11) wskazano, że Wnioskodawca dysponuje wymaganą decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej - w dniu 18 lipca 2019 r. Wojewoda Lubelski decyzją nr 16/2019 udzielił zezwolenia na realizację inwestycji drogowej dla projektu pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 844 Chełm-Hrubieszów-Witków-Dołhobyczów-granica Państwa, na odcinku Mircze-Witków od km 75+200 do km 80+26”.

W ramach załączników przedstawiono ww. decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Na dokumencie stwierdzono pieczętą potwierdzającą ostateczność decyzji w dniu 20.08.2019 r. Na moment złożenia wniosku o dofinansowanie (21 września 2023) – Wnioskodawca dysponuje wymaganą decyzją ZRiD.

W wyniku poprawy wniosku w ww. Tabeli dodano, że „Decyzja stała się ostateczna dnia 20 sierpnia 2019 r.”.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.

Zdolność projektu do adaptacji do zmian klimatu	1
---	---

W projekcie przewidziano rozwiązania dotyczące adaptacji do zmian klimatu. Przeanalizowano następujące ryzyka klimatyczne (str. 47-49 Studium wykonalności):

1. fale upałów;
2. susze;
3. powodzie;
4. burze i silne wiatry;
5. fale chłodu;
6. katastrofalne opady śniegu;
7. osuwiska

Realizowany projekt pozostaje odporny na zmienność, jak i prognozowaną zmianę klimatu oraz nie niesie ze sobą znacznego ryzyka klimatycznego, które wskazywałoby brak lub niedostateczny poziom odporności na postępujące zmiany klimatyczne.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.

	1
--	---

<p>Projekt jest spójny z odpowiednimi planami zrównoważonej mobilności miejskiej lub innymi dokumentami planowania mobilności miejskiej – dotyczy inwestycji realizowanych w miejskich obszarach funkcjonalnych</p>	
<p>Zgodnie z informacją Wnioskodawcy zawartą w treści wniosku o dofinansowanie projektu część: Klasyfikacja projektu, pole: Projekt jest spójny z odpowiednimi planami zrównoważonej mobilności miejskiej lub innymi dokumentami planowania mobilności miejskiej (dotyczy inwestycji realizowanych w miejskich obszarach funkcjonalnych)) „Przedmiotowy projekt nie jest zlokalizowany w mieście ani jego obszarze funkcjonalnym”. Lokalizacja projektu to obszar gmin wiejskich Mircze i Dołhobyczów (powiat hrubieszowski).</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - projekt nie jest zlokalizowany w mieście i/albo jego obszarze funkcjonalnym, albo zakres inwestycji objętej projektem jest spójny z zapisami odpowiednich planów zrównoważonej mobilności miejskiej lub innych dokumentów planowania mobilności miejskiej.</p>	
<p>Projekt jest realizowany na terytorium makroregionu Polski Wschodniej</p>	<p>1</p>
<p>Przedmiotowy odcinek drogi przewidziany do rozbudowy położony jest w województwie lubelskim, powiecie hrubieszowskim i gminie Mircze - na odcinku od km 75+200 do km 78+210 oraz gminie Dołhobyczów - na odcinku od km 78+210 do km 80+260. Inwestycja znajduje się na terytorium makroregionu Polski Wschodniej, na obszarze jednego z regionów NUTS-2 - lubelskiego.</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.</p>	