

Arkusz oceny projektu

Numer wniosku o dofinansowanie: FEPW.04.01-IP.01-0004/23

Nazwa wnioskodawcy: Województwo Lubelskie

Kryteria wyboru projektu	Przyznana liczba punktów
Projekt jest zgodny z zasadą równości kobiet i mężczyzn	1
<p>Projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości kobiet i mężczyzn. W studium wykonalności na str. 58 opisano wpływ projektu na przedmiotową zasadę.</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>	
Zastosowanie w projekcie elementów poprawiających bezpieczeństwo niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego na terenach zabudowanych	0
<p>Wnioskodawca nie przeprowadził audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla drogi objętej projektem.</p> <p>Kryterium niespełnione. Przyznano 0 pkt.</p>	
Zdolność projektu do adaptacji do zmian klimatu	1
<p>W projekcie przewidziano rozwiązania dotyczące adaptacji do zmian klimatu. Przeanalizowano następujące ryzyka klimatyczne (str. 60 – 64) Studium wykonalności):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. fale upałów; 2. susze; 3. powodzie; 4. burze i silne wiatry; 5. fale chłodu; 6. katastrofalne opady śniegu; 7. osuwiska <p>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.</p>	

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.	
Kwalifikowalność Wnioskodawcy	1
<p>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 Lubelskie reprezentowane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich (Podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków, wskazany we wniosku o dofinansowanie).</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.</p>	
Projekt nie został zakończony przed złożeniem wniosku o dofinansowanie	1
<p>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 01.11.2021 r. do 30.11.2025 r.</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.</p>	
Trwałość projektu	1
<p>Ad. 1 Część finansowa:</p> <p>a) Zadeklarowane zasoby finansowe na realizację projektu są możliwe do zapewnienia i są wystarczające do sfinansowania kosztów projektu podczas jego realizacji (vide str. 35 – 43 z SW). Zgodnie z wezwaniem przedstawiona analiza finansowa (arkusz excel jak również dane przedstawione w Studium wykonalności) zostały uzupełnione przez Wnioskodawcę i obejmuje fazę eksploatacji.</p> <p>b) Skumulowane przepływy pieniężne netto nie są ujemne w każdym roku analizy. Trwałość finansowa została wykazana również w odniesieniu do Wnioskodawcy (Studium wykonalności, Tabela 16 i 17, str. 38-43).</p> <p>Ad. 2</p> <p>a) Wnioskodawca zamierza wykorzystywać produkty zgodnie z przeznaczeniem a założone cele projektu zostaną w pełni osiągnięte (vide: str. 54 SW).</p> <p>b) Wnioskodawca zapewnia zachowanie trwałości operacji, ponieważ 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, 8. Analiza instytucjonalna, str. 54).</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none">- 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 pub-	

<p>licznemu nienależną korzyść, - istotna zmiana wpływająca na charakter operacji, jej cele lub warunki wdrażania, mogąca doprowadzić do naruszenia pierwotnych celów operacji.</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - potwierdzono zapewnienie trwałości projektu.</p>	
Wpływ na obszary miejskie	1
<p>Inwestycja zlokalizowana jest na terenie gminy Spiczyn (gmina wiejska) oraz gminy Łęczna (gmina miejsko-wiejska) w powiecie łęczyńskim. Na całej długości projektowana trasa drogi pokrywa się z przebiegiem istniejącym. W związku z powyższym inwestycja na obszarze miejskim nie obejmuje budowy nowych dróg ani ze zwiększenie przepustowości dróg istniejących.</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>	
Bezpośrednie połączenie budowanego/przebudowywanego odcinka drogi, z siecią TEN-T, albo przejściami granicznymi, albo innymi gałęziami zrównoważonego transportu	0
<p>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).</p> <p>Kryterium niespełnione. Przyznano 0 pkt</p>	
Kategoria drogi	1
<p>Przedmiotowa inwestycja dotyczy rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 829 na odcinku Kijany - Łęczna od km 14+860 do km 21+999 (rozbudowa istniejącej drogi wojewódzkiej).</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.</p>	
Przygotowanie projektu do realizacji	4
<p>Zostało ogłoszone postępowanie na roboty budowlane oraz nastąpiło otwarcie ofert (vide: https://zdw-lublin.logintrade.net/zapytania_email,132840,c46d1b474180f50c4924583f66430d92.html)</p> <p>Ponadto beneficjent dysponuje ZRID-em oraz Decyzją Ministra Rozwoju i Technologii (znak pisma DLI-I.7621.22.2021.AN.9 (KO) z 19 maja 2023 r., która jest decyzją ostateczną) natomiast nie zostało potwierdzone, czy ZRID jest prawomocny.</p> <p>Wezwano Wnioskodawcę do poprawy wniosku w zakresie „Zgodnie z zapisami instrukcji wypełnianie wniosku o dofinansowanie w części „Przygotowanie projektu do realizacji” Wnioskodawca zobowiązany był do podania „w przypadku decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskaż czy decyzja jest ostateczna, natomiast w przypadku ZRID/pozwolenia na budowę – czy decyzja/decyzje są prawomocne.” (str. 18 Instrukcji)”,</p>	

W wyjaśnieniach stwierdzono, że „We wniosku o dofinansowanie uzupełniono datę uzyskania prawomocnej decyzji ZRID” i wpisano datę „19 maja 2023 r.”

Na podstawie § 6 ust. 7 Regulaminu wyboru projektów do Wnioskodawcy została wysłana informacja dot. poprawy wniosku o następującej treści: W ramach uzupełnień i poprawek złożonych w systemie LSI wnioskodawca zamieścił w treści wniosku o dofinansowanie w części „Przygotowanie projektu do realizacji” w przypadku dokumentu „Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej/pozwolenie na budowę” wpis, że decyzja stała się prawomocna dnia 19 maja 2023 r.”

Data ta, jest datą wydania decyzji przez Ministra Rozwoju i Technologii nr DLI-I.7621.22.2021.AN.9 z dnia 19 maja 2023 r. uchylającą w części i orzekającą w tym zakresie co do istoty sprawy, a w pozostałej części utrzymującą w mocy decyzję Wojewody Lubelskiego Nr 7/21 z dnia 16 czerwca 2021 r., znak IF-I.7820.7.2020.MM o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 829 Łucka – Łęczna – Biskupice na odcinku od km 14+860 do km 21+999”. Ww. decyzja 19 maja 2023 r. została wydana jako ostateczna, ale nie prawomocna.

Od decyzji Ministra przysługiwała skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie wnoszona za pośrednictwem Ministra Rozwoju i Technologii w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji.

W opinii oceniających konieczne było również zawiadomienie o wydaniu ww. decyzji pozostałych stron postępowania w drodze obwieszczeń, w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi.

W przypadku zawiadamiania stron poprzez obwieszczenie na podstawie art. 49 k.p.a., skutek doręczenia następuje z upływem 14 dni od dnia obwieszczenia. W związku z powyższym termin na wniesienie skarg dla pozostałych stron upłynął 14 dni po ostatnim w czasie obwieszczeniu o jej wydaniu.

Dlatego też, podana we wniosku informacja o dacie uzyskania waloru prawomocności w dniu, w którym decyzja stała się ostateczna, jest informacją błędną. W związku z tym, że od tej informacji uzależnione jest przyznanie punktów w kryterium 24 wnioskodawca winien sprostować w treści wniosku o dofinansowanie informacje dotyczące prawomocności decyzji biorąc pod uwagę:

- czy na decyzję Ministra Rozwoju i Technologii nr DLI-I.7621.22.2021.AN.9 (KO) z dnia 19 maja 2023 r. nie wniesiono skarg/i do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie,
- daty publikacji obwieszczeń i treści decyzji w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi - tj. (zgodnie z treścią obwieszczenia Ministra Rozwoju i Technologii z 5 lipca 2023 r.) w Urzędzie Gminy Spiczyn oraz w Urzędzie Miejskim w Łęcznej.

W odpowiedzi Wnioskodawca wyjaśnił: „Wyjaśniamy, iż podana we wniosku o dofinansowanie data 19.05.2023 r. jest dniem, w którym decyzja ZRID stała się ostateczna. Jednocześnie informujemy iż z uwagi na udostępnienie na BIP i tablicy ogłoszeń decyzji Ministra przez Urząd Gminy Spiczyn (od dnia 05 - 18.07.2023 r.) oraz przez Urząd Miejski w Łęcznej (wywieszenie na tablicy ogłoszeń w dniach 05 - 19.07.2023 r. i umieszczenie obwieszczenia na BIP w dniu 06.12.2023 r.), w chwili obecnej nie możemy podać daty uprawomocnienia się przedmiotowej decyzji. W przypadku braku skargi do WSA (w terminie 30 dni od dnia 20.12.2023 r. - skuteczny dzień doręczenia ww. obwieszczenia w UM Łęcznej, zgodnie z art. 49 KPA), planowany termin uzyskania prawomocności decyzji Ministra - 19.01.2024 r. We wniosku o dofinansowanie w części Przygotowanie projektu do realizacji w pkt 1 odpowiednio uaktualniono zapisy.” I taka data została wpisana do wniosku o dofinansowanie.

W związku z powyższym na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie Wnioskodawca nie dysponował wszystkimi wymaganymi prawomocnymi decyzjami o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, dlatego też przyznano w tym kryterium 4 pkt, tj. Wnioskodawca otworzył oferty w ramach postępowań przetargowych na roboty budowlane dla wszystkich zadań objętych wnioskiem o dofinansowanie.

Kryterium spełnione. Przyznano 4 pkt.	
Zakres wsparcia	1
<p>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), tj. zachowuje zgodność ze szczegółowymi zasadami określonymi dla działania 4.1 w Szczegółowym opisie priorytetów FEPW 2021-2027 (SZOP).</p> <p>We wniosku o dofinansowanie w części: Szczegółowe informacje o projekcie, w polu: Zakres wsparcia, wskazano wszystkie trzy możliwe opcje do wyboru:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Budowa lub przebudowa obwodnic, - Budowa lub przebudowa dróg w celu ustanowienia niezbędnych połączeń do sieci TEN-T, przejść granicznych oraz innych gałęzi zrównoważonego transportu (np. terminali intermodalnych, węzłów kolejowych), - Budowa lub przebudowa dróg w celu umożliwienia wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej. <p>Wezwano wnioskodawcę do poprawy wniosku o dofinansowanie wskazując „We wniosku o dofinansowanie w części: Szczegółowe informacje o projekcie, w polu: Zakres wsparcia, wskazano wszystkie trzy możliwe opcje do wyboru:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Budowa lub przebudowa obwodnic, - Budowa lub przebudowa dróg w celu ustanowienia niezbędnych połączeń do sieci TEN-T, przejść granicznych oraz innych gałęzi zrównoważonego transportu (np. terminali intermodalnych, węzłów kolejowych), - Budowa lub przebudowa dróg w celu umożliwienia wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej. <p>Ze względu na zakres projektu w tym polu powinna zostać wskazana opcja "Budowa lub przebudowa dróg w celu ustanowienia niezbędnych połączeń do sieci TEN-T, przejść granicznych oraz innych gałęzi zrównoważonego transportu (np. terminali intermodalnych, węzłów kolejowych) oraz dodatkowo, ze względu na wykazanie we wniosku o dofinansowanie dostosowania drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego: Budowa lub przebudowa dróg w celu umożliwienia wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.</p> <p>W związku z powyższym proszę o naniesienie we wniosku zmiany poprzez wskazanie ww. dwóch opcji.”</p> <p>W odpowiedzi na powyższe wezwanie Wnioskodawca poprawił wniosek o dofinansowanie we wskazanym zakresie i w polu: Dostosowanie drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego wskazał dodatkowo "Budowa lub przebudowa dróg w celu umożliwienia wykonania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.”</p>	
Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.	
Projekt jest zgodny z Kartą praw podstawowych Unii Europejskiej i Konwencją o prawach osób niepełnosprawnych	1

<p>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. 9-10), wskazano pozytywny wpływ i zgodność projektu z Kartą Praw Podstawowych UE i Konwencją o prawach osób niepełnosprawnych.</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.</p>	
Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej	1
<p>Ad. a)</p> <p>Analiza finansowa i ekonomiczna zostały przeprowadzone prawidłowo,</p> <p>W wyniku wezwania Wnioskodawca naniósł niezbędne poprawki oraz wyjaśnił „W arkuszu kalkulacyjnym "Analiza ekonomiczna" „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 "DSDRiPrognozaRuchu" dodano dane na temat liczby autobusów. W zakładce "SDR" uzupełniono dane. W zakładce "PrognozaRuchu" odkryto dane w kolumnach AG-AN. Skorygowano dane w zakładce "DKosztyDrogowe" zgodnie z uwagami. W związku ze zmianami w tym zakresie, konieczne było dokonanie korekty wskaźników podsumowujących analizę kosztów i korzyści, zarówno w studium wykonalności, jak i we wniosku.”</p> <p>Ad. b)</p> <p>Zakres i plan finansowy projektu odzwierciedlają najkorzystniejszą relację między kwotą wsparcia, podejmowanymi działaniami i osiąganymi celami. Wartość wskaźnika B/C wynosi 1,72.</p> <p>Ad. c)</p> <p>Poziom dofinansowania został określony prawidłowo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wartość całkowita projektu – 76 789 973,82 PLN; - wartość wydatków kwalifikowalnych – 73 247 956,34 PLN; - wartość dofinansowania – 62 260 762,88 PLN (85%). <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - zapewniono poprawność analizy finansowej i ekonomicznej</p>	
Podniesienie parametrów infrastruktury drogowej	1

<p>Dla projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 829 przyjęto następujące parametry techniczne:</p> <p>* klasa techniczna drogi – G (główna);</p> <p>* nośność nawierzchni – 115 kN/oś.</p> <p>(zgodnie z decyzją ZRID (str. 20) oraz decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach (str. 5), a także wnioskiem o dofinansowanie, część: Szczegółowe informacje o projekcie, pole: Zachowanie jednolitych parametrów technicznych (str. 3)).</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.</p>	
<p>Dysponowanie wszystkimi wymaganymi zawiadomieniami o wszczęciu postępowania/postępowań w sprawie wydania decyzji ZRID/ pozwolenia na budowę</p>	<p>1</p>
<p>We wniosku o dofinansowanie w Tabeli – Przygotowanie projektu do realizacji (str. 12) wskazano, że Wnioskodawca dysponuje: Decyzją nr 7/21 z 16.06.2021 r. wydana przez Wojewodę Lubelskiego (sygn. IF-I.7820.7.2020.MM) na realizację inwestycji drogowej dla projektu pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 829 Łucka – Łęczna - Biskupice na odcinku od km 14+860 do km 21+999”</p> <p>W ramach załączników przedstawiono ww. decyzję wraz z decyzją Ministra Rozwoju i Technologii znak pisma DLI-I.7621.22.2021.AN.9 (KO) z 19.05.2023 r.</p> <p>Na dokumentach nie stwierdzono pieczętek potwierdzających ostateczność/prawomocność decyzji.</p> <p>W wyniku poprawy wniosku w ww. Tabeli dodano, że „Decyzja stała się ostateczna dnia 19 maja 2023 r.”.</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.</p>	
<p>Poprawność wskaźników projektu</p>	<p>1</p>
<p>We wniosku o dofinansowanie beneficjent wskazał następujące wskaźniki produktu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Długość zmodernizowanych lub przebudowanych dróg wojewódzkich – 7,14 km; 2. Wspierana infrastruktura rowerowa – 6,92 km; 3. Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (EFRR/FST/FS) – 1 szt. (Wnioskodawca uzupełnił wskaźnik zgodnie z wezwaniem). <p>Wskaźniki są:</p> <ul style="list-style-type: none"> - obiektywnie weryfikowalne, uzasadnione, realne i adekwatne do założeń projektu oraz - przyczyniają się do osiągnięcia wartości wskaźników w FEPW 2021-2027. (vide str. 13-15 wniosku o dofinansowanie). <p>We wniosku o dofinansowanie beneficjent wskazał następujące wskaźniki rezultatu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej: <ol style="list-style-type: none"> a) wartość bazowa w 2020 r – 55 976,58 osobodni/rok; b) wartość docelowa w 2026 r. – 49 275,75 osobodni/rok; 	

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

a) wartość bazowa w 2020 r – 16 863 795,77 pasażerokilometr/rok;

b) wartość docelowa w 2026 r. – 149 337 704,70 pasażerokilometr/rok;

Zgodnie z wezwaniem Wnioskodawca poprawił rok bazowy wskaźników rezultatu na 2020 r. Wezwano Wnioskodawcę również do wyjaśnienia/poprawy rozbieżności:

„1. Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej:

Zgodnie z “Methodological support for ERDF and Cohesion Fund result indicators in the field of transport post 2020” JASPERS (2021), wartość wskaźnika powinna zostać wyliczona jako:

średni dobowy ruch x wskaźnik napełnienia (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)

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

Zgodnie z “Methodological support for ERDF and Cohesion Fund result indicators in the field of transport post 2020” JASPERS (2021),

wartość wskaźnika powinna zostać wyliczona jako: średni dobowy ruch x L – długość odcinka x wskaźnik napełnienia (przy wykorzystaniu danych z Niebieskiej Księgi (motywacja podróży)) x 365. W załączniku o nazwie „analiza_ekonomiczna_DW829” w arkuszu „wskaźniki rezultatu” w zastosowanych wzorach pojawia się dana o wartości „2”, natomiast nie ma danych dot. wskaźnika napełnienia.”

Wnioskodawca wyjaśnił „Dokonano korekty wartości wskaźników, jako wartością bazową uznano rok 2021, 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

Projekt jest spójny z odpowiednimi planami zrównoważonej mobilności miejskiej lub innymi dokumentami planowania mobilności miejskiej – dotyczy inwestycji realizowanych w miejskich obszarach funkcjonalnych

1

Przedmiotowy projekt jest spójny z zapisami Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (z perspektywą 2040), w szczególności poprzez poprawę stanu technicznego drogi wojewódzkiej, zwiększenie spójności komunikacyjnej gmin, budowę infrastruktury rowerowej czy zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym pieszych i rowerzystów (gmina Łęczna jak i gmina miejsko – wiejska Spiczyn zostały wymienione na str. 12 SUMP (Gminy tworzące LOM, str. 65 pkt 2.4 są wymienione rowery i chodniki).

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	
Kwalifikowalność wydatków w projekcie	1
<p>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.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. roboty budowlane – 70 913 319,08 PLN (wydatki kwalifikowalne); 2. nadzór inwestorski – 929 707,20 PLN (wydatki kwalifikowalne); 3. nabycie nieruchomości – 1 385 250,06 PLN (wydatki kwalifikowalne); 4. promocja – 19 680,00 PLN (wydatki kwalifikowalne). <p>Pozostałe wydatki wymienione we wniosku dot. wydatków niekwalifikowalnych.</p> <p>Zgodnie z wezwaniem, Wnioskodawca poprawił wnioski w części: Harmonogram-rzeczowo-finansowy, tak aby każde zadanie odpowiadało pojedynczemu kontraktowi.</p> <p>W projekcie dofinansowanie wynosi 85 % (dofinansowanie 62 260 762,88 PLN, przy wartości wydatków kwalifikowanych 73 247 956,34 PLN) zgodnie z zapisami Regulaminu wyboru projektów § 3 ust. 2.</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.</p>	
Kompletność i spójność informacji przedstawionych w dokumentacji projektowej	1
<p>Uzasadnienie:</p> <p>Ad. a Dołączono wszystkie wymagane załączniki zgodnie z instrukcją wypełniania wniosku. W wyniku wezwania dołączono opinię organu odpowiedzialnego za przygotowanie planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie (znak WPN.6335.87.2023.KWAW) z 16 listopada 2023 r.</p> <p>Ad b. Załączniki do wniosku są prawidłowo przygotowane, ważne (aktualne) i zgodne z odpowiednimi polskimi oraz unijnymi przepisami</p> <p>Ad. c Przedstawiono spójne dane oraz tożsame założenia we wniosku o dofinansowanie oraz stosownych załącznikach do wniosku.</p> <p>W wyniku oceny, stwierdzono rozbieżności, które w wyniku wezwania do poprawy zostały skorygowane przez Wnioskodawcę w przekazanej dokumentacji aplikacyjnej.</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - potwierdzono kompletność i spójność informacji przedstawionych w dokumentacji projektowej.</p>	

Zachowanie jednolitych parametrów technicznych	1
<p>We wniosku o dofinansowanie, część: Szczegółowe informacje o projekcie, pole: Zachowanie jednolitych parametrów technicznych (str. 3) wskazano: Droga wojewódzka nr 829 rozbudowywana w ramach przedmiotowego projektu łączy się z siecią TEN-T poprzez drogi o takich samych lub wyższych parametrach. Przyjęte parametry techniczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> * nośność nawierzchni 115 kN/oś; * przekrój drogi poprzeczny daszkowy 2% <p>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).</p> <p>W odpowiedzi na powyższe Wnioskodawca uzupełnił brakujące informacje, wskazując „Droga wojewódzka nr 829 rozbudowywana w ramach przedmiotowego projektu łączy się z siecią TEN-T poprzez drogi o takich samych lub wyższych parametrach.</p> <p>Przyjęte parametry techniczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> * nośność nawierzchni 115 kN/oś; * przekrój drogi poprzeczny daszkowy 2%, 1/2 (jedna jezdnia, dwa pasy ruchu) <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.</p>	
Dostosowanie drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego	5
<p>W Studium wykonalności, pkt. 8 Analiza instytucjonalna, Przygotowanie projektu do realizacji (str. 55) wnioskodawca wymienił protokół z posiedzenia Rady Technicznej Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie z dnia 16 maja 2017 r., który potwierdza przeprowadzenie dodatkowych uzgodnień.</p> <p>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 i przystanków komunikacji publicznej, ujętych do przebudowy w ramach rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 829. W km 21+958 po stronie lewej drogi, przed skrzyżowaniem z drogą krajową nr 82 zaprojektowano dodatkową zatokę autobusową. 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 Spiczyn i gminą Łęczna. 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 16.05.2017 r. sygn. IP.4131.41.1.2.2017.mm.”</p> <p>Wnioskodawca został wezwany do poprawy wniosku, aby podane dane były zgodne z Instrukcją wypełniania wniosku o dofinansowanie.</p> <p>Wnioskodawca dokonał poprawy wniosku poprzez skorygowanie do 100% udział łącznej długości odcinków drogi, na których przeprowadzono uzgodnienia do całkowitej długości drogi przewidzianej do realizacji.</p> <p>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 stanow-</p>	

iących łącznie 80% i więcej długości drogi planowanej do realizacji.

Projekt jest realizowany na terytorium makroregionu Polski Wschodniej	1
<p>Projekt dotyczy rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 829 na odcinku Kijany – Łęczna od km 14+860 do km 21+999, która znajduje się na terytorium makroregionu Polski Wschodniej, tj. na obszarze województwa lubelskiego (obszar gminy wiejskiej Spiczyn oraz gminy miejsko – wiejskiej Łęczna). Według klasyfikacji NUTS w Polsce jest to: NUTS 1: Makroregion Wschodni; NUTS 2: Województwo Lubelskie.</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.</p>	
Realizacja projektu mieści się w ramach czasowych działania	1
<p>Zgodnie z informacjami przedstawionymi we wniosku o dofinansowanie projekt ma być realizowany w okresie od 01.11.2021 r. do 30.11.2025 r. czyli nie wykracza poza końcową datę okresu kwalifikowalności wydatków w ramach Funduszy Europejskich dla Polski Wschodniej 2021-2027, tj. 31 grudnia 2029 r.</p> <p>Zadania we wniosku o dofinansowanie w Harmonogramie rzeczowo-finansowym (HRF) zaplanowano w poniższych okresach:</p> <p>Zadanie – Prace przygotowawcze: 01.11.2021-31.04.2024;</p> <p>Zadanie – Roboty budowlane wraz z promocją: 01.11.2023-31.08.2025;</p> <p>Zadanie – Nadzór inwestorski: 01.11.2023-31.10.2025;</p> <p>Zadanie – Studium wykonalności: 30.06.2023-22.08.2023</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.</p>	
Projekt jest zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz zasadą „nie czynić poważnych szkód” (Do No Significant Harm).	1
<p>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): „wszystkie rodzaje odpadów powstające na etapie realizacji inwestycji będą magazynowane selektywnie w wyznaczonych miejscach w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników odpadów do środowiska, a następnie przekazane odpowiednim jednostkom dysponującym wszelkimi niezbędnymi pozwoleniami na odbiór odpadów”. (Lista DNSH str. 2, SW str. 65).</p> <p>Realizacja projektu prowadzona będzie w sposób gwarantujący odporność wspartej infrastruktury na zagrożenia klimatyczne i katastrofy naturalne (Lista DNSH str. 1, SW str. 65-66).</p> <p>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. 68).</p>	

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. 10-11).

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

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.

Projekt został ujęty w Regionalnym Planie Transportowym województwa makroregionu Polski Wschodniej

1

Projekt 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.

https://umwl.bip.lubelskie.pl/index.php?id=52&action=details&document_id=1923670

W „Załączniku I - Lista projektów - Harmonogram realizacji - Mapy projektów” w poz. nr 13 - wskazany został projekt:

Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 829 Łucka - Łączna - Biskupice na odcinku Kijany - Łączna który finansowany zostanie z dwóch źródeł: Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021- 2027/Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.

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. Sprawdzono, 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 - wnioski 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 analizował następujące produkty pod kątem zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami:

1. droga wojewódzka nr 829 - wskazano, że droga zostanie wybudowana zgodnie ze standardami architektonicznymi (zaniżone krawężniki; kostki integracyjne - vide str. 57 Studium wykonalności);
2. materiały informacyjno - promocyjne (zastosowanie odpowiednich standardów elektronicznych; elementy tekstowe będą dostosowane dla osób słabo widzących lub niedowidzących - vide str. 57

Studium wykonalności).

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.

Zastosowanie w projekcie elementów poprawiających bezpieczeństwo rowerzystów w ruchu drogowym

5

W ramach inwestycji przewidziano budowę ciągu pieszo-rowerowego i ścieżkę rowerową o nawierzchni asfaltowej. Długość infrastruktury dla rowerów 6,917 km co stanowi 96,98%. Wezwano Wnioskodawcę do wyjaśnień wniosku w zakresie „zgodnie z zapisami Instrukcji wypełnienia wniosku o dofinansowanie należy „Podaj długość planowanych dróg dla rowerów/ dróg dla pieszych i rowerów oraz długość całej inwestycji w wartościach mierzalnych (km). Ponadto, podaj procentowy udział długości planowanych dróg dla rowerów/dróg dla pieszych i rowerów w stosunku do planowanej długości drogi, na której obecnie nie ma takiej infrastruktury. Wynik uzasadnij przedstawiając metodologię jego wyliczenia.”

W odpowiedzi Wnioskodawca wyjaśnił „Na całym odcinku podlegającym rozbudowie, obecnie, czyli przed rozpoczęciem realizacji przedmiotowej inwestycji, nie występuje infrastruktura dla rowerów. W związku z tym do wyliczenia procentowego udziału przyjęto całkowitą długość odcinka rozbudowywanej drogi, czyli długość 7,139 km” i jednocześnie naniósł wyjaśnienia do wniosku o dofinansowanie projektu

Kryterium spełnione. Przyznano 5 pkt – Wnioskodawca w ramach robót budowlanych przewidział budowę dróg dla rowerów /dróg dla pieszych i rowerów na 90% i więcej długości odcinka drogi, na którym nie ma obecnie takiej infrastruktury

Projekt jest zgodny z prawem ochrony środowiska

1

Ad. a)

Została wydana jedna decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach sygn. GKiOŚ.6220.7.13.2017 z 04.04.2018 r., która stała się ostateczna 04.05.2018 r. (pieczętka na decyzji). Decyzja została wydana przez Burmistrza Łęcznej i dotyczy przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 829 Łucka - Łęczna – Biskupice na odcinku od km ok. 14+860 do km ok. 21+999 ”.

Dla decyzji stwierdzono brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Ad. b)

W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zamieszczono informacji na temat wariantowości. Dlatego też, Wnioskodawca został zobowiązany do dołączenia Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia, w ramach której na str. 9 (część 5 Ewentualne warianty przedsięwzięcia) przeanalizowano dwa warianty.

Ad. c)

W decyzji środowiskowej wskazano, że odwodnienie realizowane będzie „na odcinkach przebiegających przez tereny zabudowane, zaprojektowana zostanie sieć kanalizacji deszczowej. Pozostałe odcinki przewidziane są do odwodnienia powierzchniowego systemem rowów przydrożnych” (str. 9 decyzji)

Ad. d) – nie dotyczy

Ad. e)

Najbliżej położony obszar Natura 2000 do 5 km to:

- Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Sieci Natura 2000 PLH 060005 pn. „Dolina Środkowego Wieprza” – 2,6 km .

W uzasadnieniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na str. 13 stwierdzono, że „Ze względu na charakter przedsięwzięcia, polegający na przebudowie istniejącej drogi powiatowej w karcie stwierdzono brak negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji na przedmiot ochrony ww. obszarów Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Decyzje nie zawierają zapisów dotyczących Planów zadań ochronnych.

W Deklaracji organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000, podano, że „Planowana inwestycja realizowana będzie poza obszarami Natura 2000. Najbliżej zlokalizowanymi względem planowanego przedsięwzięcia obszarami Natura 2000 są:

- specjalny obszar ochrony siedlisk Dolina Środkowego Wieprza PLH060005 – zlokalizowany w odległości ok. 2,5 km;
- specjalny obszar ochrony siedlisk Bystrzyca Jakubowicka PLH060096 – zlokalizowany w odległości ok. 4,8 km.

W przedstawionej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie znajdują się zapisy dotyczące Planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000, jak również nie przedstawiono stosownego oświadczenia/opinii RDOŚ. W związku z tym konieczne przedstawianie oświadczenia/opinii RDOŚ w zakresie Planów zadań ochronnych dla obszarów inwestycji, które przebiegają w odległości mniejszej niż 5 km od obszarów Natura 2000.

W związku z powyższym wezwano Wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku w zakresie informacji dotyczących Planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000 znajdujących się buforze 5 km od inwestycji i konieczności uzupełnienia w tym zakresie wniosku poprzez załączenie stosownej opinii RDOŚ. Wnioskodawca załączył do wniosku Opinię organu odpowiedzialnego za przygotowanie planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie (znak WPN.6335.87.2023.KWAW) z 16 listopada 2023 r.

Zgodnie z notatką Przewodniczącego KOP z dnia 29.11.2023 r. „w przypadku braku informacji w decyzji środowiskowej na temat Planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000 wystarczającym dokumentem do oceny przedmiotowego kryterium jest oświadczenie/opinia RDOŚ w zakresie oceny wpływu inwestycji na poszczególne przedmioty ochrony analizowanych obszarów Natura 2000”.

Ad. f) – nie dotyczy

Ad. g) – w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na str. 7 wskazano działania minimalizujące dot. zanieczyszczenia powietrza.

Ad. h) w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazano na str. 12, że „..... W toku dokonanych analiz środowiskowych, w tym analiz tras migracji małych zwierząt, płazów i gadów w rejonie przedsięwzięcia nie stwierdzono potrzeby przebudowy istniejących przepustów na zintegrowane z przejściami dla zwierząt”.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.