

Arkusz oceny projektu

Numer wniosku o dofinansowanie: FEPW.04.01-IP.01-0006/23

Nazwa wnioskodawcy: Województwo Lubelskie

Kryteria wyboru projektu	Przyznana liczba punktów
Projekt jest zgodny z prawem ochrony środowiska	1
<p>Ad. a) Została wydana jedna decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach sygn. BŚ.6220.3.2017 z 12.12.2017 r., która stała się prawomocna 23.01.2018 r. (pieczętka na decyzji). Decyzja została wydana przez Burmistrza Urzędowa i dotyczy przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel – Kraśnik”. Następnie niniejsza decyzja została zmieniona decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach sygn. BŚ.6220.4.18.2020 z 29.12.2020 r., która stała się prawomocna 12.02.2021 r. (pieczętka na decyzji). Decyzja została wydana dla przedsięwzięcia „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel – Kraśnik na odcinku od km 1+326 do km 17+820 oraz budowa ścieżki rowerowej od km 17+820 do skrzyżowania z ul. Fabryczną w m. Kraśnik” (zmiana dotyczy doprojektowania ciągów pieszo-rowerowych oraz chodnika wzdłuż projektowanej do rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel – Kraśnik na odcinku od km ok. 1+313 do km ok. 18+742).</p> <p>Dla decyzji stwierdzono brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.</p> <p>Ad. b) Analizie poddano 3 warianty (vide str. 6 decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz zapisy w Charakterystyce planowanego przedsięwzięcia). Do realizacji wybrano wariant I.</p> <p>Ad. c) W decyzji środowiskowej wskazano, że odwodnienie realizowane będzie rowami przydrożnymi kanalizacją deszczową (str. 7 decyzji)</p> <p>Ad. d) – nie dotyczy</p> <p>Ad. e) Najbliżej położone obszary Natura 2000 do 5 km to: - Obszar sieci Natura 2000 Komaszycze PLH060063 oddalony o ok. 0,6 km od planowanej inwestycji; - Obszar sieci Natura 2000 Dzierzkowice PLH060079 oddalony o ok. 1,6 km od planowanej inwestycji; - Obszar sieci Natura 2000 Polichna PLH060078 oddalony o ok. 4,9 km od planowanej inwestycji; W uzasadnieniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na str. 17 w pkt e) stwierdzono, że inwestycja nie będzie oddziaływać negatywnie na najbliższe położone obszary chronione (...). Decyzje nie zawierają zapisów dotyczących Planów zadań ochronnych.</p> <p>Natomiast w zmienionej decyzji do 5 km mamy: - Obszar sieci Natura 2000 Komaszycze PLH060063 oddalony o ok. 1,7 km od planowanej inwestycji; - Obszar sieci Natura 2000 Dzierzkowice PLH060079 oddalony o ok. 1,6 km od planowanej inwestycji;</p>	

ycji;

Tu mamy przywołane opracowanie Instytutu Badań Ssaków PAN w Białowieży omawiają roztocze Lubelskie str. 17 II decyzji

W przedstawionych decyzjach 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.

Wezwano Wnioskodawcę do poprawy wniosku w zakresie „W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w Deklaracji organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000, w buforze do 5 km od planowanego przedsięwzięcia wskazano dwa obszary: Komasyce PLH060063 i Dzierzkowic PLH060079 oraz potwierdzono, że realizacja inwestycji nie jest sprzeczna z celami ochrony obszarów Natura 2000.

W związku z brakiem informacji, w przekazanych dokumentach nt. uchwalonych Planów zadań ochronnych dla ww. obszarów, proszę o potwierdzenie przez RDOŚ (zgodnie z zapisami kryterium nr 20 lit. e), że dysponuje on szczegółowymi analizami, które nie wykazały negatywnego wpływu (bezpośredniego i pośredniego) realizacji przedmiotowej inwestycji drogowej na cele ochrony wymienione w ww. planach (aktualnie uchwalonych) i tym samym potwierdza, że przedsięwzięcie nie wykaże istotnego negatywnego wpływu na przedmiotowe obszary Natura 2000.”

W wyjaśnieniach Wnioskodawca wskazał, że „Załączono do wniosku o dofinansowanie Opinię organu odpowiedzialnego za przygotowanie Planu Zadań Ochronnych dla obszaru Natura 2000.” Opinia została wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie w dniu 14 listopada 2023 r. w ramach opinii wskazano:

a) Ocenę zgodności realizacji przedmiotowej inwestycji z zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 15 marca 2022 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dzierzkowice PLH060079;

b) Ocenę zgodności realizacji przedmiotowej inwestycji z zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 26 czerwca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Komasyce PLH060063.

Ponadto w konkluzji opinii stwierdzono „Uwzględniając rodzaj, zakres, charakter i usytuowanie przedsięwzięcia, można stwierdzić, że nie spowoduje ono pogorszenia stanu ochrony siedliska i gatunków oraz ich siedlisk, dla ochrony których wyznaczono obszar Natura 2000”.

Ad. f) – nie dotyczy

Ad. g) nie dotyczy

Ad. h) w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazano, że w ramach inwestycji w celu umożliwienia migracji na tereny sąsiednie planuje się obiekty spełniające funkcje przejść dla zwierząt, płotki tymczasowe i stałe ogrodzenia ochronno – naprowadzające.

W wod str. 2 jest mowa o 10 przepustach, w tym 3 z przejściami dla zwierząt.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - projekt spełnia warunki określone w literach a – h.

0

Zastosowanie w projekcie elementów poprawiających bezpieczeństwo niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego na terenach zabudowanych	
<p>Wnioskodawca nie przeprowadził audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla drogi objętej projektem.</p> <p>Kryterium niespełnione. Przyznano 0 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. 25 – 28 z SW). Przedstawiona analiza finansowa (arkusz excel jak również dane przedstawione w Studium wykonalności) nie obejmuje fazy eksploatacji.</p> <p>b) z uwagi na wykazanie przepływów tylko w części realizacji inwestycji, a nie eksploatacji punkt zostanie zweryfikowany po poprawie wniosku (analiza finansowa powinna zawierać fazę realizacji oraz eksploatacji).</p> <p>Ad. 2</p> <p>a) Wnioskodawca zamierza wykorzystywać produkty zgodnie z przeznaczeniem a założone cele projektu zostaną w pełni osiągnięte (vide: str. 38 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.</p> <p>Wezwano Wnioskodawcę do poprawy wniosku w zakresie „Przedstawiona analiza finansowa (arkusz excel jak również dane przedstawione w Studium wykonalności) nie obejmuje fazy eksploatacji inwestycji. Proszę o poprawę zgodnie z zapisami Niebieskiej księgi z części III Analiza finansowa od str. 85, tj. przepływy finansowe powinny zawierać zarówno etap budowy (etap realizacji) jak i eksploatacji (faza operacyjna) zarówno dla wariantu bezinwestycyjnego jak i wariantu inwestycyjnego.”</p> <p>W wyjaśnieniach Wnioskodawca wskazał, że „Analiza finansowa (arkusz excel oraz studium wykonalności) została uzupełniona o Rachunek przepływów pieniężnych dla projektu w okresie realizacji i eksploatacji projektu, zgodnie z uwagą.”</p> <p>Po poprawie wniosku o dofinansowanie oraz studium wykonalności wraz z analizą finansową stwierdzono:</p> <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. 25 – 33 z SW). Skumulowane przepływy pieniężne netto nie są ujemne w każdym roku analizy. Ewentualne ujemne saldo w rachunku przepływów pieniężnych będzie pokrywane z budżetu samorządu. Środki finansowe związane z eksploatacją inwestycji oraz utrzymaniem dróg są co roku zagwarantowane w budżecie Województwa Lubelskiego. Wszelkie koszty związane z utrzymaniem i eksploatacją ww. inwestycji będzie ponosił Wnioskodawca (str. 44 SW).</p> <p>Ad. 2</p> <p>a) Wnioskodawca zamierza wykorzystywać produkty zgodnie z przeznaczeniem a założone cele projektu zostaną w pełni osiągnięte (vide: str. 42 SW).</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 (vide str. 44 SW).

Rezultaty projektu, zgodnie z obowiązującymi standardami utrzymane zostaną przez co najmniej 5 lat od chwili zakończenia realizacji inwestycji (SW, 8. Analiza instytucjonalna, str. 42-45).

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.

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 (25 września 2023 r.), ponieważ realizacja projektu będzie przebiegać w okresie od 01.09.2022 r. do 31.12.2025 r. Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - projekt nie został fizycznie ukończony bądź w pełni zrealizowany przed przedłożeniem do oceny wniosku o dofinansowanie.	
Projekt jest zgodny z zasadą równości kobiet i mężczyzn	1
Projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości kobiet i mężczyzn. W projekcie nie zidentyfikowano barier równościowych, dlatego Wnioskodawca będzie podejmował działania zapewniające przestrzeganie zasady równości szans kobiet i mężczyzn tak, żeby na żadnym etapie realizacji projektu nie wystąpiły tego typu bariery. Na każdym etapie realizacji projektu oraz po jego zakończeniu zostanie zapewnione równe traktowanie kobiet i mężczyzn oraz niedopuszczanie do dyskryminacji żadnej grupy społecznej Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - projekt jest zgodny z zasadą równości kobiet i mężczyzn (tzn. wywiera pozytywny wpływ na tę zasadę lub jest wobec niej neutralny).	
Wyprowadzenie ruchu drogowego poza teren zabudowany	0
Projekt nie przyczynia się do powstania nowego przebiegu drogi z pominięciem terenów zabudowanych. Kryterium niespełnione. Przyznano 0 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

Projekt został ujęty w Regionalnym Planie Transportowym województwa makroregionu Polski Wschodniej

1

Wniosek został złożony 25 września 2023 r.

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.

W „Załączniku I - Lista projektów - Harmonogram realizacji - Mapy projektów” w poz. nr 10 - wskazany został projekt:

Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 833 Chodel - Kraśnik od km 0+000 do km 26+679 o długości 26,679 km - Etap II Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel - Kraśnik na odcinku od km 1+326 (po rozbudowie km 1+000) do km 17+820 (po rozbudowie km 17+207,70) oraz budowa ścieżki rowerowej od km 17+820 do skrzyżowania z ul. Fabryczną w m. Kraśnik, który finansowany zostanie z dwóch źródeł: Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021- 2027/Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027.

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.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - zakres projektu jest ujęty w RPT przyjętym przez województwo.

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

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - Wnioskodawca jest zgodny z typem beneficjenta w SZOP.

Poprawność wskaźników projektu

0

We wniosku o dofinansowanie beneficjent wskazał następujące wskaźniki produktu:

1. długość zmodernizowanych lub przebudowanych dróg wojewódzkich - 11, 65 km;
2. wspierana infrastruktura rowerowa - 11,65 km;

Wezwano Wnioskodawcę do poprawy wniosku w zakresie „Z wyliczeń długości ciągu pieszo-rowerowego wskazanych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wynika, że ciąg pieszo-rowerowy ma długość: 11,667 km.”

W wyjaśnieniach Wnioskodawca wskazał, że „skorygowano wartość wskaźnika infrastruktury rowerowej” co zostało potwierdzone w treści wniosku.

Wezwano Wnioskodawcę do poprawy wniosku w zakresie „Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Zgodnie z zapisami Instrukcji wypełniania wniosku o dofinansowanie „Wskaźnik odnosi się do liczby obiektów w ramach realizowanego projektu, które zaopatrzone w specjalne pojazdy, windy, urządzenia głośnomówiące, bądź inne udogodnienia (tj. usunięcie barier w dostępie, w szczególności barier architektonicznych) ułatwiający dostęp do tych obiektów i poruszanie się po nich osobom z niepełnosprawnościami, w szczególności ruchowymi czy sensorycznymi. Jako obiekty należy rozumieć konstrukcje połączone z gruntem w sposób trwały, wykonane z materiałów budowlanych i elementów składowych, będące wynikiem prac budowlanych (wg. def. PKOB). Należy podać liczbę obiektów, a nie sprzętów, urządzeń itp., w które obiekty zaopatrzone.”

W wyjaśnieniach Wnioskodawca wskazał, że „Poprawiono we wniosku o dofinansowanie wartość wskaźnika o nazwie liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami z 0 na 1.” co zostało potwierdzone w treści wniosku.

Po zmianach we wniosku o dofinansowanie zostały wskazane następujące wskaźniki produktu:

1. długość zmodernizowanych lub przebudowanych dróg wojewódzkich – 11, 65 km;
2. wspierana infrastruktura rowerowa – 11,67 km;
3. Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (EFRR/FST/FS) – 1 szt.

Wskaźniki są:

- 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).

We wniosku o dofinansowanie beneficjent wskazał następujące wskaźniki rezultatu:

1. Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej:
 - a) wartość bazowa w 2022 r – 44 463,78 osobodni/rok;
 - b) wartość docelowa w 2026 r. – 44 949,53 osobodni/rok;
2. Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg:
 - a) wartość bazowa w 2022 r – 2 120 661,65 pasażerokilometr/rok;
 - b) wartość docelowa w 2026 r. – 2 130 605,83 pasażerokilometr/rok;

Wezwano Wnioskodawcę do poprawy wniosku w zakresie „W opisie metodologii beneficjent wskazał, że wyliczenia dokonano w ramach analizy ekonomicznej W samej analizie (plik dołączony do Studium wykonalności) nie ma arkusza kalkulacyjnego lub tabel z wyliczeniami”.

W wyjaśnieniach Wnioskodawca wskazał, że „Dokonano korekty wartości wskaźników, jako wartość bazową uznano rok 2022, 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.”

Po zmianach we wniosku o dofinansowanie zostały wskazane następujące wskaźniki rezultatu:

1. Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej:
 - a) wartość bazowa w 2021 r. – 20 744,62 osobodni/rok;
 - b) wartość docelowa w 2026 r. – 20 862,26 osobodni/rok.
2. Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg:

- a) wartość bazowa w 2021 r – 19 757 632,21 pasażerokilometr/rok;
b) wartość docelowa w 2026 r. – 19 850 343,71 pasażerokilometr/rok.

W przedstawionych w analizie ekonomicznej wyliczeniach (arkusz wskaźniki rezultatu) w przypadku wskaźnika "Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg" w kolumnie G (o takiej samej nazwie jak kolumna F, ale dane dotyczą samochodów ciężarowych) zastosowano wskaźnik napętnienia 1,6. Jest on niepoprawny. Tym samym wskaźnik został wyliczony niepoprawnie (został zawyżony). Z uwagi na niespełnienie kryteriów obligatoryjnych (kryterium nr 15) Wnioskodawca nie został wezwany do poprawy wniosku o dofinansowanie w trybie § 6 ust. 7 Regulaminu wyboru projektów.

Kryterium niespełnione. Przyznano 0 pkt.

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

1

Zgodnie z informacją Wnioskodawcy zawartą w treści wniosku o dofinansowanie projektu (część: Klasyfikacja projektu) „Projekt zlokalizowany jest na obszarze dwóch miejskich obszarów funkcjonalnych: MOF Opole Lubelskie oraz MOF Kraśnik, dla których obecnie nie obowiązuje żadne dokument planowania mobilności miejskiej.”

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - projekt nie jest zlokalizowany w mieście i/albo jego obszarze funkcjonalnym.

Zastosowanie w projekcie elementów poprawiających bezpieczeństwo rowerzystów w ruchu drogowym

5

W ramach inwestycji przewidziano budowę ciągu pieszo-rowerowego o nawierzchni bitumicznej na odcinku 11,65 km co stanowi 99,96% długości (doprojektowanie ciągów pieszo rowerowych str. 5 decyzji zmienionej).

Z wyliczeń długości ciągu pieszo-rowerowego wskazanych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wynika, że ciąg pieszo-rowerowy ma długość: 11,667 km.

Wezwano Wnioskodawcę do poprawy wniosku w zakresie „Z wyliczeń długości ciągu pieszo-rowerowego wskazanych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wynika, że ciąg pieszo-rowerowy ma długość: 11,667 km”.

W wyjaśnieniach Wnioskodawca wskazał, że „We wniosku o dofinansowanie w pkt. Elementy poprawiające bezpieczeństwo rowerzystów w ruchu drogowym poprawiono długość ciągu pieszo-rowerowego z 11,650 km na 11,67 km”.

Po dokonanej poprawie należy stwierdzić, że w ramach inwestycji przewidziano budowę ciągu pieszo-rowerowego o nawierzchni bitumicznej na odcinku 11,67 km co stanowi 100,17% długości.

Kryterium spełnione. Przyznano 5 pkt.

Podniesienie parametrów infrastruktury drogowej

1

Planowana inwestycja dotyczy rozbudowy istniejącej drogi wojewódzkiej.
Dla projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 833 przyjęto następujące parametry techniczne:

* klasa techniczna drogi – G (główna) – jednojezdniowa,

* nośność nawierzchni – 115 kN/oś.

(zgodnie z decyzją ZRID (str. 36) oraz decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach (str. 5), a także wnioskiem o dofinansowanie, część: Szczegółowe informacje o projekcie, pole: Zachowanie jednolitych parametrów technicznych (str. 3)).

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt -projekt dotyczy budowy nowej drogi o parametrach klasy G oraz nośności 11,5 t na oś.

Zakres wsparcia

1

Zakres wsparcia obejmuje: 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).

Wezwano Wnioskodawcę do poprawy wniosku w zakresie „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.”

W wyjaśnieniach Wnioskodawca wskazał, że „We wniosku o dofinansowanie dodano opcję: Budowa lub przebudowa dróg w celu umożliwienia wykonania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.”

W treści wniosku Wnioskodawca naniósł odpowiednie zmiany.

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 - zakres projektu jest zgodny ze szczegółowymi zasadami określonymi dla działania 4.1 w SZOP.

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 – 115 069 278,06 PLN (wydatki kwalifikowalne);
2. nadzór inwestorski – 1 761 959,26 PLN (wydatki kwalifikowalne);
3. nabycie nieruchomości – 6 500 000,00 PLN (wydatki kwalifikowalne);
4. promocja – 6 902,15 PLN (wydatki kwalifikowalne).

Pozostałe wydatki wymienione we wniosku dot. wydatków niekwalifikowalnych.

Wezwano Wnioskodawcę do poprawy wniosku w zakresie „Zgodnie z Instrukcją wypełnienia wniosku o dofinansowanie, w części Harmonogram rzeczowo – finansowy (str. 24) wskazano: zadanie powinno odpowiadać pojedynczemu kontraktowi, jaki będzie zawarty w ramach realizacji projektu lub zakupowi nieruchomości. Dlatego też, powinny zostać wykazane zadania związane z:

1. robotami budowlanymi;
2. nadzorem inwestorskim;
3. nabyciem nieruchomości;
4. promocją projektu;
5. studium wykonalności.”

W wyjaśnieniach Wnioskodawca wskazał, że „Poprawiono harmonogram rzeczowo-finansowy tak, aby każde zadanie odpowiadało pojedynczemu kontraktowi.”

Po poprawie wniosku o dofinansowanie, Wnioskodawca wskazał następujące zadania do realizacji:

1. Roboty budowlane wraz z promocją – od 01.11.2023 do 31.10.2025 r.:

a) roboty budowlane – wydatki całkowite: 135 528 424,80 PLN, wydatki kwalifikowalne: 115 069 278,06 PLN; dofinansowanie: 97 808 886,35 PLN;

b) działania promocyjne i informacyjne - wydatki całkowite: 6 902,15 PLN, wydatki kwalifikowalne: 6 902,15 PLN; dofinansowanie: 5 866,83 PLN.

Działania promocyjne i informacyjne będą dotyczyć umieszczenie w miejscu realizacji projektu tablicy informacyjnej o wymiarach 240x120 cm. Ponadto na stronie internetowej oraz mediach społecznościowych Wnioskodawcy zostanie umieszczony opis projektu zawierający przede wszystkim grupę docelową, cele projektu, planowane efekty, wartość projektu oraz wkład Funduszy Europejskich.

2. Prace przygotowawcze dot. zakupu nieruchomości i wypłaty odszkodowań - od 01.06.2022 do 31.12.2024 r.

Wydatki całkowite: 7 692 873,79 PLN, wydatki kwalifikowalne: 6 500 000,00 PLN; dofinansowanie: 5 525 000,00 PLN.

Zakup nieruchomości nie przekracza Zakup nieruchomości na potrzeby projektu, nie przekracza 10% całkowitych wydatków kwalifikowalnych (wydatki kwalifikowane projektu: 123 338 139,47 PLN; zaplanowane wydatki w zadaniu 6 500 000,00 PLN).

3. Nadzór inwestorski - od 01.11.2023 do 30.11.2025 r.

Wydatki całkowite: 1 761 959,26 PLN, wydatki kwalifikowalne: : 1 761 959,26 PLN; dofinansowanie: 1 497 665,37 PLN.

4. Studium wykonalności – od 30.06.2023 r. do 22.08.2023 r. Wydatek niekwalifikowalny (wydatek całkowity 9 840,00 PLN).

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

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 833.

W celu realizacji zasady zrównoważonego rozwoju zaplanowano:

* stosowanie praktyk w zakresie zrównoważonych zamówień publicznych, zgodnie z polityką i priorytetami krajowymi (vide str. 10 wniosku o dofinansowanie projektu).

- * prowadzenie działań w sposób przyjazny środowisku;
- * realizowanie projektu w sposób, który będzie gwarantował odporność wspartej infrastruktury na zagrożenie klimatu i katastrofy naturalne;
- * realizowanie projektu w sposób nie powodujący degradacji naturalnych siedlisk;
- * rozwój niezawodnej, zrównoważonej i odpornej infrastruktury dobrej jakości.

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

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt – projekt jest zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju i projekt jest zgodny z zasadą „nie czynić poważnych szkód”.

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 - 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), 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 833 – wskazano, że droga zostanie wybudowana zgodnie ze standardami architektonicznymi (zaniżone krawężniki; kostki integracyjne – vide str. 47 Studium wykonalności);
2. materiały informacyjno – promocyjne (zastosowanie odpowiednich standardów elektronicznych; elementy tekstowe będą dostosowane dla osób słabo widzących lub niedowidzących – vide str. 47 Studium wykonalności).

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

Projekt jest realizowany na terytorium makroregionu Polski Wschodniej

1

Projekt dotyczy rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel – Kraśnik, która znajduje się na terytorium makroregionu Polski Wschodniej, tj. na obszarze województwa lubelskiego (obszar gminy Chodel (gmina wiejska) w powiecie opolskim oraz obszar Gminy Urzędów gmina miejsko – wiejska) w powiecie kraśnickim).

Według klasyfikacji NUTS w Polsce jest to: NUTS 1: Makroregion Wschodni; NUTS 2: Województwo Lubelskie.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - projekt jest realizowany na terytorium makroregionu Polski Wschodniej

Dostosowanie drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego	5
<p>W Studium wykonalności na str. 45 wnioskodawca wymienił pisma, które potwierdzają przeprowadzenie dodatkowych uzgodnień. Uzgodnienia lokalizacji infrastruktury wspierającej codzienne przewozy zbiorowego transportu publicznego zostały przeprowadzone z dwoma gminami, tj. z gminą Chodel oraz gminą Urzędów.</p> <p>Wójt gminy Chodel pismem znak BUA.7225.11.2020 z 28.05.2020 r. pozytywnie zaopiniował lokalizację zatok autobusowych wzdłuż projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 833.</p> <p>Burmistrz Gminy Urzędów pismem znak DR.721.5.1.17 z 04.06.2020 r. uzgodnił bez uwag proponowaną lokalizację zatok autobusowych wzdłuż projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 833.</p> <p>Wezwano Wnioskodawcę do poprawy wniosku w zakresie „Zgodnie z instrukcją wypełniania wniosku o dofinansowanie, wnioskodawca zobowiązany był do podanie procentowego udziału łącznej długości odcinków drogi, na których przeprowadzono uzgodnienia i uwzględniono je w projekcie, do całkowitej długości przewidzianej do realizacji drogi w projekcie. Wyniki należało uzasadnić przedstawiając metodologię wyliczenia (str. 7 Instrukcji).”</p> <p>W wyjaśnieniach Wnioskodawca wskazał, że „ZDW posiada uzgodnienia z jednostkami samorządu terytorialnego tj. Gminą Chodel (pismo BUA.7225.11.2020 z dnia 28.05.2020r) i Gminą Urzędów (pismo DR.721.5.1.17 z dnia 04.06.2020 r.) odnośnie lokalizacji infrastruktury wspierającej codzienne przewozy zbiorowego transportu publicznego. Uzgodnienia dotyczą całego odcinka drogi zgłoszonej do dofinansowania. W związku z powyższym zmieniamy udział łącznej długości odcinka drogi, na którym przeprowadzono uzgodnienia do całkowitej długości przewidzianej do realizacji z 80% na 100%.”</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 stanowiących łącznie 80% i więcej długości drogi planowanej do realizacji.</p>	
Dysponowanie wszystkimi wymaganymi zawiadomieniami o wszczęciu postępowania/postępowań w sprawie wydania decyzji ZRID/ pozwolenia na budowę	1
<p>We wniosku o dofinansowanie w Tabeli – Przygotowanie projektu do realizacji (str. 11) wskazano, że Wnioskodawca dysponuje Decyzją nr 4/22 z 07.07.2022 r. wydana przez Wojewodę Lubelskiego sygn. IF-I.7820.16.2021.DS oraz Decyzję znak pisma DLI-III.7621.51.2022.AW.12 z 12.05.2023 r. wydaną przez Ministra Rozwoju i Technologii.</p> <p>W wyniku poprawy wniosku w ww. Tabeli dodano, że „Decyzja stała się ostateczna dnia 12 maja 2023 r.”.</p> <p>Na moment złożenia wniosku o dofinansowanie (25 września 2023) – Wnioskodawca dysponuje wymaganą decyzją ZRID.</p>	

<p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - Wnioskodawca dysponuje wszystkimi wymaganymi zawiadomieniami o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji ZRiD.</p>	
Wpływ na obszary miejskie	1
<p>Inwestycja w infrastrukturę drogową nie obejmuje obszarów miejskich. Zlokalizowana jest na terenie gminy Chodel (gmina wiejska) w powiecie opolskim oraz gminy Urzędów (gmina miejsko-wiejska) w powiecie kraśnickim. Na zdecydowanej długości projektowana trasa drogi pokrywa się z przebiegiem istniejącym. Nowy przebieg drogi wyznaczono na odcinku od km ok. 2+274 do ok. 3+155 i dotyczy obejścia miejscowości Godów (gmina Chodel).</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - zakres projektu nie obejmuje budowy nowych dróg.</p>	
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 (str. 9), wskazano pozytywny wpływ i zgodność projektu z Kartą Praw Podstawowych UE i Konwencją o prawach osób niepełnosprawnych.</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - Wnioskodawca zadeklarował, że projekt nie będzie naruszał postanowień Karty praw podstawowych Unii Europejskiej i Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych.</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 01.09.2022 r. do 31.12.2025 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: Zadanie – Prace przygotowawcze: 01.06.2022-31.12.2024; Zadanie – Roboty budowlane wraz z promocją: 01.11.2023-31.10.2025; Zadanie – Nadzór inwestorski: 01.11.2023-30.11.2025; Zadanie – Studium wykonalności: 30.06.2023-22.08.2023.</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - okres realizacji projektu nie wykracza poza końcową datę okresu kwalifikowalności wydatków FEPW 2021-2027, tj. 31 grudnia 2029 r.</p>	
Kompletność i spójność informacji przedstawionych w dokumentacji projektowej	1

Ad. a

Po uzupełnieniu wniosku (dołączenie opinii RDOŚ w Lublinie w zakresie Planów zadań ochronnych) należy stwierdzić, że do wniosku dołączono wszystkie wymagane załączniki zgodnie z instrukcją.

Ad b.

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

Ad. c

Wezwano Wnioskodawcę do poprawy wniosku w zakresie :

1. W studium wykonalności na str. 41 jest mowa o budowie budynku. Proszę o wyjaśnienie lub poprawę.

2. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach sygn. BŚ.6220.4.18.2020 z 29.12.2020 r. na str. 6 po zsumowaniu danych dot. budowy chodnika wynika, że w ramach inwestycji zostanie wybudowane ok. 1,417 km chodnika, a we wniosku o dofinansowanie na str. 2 wskazano budowę chodnika o długości ok 4 km.

Proszę o wyjaśnienie lub poprawę.

3. Zgodnie z zapisami instrukcji wypełnianie wniosku o dofinansowanie w części „Przygotowanie projektu do realizacji” Wnioskodawca zobowiązany był do podania „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). Należy podać datę uprawomocnienia się decyzji ZRID. Proszę o wyjaśnienie lub poprawę.

W wyjaśnieniach Wnioskodawca wskazał, że:

Ad. 1

Omyłka pisarska. Studium wykonalności zostało skorygowane zgodnie z uwagami.

Ad. 2

Poprawiono we wniosku o dofinansowanie błędnie wpisaną długość budowanego chodnika z 4 km na 1,417 km.

Ad 3

We wniosku o dofinansowanie poprawiono daty uprawomocnienia się decyzji: ZRID - 12.05.2023 r. oraz decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - 12.02.2021 r.

W treści wniosku oraz studium wykonalności Wnioskodawca naniósł odpowiednie zmiany.

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

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.

Zachowanie jednolitych parametrów technicznych	1
<p>Droga wojewódzka nr 833 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% (str. 3 wniosku o dofinansowanie projektu). <p>Wezwano Wnioskodawcę do poprawy wniosku w zakresie „Zgodnie z Instrukcją wypełniania wniosku o dofinansowanie (na str. 4) w części „Zachowanie jednolitych parametrów technicznych” wpisano „W opisie uwzględnij takie parametry jak: dopuszczalny nacisk na oś, przekrój drogi, przepustowość”. W związku z powyższym, proszę o uzupełnienie opisu o informację nt. przekroju drogi (rozumiana jako liczba jezdni).”</p> <p>W wyjaśnieniach Wnioskodawca wskazał, że „Uzupełniono informacje na temat przekroju drogi tj. 1/2 (jedna jezdnia, dwa pasy ruchu)”. W treści wniosku Wnioskodawca naniósł odpowiednie zmiany.</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - przebudowywana droga łączy się z siecią TEN-T, przejściami granicznymi oraz innymi gałęziami zrównoważonego transportu, poprzez drogi o takich samych albo wyższych parametrach</p>	
Przygotowanie projektu do realizacji	4
<p>Na moment złożenia wniosku o dofinansowanie, tj. 25.09.2023 r. zostało ogłoszone postępowanie na roboty budowlane oraz nastąpiło otwarcie ofert (vide: https://zdw-lublin.logintrade.net/zapytania_email,132892,60cf2dfda93076f7c68a70ba6c9b8409.html)</p> <p>Zgodnie z deklaracją z wniosku o dofinansowanie ogłoszenie zostało opublikowane: 10.07.2023 r. Otwarcie ofert nastąpiło: 21.09.2023 r.</p> <p>Ponadto beneficjent dysponuje ZRID-em oraz Decyzją Ministra Rozwoju i Technologii (znak pisma DLI-III.7621.51.2022.AW.12 z 12 maja 2023 r., która jest decyzją ostateczną) oraz Wnioskodawca potwierdził, że Decyzja ZRID stała się prawomocna 12.05.2023 r.</p> <p>W ramach wezwania w kryterium nr 23, Wnioskodawca w wyjaśnieniu potwierdził, że decyzja ZRID jest prawomocna od 12.05.2023 r.</p> <p>Wskazana przez Wnioskodawcę data jest datą wydania decyzji przez Ministra Rozwoju i Technologii, która jest decyzją ostateczną, ale nie prawomocną. 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.</p> <p>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</p>	

drogi.

W przypadku zawiadomienia 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 obwieszeniu 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.

Z uwagi na niespełnienie kryteriów obligatoryjnych (kryterium nr 15 oraz nr 16) Wnioskodawca nie został wezwany do poprawy wniosku o dofinansowanie w trybie § 6 ust. 7 Regulaminu wyboru projektów.

Kryterium spełnione. Przyznano 4 pkt – Wnioskodawca otworzył oferty w ramach postępowania przetargowego na roboty budowlane.

Kategoria drogi

1

Przedmiotowa inwestycji dotyczy rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel – Kraśnik na odcinku od km 1+326 do km 12+980 (rozbudowa istniejącej drogi wojewódzkiej).

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - zakres projektu obejmuje inwestycje w infrastrukturę drogi wojewódzkiej.

Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej

0

Poniższa analiza dotyczy pierwotnie złożonego wniosku o dofinansowanie.

Ad. a) Analiza ekonomiczna została przeprowadzona prawidłowo, tj. wzięto pod uwagę wartości z Niebieskiej Księgi, zastosowano właściwe wzory.

W dołączonym excelu o nazwie „analiza ekonomiczna” w arkuszu „DDanetechniczne” w wierszu nr 28 (numeracji excel) przedstawiono „prędkość dopuszczalną” dla obydwu wariantów przyjęto 50 km/h. W zakładkach dotyczących poszczególnych kosztów (np. eksploatacji/czas przewozu pasażerskich itd.) przyjęto koszty jak dla dróg o prędkości 70-80 km/h dla obydwóch wariantów. Konieczna poprawa analizy w tym zakresie, tj. przyjęcie właściwych prędkości dla odpowiednich odcinków.

Ponadto należy wyjaśnić różnicę w wartości pomiędzy średnim natężeniem pojazdów na całym odcinku projektu [P/dobę] wskazanym w Programie Strategicznym Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do roku 2040) na poziomie 3357 P/dobę, a wartościami wskazanymi w zakładce o nazwie „DSDRiPPrognozaRuchu”, gdzie została wykazana wartość na poziomie 2903.

Analiza finansowa została przeprowadzona tylko dla okresu realizacji projektu. Nie wzięto pod uwagę okresu eksploatacji. Zgodnie z zapisami Niebieskiej księgi z części III Analiza finansowa od str. 85, tj. przepływy finansowe powinny zawierać zarówno etap budowy (etap realizacji) jak i eksploatacji (faza operacyjna). Dotyczy to zarówno wariantu bezinwestycyjnego jak i wariantu inwestycyjnego. Konieczna poprawa.

Ad. b) Zakres i plan finansowy projektu odzwierciedlają najkorzystniejszą relację między kwotą wsparcia, podejmowanymi działaniami i osiąganymi celami. Wartość wskaźnika B/C wynosi 1,01. Projekt jest na granicy opłacalności wykonania.

Ad. c) Poziom dofinansowania został określony prawidłowo:

- wartość całkowita projektu – 145 000 000 PLN;
- wartość wydatków kwalifikowalnych – 123 338 139,47 PLN;
- wartość dofinansowania – 104 837 418,55 PLN (85%).

W ramach wezwania do uzupełnień, skierowano zapytanie do Wnioskodawcy w zakresie poprawy wniosku: „W dołączonym arkuszu kalkulacyjnym o nazwie „analiza ekonomiczna” w arkuszu „DDaneTechniczne” w wierszu nr 28 (numeracji arkusza kalkulacyjnego) przedstawiono „prędkość dopuszczalną” dla obydwu wariantów przyjęto 50 km/h. W zakładkach dotyczących poszczególnych kosztów (np. eksploatacji/czas przewozu pasażerskich itd.) przyjęto koszty jak dla dróg o prędkości 70-80 km/h lub 60-70 km/h dla obydwóch wariantów, a w zakładce „DSDRiPPrognozaRuchu” przyjęto prędkości 80-90 km/h lub od 60 – powyżej 70 km/h . Proszę o wyjaśnienie i ewentualną poprawę analizy w tym zakresie, tj. przyjęcie właściwych prędkości dla wariantu bezinwestycyjnego i inwestycyjnego”.

W wyjaśnieniach Wnioskodawca wskazał, że „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 ZAMIĘJSKIE 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 związku ze zmianami w tym zakresie, konieczne było dokonanie korekty wskaźników podsumowujących analizę kosztów i korzyści, zarówno w studium wykonalności, jak i we wniosku.”

W aktualnej wersji wniosku o dofinansowanie w studium wykonalności oraz analizie ekonomicznej stwierdzono, że dokonano zmian nie tylko poprzez zmianę prędkości w zakładce „DDaneTechniczne”, ale zmieniono również wartości kosztów w następujących zakładkach:

1. „DKosztyEksploPoj”- przyjęto wartości z tablic kosztów jednostkowych do wykorzystania w analizach kosztów i korzyści opublikowanych na stronach CUPT (w pierwotnie złożonych dokumentach były to dane z Niebieskiej księgi);
2. „DKosztCzasPrzewPas” oraz „DKosztCzasPrzewTow” – wpisano dane bez podania ich źródła. Dane nie wynikają z Niebieskiej Księgi, jak również z tablic kosztów jednostkowych do wykorzystania w analizach kosztów i korzyści opublikowanych na stronach CUPT;
3. „DKosztWypad” – wpisano dane bez podania ich źródła. Dane nie wynikają z Niebieskiej Księgi, jak również z tablic kosztów jednostkowych do wykorzystania w analizach kosztów i korzyści opublikowanych na stronach CUPT;
4. W zakładce „KosztyDrogowe” w kolumnie „Przebudowa WO” w roku 2025 oraz 2045 wpisano kwotę 10 000 000, 00 PLN. Nie podano metodologii wyliczenia tej wartości (nie są to wartości z Niebieskiej księgi, jak również z kosztów jednostkowych CUPT), jak również nie wyjaśniono powodu jej wprowadzenia (w pierwotnej wersji wniosku o dofinansowanie brak wartości w tej kolumnie).

Wprowadzone zmiany bez podania ich źródła uniemożliwiają potwierdzenie, że analiza ekonomiczna została przeprowadzona prawidłowo w zakresie kryterium w literze a) i b). Po wprowadzonych zmianach w ramach ww. kosztów wskaźnik B/C wynosi 1,31. Natomiast z uwagi na nie podanie źródeł danych przedmiotowych kosztów nie można potwierdzić czy wartość wskaźnika jest poprawna (został zastosowany poprawny wzór, ale dane źródłowe wpływają na wartość wskaźnika). W związku z powyższym nie jest możliwe potwierdzenie, czy w przypadku poprawy danych, projekt w dalszym ciągu byłby opłacalny tj. wskaźnik B/C >1.

W związku z powyższym ocena kryterium jest następująca:

- nie jest możliwa pozytywna ocena wymagania zawartego w literze a) i b)
- prawidłowo przeprowadzono wyliczenia poziomu dofinansowania (litera c).

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.