

**Najczęściej zadawane pytania dotyczące naboru w ramach
Działania 4.2 Rozwój i poprawa zrównoważonej mobilności na szczeblu
regionalnym i lokalnym
(nabór nr FEKP.04.02-IZ.00-222/25)**

(W przypadku pojawiających się kolejnych pytań materiał będzie aktualizowany)

Pytanie 1: Co należy rozumieć pod pojęciem transportu pozamiejskiego?

Odpowiedź: Za transport pozamiejski, który może być wspierany w ramach naboru, należy co do zasady uznać transport zbiorowy niewchodzący w definicję transportu miejskiego. Zgodnie z definicją transportu miejskiego, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym komunikacja miejska to gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:

a) miasta i gminy,

b) miast, albo

c) miast i gmin sąsiadujących

– jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie.

Pytanie 2: Czy w ramach naboru będzie możliwość ubiegania się o dofinansowanie przebudowy przystanków autobusowych na trasach publicznych linii autobusowych?

Odpowiedź: Planowane w ramach inwestycji działania muszą być ściśle związane i ukierunkowane na rozwój transportu pozamiejskiego. W przypadku przebudowy/budowy przystanków autobusowych kwalifikowalne są przystanki obsługujące linie transportu pozamiejskiego, bez względu na to, czy są ulokowane w granicach miasta czy poza nim.

Pytanie 3: Kryterium C.6 Infrastruktura paliw alternatywnych wykorzystywanych w transporcie indywidualnym - prośba o doprecyzowanie definicji kryterium.

W tym kryterium sprawdzamy, czy w odniesieniu do infrastruktury paliw alternatywnych wykorzystywanych w transporcie indywidualnym:

- infrastruktura zapewnia niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników;
- nie ma możliwości finansowania inwestycji ze źródeł prywatnych;

- inwestycja jest poparta analizą potrzeb;
- analiza kosztów i korzyści projektu (CBA) wykazuje pozytywne efekty ekonomiczne inwestycji.

Kryterium dotyczy projektów, w których będzie realizowana infrastruktura paliw alternatywnych dedykowana ładowaniu/tankowaniu pojazdów zeroemisyjnych wykorzystywanych w transporcie indywidualnym.

Kryterium jest weryfikowane w oparciu o wniosek o dofinansowanie projektu i załączniki.

Odpowiedź: Kryterium jako całość odnosi się do infrastruktury wykorzystywanej przez użytkowników indywidualnych.

Tiret 1 ma na celu weryfikację, czy infrastruktura ładowania będzie dostępna dla każdego użytkownika zamierzającego z niej skorzystać. Projekt nie może być skierowany np. tylko do klientów galerii handlowych, mieszkańców określonych budynków, posiadaczy określonej marki samochodu itp.

Tiret 2 ma na celu uniknięcie wsparcia publicznego w sytuacji, gdy inwestycja ma charakter dochodowy i może być zrealizowana ze środków prywatnych (np. kredytu bankowego). Siłą rzeczy może mieć to miejsce w przypadku np. ładowarek pojazdów elektrycznych wykorzystywanych na zasadach komercyjnych.

Tiret 3 i 4 odnosi się do infrastruktury dla użytkowników indywidualnych, gdzie inwestorami mogą być konkurujące ze sobą podmioty prywatne (np. operatorzy konkurujących ze sobą stacji benzynowych funkcjonujących na tym samym obszarze). Wówczas inwestycje zainicjowane przez jednego operatora mogą skłonić do podobnych inwestycji również konkurujące z nim przedsiębiorstwa, a to z kolei może prowadzić do przeskalowanych inwestycji w sytuacji, gdy udział kapitału prywatnego jest na tyle mały, że całkowicie eliminuje związane z tym ryzyko biznesowe. W takiej sytuacji może być niezbędne dokonanie niezależnej analizy rynku w celu oceny czy skala planowanych inwestycji jest zasadna w świetle prognozowanego popytu.

W kryterium C.6 tiret 3 i 4 mowa o analizie, która będzie potwierdzała potrzebę realizacji inwestycji. Instytucja Zarządzająca FEdKP nie określa konkretnych elementów, jakie powinna zawierać analiza potrzeb. Analiza powinna być sporządzona w sposób rzetelny i obiektywny. Analiza powinna zawierać argumenty potwierdzające i wskazujące na potrzebę realizacji inwestycji. Poszczególne tirety w kryterium wymieniają główne kierunki dot. treści analizy.

Odnosnie analizy kosztów i korzyści projektu (CBA), to koszty i korzyści powinny odnosić się, co do zasady, do inwestora, gdyż powinny wskazywać zasadność realizacji inwestycji przez dany podmiot.

Pytanie 4: Czy możliwe jest dofinansowanie wsparcia usług transportowych typu „od drzwi do drzwi” lub „na żądanie” na terenach miejskich?

Odpowiedź: Kryteria wyboru projektów nie ograniczają realizacji tego typu inwestycji tylko do transportu stricte pozamiejskiego. Podkreślić jednak należy, że nabór ukierunkowany jest na rozwój transportu pozamiejskiego, co odzwierciedlone jest m.in. we wskaźnikach i definicjach wskaźników przypisanych do naboru i Działania 4.2. Ponadto, pamiętać należy, że celem wprowadzenia usług typu „od drzwi do drzwi” czy „na żądanie” jest zapewnienie dostępności obszarów peryferyjnych i niwelowanie różnic w dostępie do transportu publicznego. W związku z powyższym, zaplanowane inwestycje powinny być skierowane na realizację celu naboru, którym jest rozwój transportu pozamiejskiego.

Pytanie 5: Czy jest możliwe złożenie wniosku dotyczącego wsparcia usług transportowych typu „od drzwi do drzwi” lub „na żądanie”, które będzie dedykowane dla osób niepełnosprawnych?

Odpowiedź: W przypadku projektów wpisującym się w typ projektu 4 „Wsparcie usług transportowych typu „od drzwi do drzwi” lub „na żądanie” należy przez to rozumieć świadczenie usługi zbiorowego transportu publicznego o niedyskryminacyjnym charakterze, tj. zapewniającym powszechną dostępność do usługi. W związku z powyższym zakres planowanej inwestycji, jeśli będzie skierowany tylko do osób z niepełnosprawnościami, nie wpisuje się w zakres Działania 4.2. W ramach przedmiotowego Działania wspieramy m.in. rozwój i usprawnienie transportu publicznego. Jeśli zakładana usługa transportowa obejmować ma tylko osoby z orzeczeniem o niepełnosprawności, nie wpisuje się ona w definicję transportu publicznego wskazaną w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U z 2023 r. poz. 2778). Zgodnie z ww. ustawą publiczny transport zbiorowy to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Ograniczenie usługi transportowej tylko do określonej grupy osób sprawia, że takiej usługi nie można zakwalifikować jako usługi świadczonej w ramach publicznego transportu zbiorowego, co wyklucza z możliwości ubiegania się o wsparcie w ramach Działania 4.2. Dodatkowo podkreślić również należy, że inwestycje z zakresu transportu publicznego zgodnie z kryterium C.1 Zgodność z dokumentami strategicznymi muszą być zgodne z Regionalnym Planem Transportowym dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2027 lub innym dokumentem planowania transportu na poziomie lokalnym.

Pytanie 6: Na czym polega wsparcie usług transportowych typu „od drzwi do drzwi” lub „na żądanie”? Czy to zadanie poza np. zakupem pojazdów może zawierać również inne działania - jakie ?

Odpowiedź: Usługa typu „od drzwi do drzwi” czy „na żądanie” odnosi się do kompleksowej usługi przemieszczania się pasażerów od punktu początkowego do

docelowego. To innowacyjne podejście do organizacji podróży, które może przyczynić się np. do braku konieczności korzystania z dodatkowych środków transportu publicznego. W praktyce, usługa „od drzwi do drzwi” w przypadku np. transportu autobusowego polega na zapewnieniu pasażerom wygodnego i efektywnego transportu od drzwi do drzwi. Pojazdy obsługując trasy powinny docierać bezpośrednio do miejsc zamieszkania pasażerów.

Można przyjąć, że głównymi cechami tej usługi są:

- Bezpośredni transport od drzwi do drzwi – Usługa door to door obejmuje bezpośrednie połączenie z punktu początkowego (np. domu klienta) do punktu docelowego, eliminując konieczność przesiadek czy dodatkowego przemieszczania się pieszo.
- Personalizacja trasy – Trasa podróży jest dostosowywana do indywidualnych potrzeb klienta.
- Komfort i wygoda – Pasażerowie mogą cieszyć się wygodą podróżowania bez konieczności martwienia się o organizację dodatkowych etapów trasy.
- Oszczędność czasu.

Celem wprowadzenia usług typu „od drzwi do drzwi” czy „na żądanie” jest zapewnienie dostępności obszarów peryferyjnych i niwelowanie różnic w dostępie do transportu publicznego.

Wydatkami mogą być np. koszty związane z zakupem pojazdów, systemu obsługi zamówień i systemu biletowego, przystankami itp.

Pytanie 7: Czy wiaty przystankowe zakupione w ramach naboru muszą być ustawione na przystankach zlokalizowanych na trasie linii pozamiejskich?

Odpowiedź: W przypadku wiat przystankowych kryteria wyboru projektów nie ograniczają realizacji tego typu inwestycji tylko do lokalizacji obsługujących wyłącznie linie pozamiejskie. Podkreślić jednak należy, że nabór ukierunkowany jest na rozwój transportu pozamiejskiego, co odzwierciedlone jest m.in. we wskaźnikach i definicjach wskaźników przypisanych do naboru i Działania 4.2. W związku z powyższym, zaplanowane inwestycje powinny być skierowane na realizację celu naboru, którym jest rozwój transportu pozamiejskiego.

Pytanie 8: Czy powołanie się na SUMP lub plan transportowy będzie wystarczające do spełnienia kryterium C.1 Zgodność z dokumentami strategicznymi?

Odpowiedź: W definicji kryterium C.1 wskazano, że w kryterium sprawdzamy, czy projekt jest zgodny z Regionalnym Planem Transportowym dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2027 lub innym dokumentem planowania transportu na poziomie lokalnym, aktualnym na dzień wszczęcia postępowania. Poprzez inny dokument planowania transportu na poziomie lokalnym należy rozumieć np. Plan rozwoju transportu lub inny dokument planistyczny w tym zakresie.

Przyjmuje się, że tego rodzaju dokumenty powinny m.in. zawierać ocenę stanu obecnego wraz ze wskazaniem działań, które powinny być podjęte w przyszłości dla poprawy tego stanu. Ważna jest identyfikacja najważniejszych interesariuszy po stronie podaży i popytu rynku transportowego oraz włączenie ich w proces opracowania rozwiązań w zakresie transportu. Niezbędna jest też partycypacja społeczna w procesie. Jeśli więc plan transportowy lub SUMP zawiera ww. wskazówki kryterium będzie spełnione.