

Szanowni Państwo,

W związku z trwającymi pracami nad kryteriami wyboru projektów dla następujących działań FEPW 2021-2027:

3.1 Zrównoważona mobilność miejska,

4.1 Infrastruktura drogowa.

Proponujemy następujące zmiany w zgłoszonych projektach kryteriów:

4.1 Infrastruktura drogowa

A. Postulujemy uzupełnienie kryteriów obligatoryjnych (ocenianych w formie 0 lub 1 pkt) o warunek spełnienia przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych w formie spełniania zapisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (poz. 1518). W naszej ocenie warunek spełnienia zapisów ww. rozporządzenia może zostać wprowadzony na trzy różne sposoby:

1. [Rozwiązane wskazane przez nas jako preferowane] Jako dodatkowy warunek sprawdzany w ramach kryterium nr 8 „podniesienie parametrów infrastruktury drogowej”. Proponowane nowe brzmienie kryterium:

*Ocenie podlega, czy realizacja projektu spowoduje podniesienie parametrów planowanej do zrealizowania infrastruktury drogowej w stosunku do stanu wyjściowego, co oznacza dostosowanie dróg przynajmniej do klasy G i nacisku o nośności 11,5 t na oś **oraz spełnienie zapisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (poz. 1518).***

Ocena na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie wraz załącznikami. Możliwe jest przyznanie 0 albo 1 pkt., przy czym:

*0 pkt. – realizacja projektu nie spowoduje dostosowania drogi przynajmniej do klasy G i nacisku o nośności 11,5 t na oś **oraz do zapisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (poz. 1518).***

*1 pkt – realizacja projektu spowoduje dostosowanie drogi przynajmniej do klasy G i nacisku o nośności 11,5 t na oś, albo przebudowywana droga posiada powyższe parametry, albo projekt dotyczy budowy nowej drogi o wskazanych parametrach, **a także spowoduje dostosowanie drogi do zapisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (poz. 1518).***

2. [Rozwiązanie proponowane przez nas jako drugie w kolejności] Jako precyzujący warunek sprawdzany w ramach kryterium nr 17 „projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, a tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami”.

Proponowane nowe brzmienie kryterium (tylko wybrany fragment z propozycją uzupełnienia:

[...] 1. Przez pozytywny wpływ należy rozumieć zapewnienie dostępności infrastruktury, środków transportu, towarów, usług, technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych oraz wszelkich produktów projektów (w tym także usług) dla wszystkich ich użytkowników/ użytkowników. Dostępność pozwala osobom, które mogą być wykluczone (ze względu na różne przesłanki, np. wiek, tymczasową niepełnosprawność, opiekę nad dziećmi itd.), w szczególności osobom z niepełnosprawnościami i starszym, na korzystanie z nich na zasadzie

równości z innymi osobami². **W przypadku infrastruktury technicznej dróg oznacza to spełnienie zapisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (poz. 1518).** Dopuszczalne jest uznanie neutralności poszczególnych produktów/ usług projektu w stosunku do ww. zasady, o ile Wnioskodawca wykaże, że produkty/ usługi nie mają swoich bezpośrednich użytkowników/ użytkowniczek (np. trakcje kolejowe, instalacje elektryczne, linie przesyłowe, automatyczne linie produkcyjne, zbiorniki retencyjne, nowe lub usprawnione procesy technologiczne). W takiej sytuacji również uznaje się, że projekt ma pozytywny wpływ na ww. zasadę. [...]

Uzasadnienie:

Wprowadzone w 2022 roku rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (poz. 1518) wprowadza istotne zmiany dot. warunków technicznych dla budowy dróg przede wszystkim w zakresie bezpieczeństwa oraz dostosowania infrastruktury drogowej dla potrzeb osób ze specjalnymi potrzebami, w szczególności niepełnosprawnych. Dostosowanie projektów dofinansowanych ze środków UE wyłącznie do nowych przepisów techniczno-budowlanych będzie sprzyjało osiągnięciu wskaźników programu w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Należy dążyć, aby wszystkie budowane drogi były realizowane w zgodzie z nowymi przepisami i premiować przyznawaniem dotacji wyłącznie inwestorów, którzy byli w stanie dostosować składane o dofinansowanie inwestycje do nowych przepisów. Należy pamiętać, że budowana infrastruktura będzie służyła jej użytkownikom przez dziesięciolecia (zanim zostanie ponownie przebudowana) i wybudowane jej obecnie według starych, preferujących często mniej bezpieczne rozwiązania drogowe, standardów będzie szkodliwe przez wiele lat.

B. Postulujemy zmianę brzmienia oraz uproszczenie punktacji w kryterium nr 25 „zastosowanie w projekcie elementów poprawiających bezpieczeństwo rowerzystów w ruchu drogowym”.
Proponowane przez nas nowe brzmienie i punktacja kryterium (zmieniono całą treść):

Ocenie podlega, czy w ramach inwestycji przewidziano budowę drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów lub dostosowanie jezdni dla ruchu rowerów z zachowaniem ciągłości tras dla rowerów w ramach projektowanego odcinka drogi i poza nim.

Ocena na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie wraz z załącznikami.

Możliwe jest przyznanie 0, 2, albo 5 pkt., przy czym:

0 pkt. – Wnioskodawca w ramach robót budowlanych nie przewidział budowy drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów lub dostosowania jezdni dla ruchu rowerów (w zgodzie z par. 40 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (poz. 1518)).

1 pkt. – Wnioskodawca w ramach robót budowlanych przewidział budowę dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów lub dostosowanie jezdni dla ruchu rowerów (w zgodzie z par. 40 ust. 3, 4 i 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (poz. 1518)), ale nie zachował ciągłości tras dla rowerów w ramach projektowanego odcinka drogi lub poza nim.

5 pkt. – Wnioskodawca w ramach robót budowlanych przewidział budowę drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów lub dostosowanie jezdni dla ruchu rowerów (w zgodzie z par. 40 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-

budowlanych dotyczących dróg publicznych (poz. 1518) oraz zachował ciągłość tras dla rowerów w ramach projektowanego odcinka drogi lub poza nim.

Uzasadnienie:

Proponowane brzmienie kryterium nadmiernie komplikowało przygotowanie i ocenę wniosków, gdyż wymagało przygotowania dodatkowej analizy dotyczącej długości projektowanej infrastruktury rowerowej w projekcie. Ponadto stare brzmienie kryterium posługiwało się pojęciami nieściśłymi i niestosowanymi w obecnym stanie prawnym dotyczącym warunków budowy dróg, np. ścieżka rowerowa. Proponowane nowe brzmienie stosuje aktualne pojęcia stosowane w prawie dotyczącym budowy dróg, np. droga dla rowerów, droga dla rowerów i pieszych. Ocena wniosku na podstawie nowego brzmienia i znaczenia kryterium nie wymaga analizy długości budowanej infrastruktury rowerowej. Wymagane jest jedynie sprawdzenie, czy infrastruktura rowerowa jest zastosowana w zgodzie z obowiązującymi przepisami technicznymi, a jeśli tak, to czy łączy się z infrastrukturą rowerową występującą poza projektem drogowym (zachowuje ciągłość). Nowa punktacja proponuje także znacznie wyższą preferencję dla projektów, które przewidują wysoki standard realizacji infrastruktury rowerowej, poprzez nadanie takim projektom maksymalnej punktacji wyższej kilkukrotnie od punktacji nadawanej projektom gorzej jakości. Punktacja zastosowana w starej propozycji nadawała stosunkowo dużą liczbę punktów projektom, które nie gwarantowały wysokiej jakości infrastruktury rowerowej, bo uzupełnienie braków w ciągłości infrastruktury w 30, 50 czy nawet 70% nadal powodowało brak funkcjonalności całej sieci infrastruktury rowerowej w myśl zasady, iż infrastruktura rowerowa jest tak zła, jak najgorszy z jej elementów.

C. Postulujemy zmianę brzmienia oraz uproszczenie punktacji w kryterium nr 26 „zastosowanie w projekcie elementów poprawiających bezpieczeństwo niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego na terenach zabudowanych”. Proponowane przez nas nowe brzmienie i punktacja kryterium (zmieniono całą treść):

Ocenię podlega, czy Wnioskodawca w ramach projektu przeprowadził audyt ruchu drogowego i w efekcie na terenie zabudowanym zachował ciągłość tras ruchu niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego oraz zasady uspokajania ruchu drogowego adekwatne do klasy drogi.

Ocena na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie wraz z załącznikami.

Możliwe jest przyznanie 0, albo 1, albo 5 pkt., przy czym:

0 pkt. – Wnioskodawca nie przeprowadził audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla drogi objętej projektem oraz nie ocenił wpływu drogi na ciągłość tras niezmotoryzowanych uczestników ruchu oraz nie zastosował zasad uspokojenia ruchu adekwatnych do klasy drogi [zgodne z wytycznymi Ministerstwa Infrastruktury ZASADY USPOKAJANIA RUCHU NA DROGACH ZA POMOCĄ FIZYCZNYCH ŚRODKÓW TECHNICZNYCH].

1 pkt. – Wnioskodawca przeprowadził audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ocenił wpływ drogi na ciągłość tras niezmotoryzowanych uczestników ruchu, lecz nie zastosował zasad uspokojenia ruchu adekwatnych do klasy drogi.

5 pkt. – Wnioskodawca przeprowadził audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ocenił wpływ drogi na ciągłość tras niezmotoryzowanych uczestników ruchu, a także zastosował zasady uspokojenia ruchu adekwatne do klasy drogi.

Uzasadnienie:

Pierwotne brzmienie kryterium odnosiło się do przeprowadzenia audytu bezpieczeństwa ruchu dla drogi i zastosowania jego zaleceń w projekcie w terenie zabudowanym. Uważamy takie podejście do oceny projektu za niewystarczające, ponieważ co do zasady audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego są realizowane dla pozamiejskich odcinków dróg oraz w związku z tym w audytach bezpieczeństwa preferowane są środki bezpieczeństwa ruchu adekwatne dla terenów pozamiejskich, które nie przystają do warunków istniejących i adekwatnych dla terenów zabudowanych. Dlatego, choć nie odstępujemy od oceny czy dla drogi został wykonany audyt BRD, proponujemy wprowadzenie dodatkowego warunku w zakresie zastosowania w projekcie zasad uspokojenia ruchu, zgodnych z wytycznymi Ministerstwa Infrastruktury. W naszej ocenie zapewni to zastosowane w projektach konkursowych rozwiązania BRD bardziej adekwatnych dla terenów zabudowanych. Jednocześnie proponujemy odejście od punktacji wymagającej przeprowadzenia analizy długości drogi, na której zastosowano rozwiązania BRD, jako czasochłonnej i niewiele wnoszącej do oceny bezpieczeństwa, ponieważ wiele zaleceń audytów BRD ma charakter punktowy. W zamian za to proponujemy ocenę na zasadzie spełnia/nie spełnia, prowadzącą do uproszczenia punktacji. Przy czym preferowane – punktowane kilkukrotnie lepiej od pozostałych, są projekty stosujące zasady uspokojenia ruchu zgodne z wytycznymi Ministerstwa Infrastruktury.

D. Postulujemy zmianę brzmienia oraz uproszczenie punktacji w kryterium nr 29 „dostosowanie drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego”. Proponowane przez nas nowe brzmienie i punktacja kryterium (zmieniono całą treść):

Ocenie podlega, czy projekt realizowany będzie na drodze, na której prowadzone są lub będą codzienne przewozy publicznego transportu zbiorowego oraz zakres dostosowania drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego.

Kryterium oceniane będzie poprzez sprawdzenie, czy na modernizowanej drodze są prowadzone, lub na nowej drodze są lub będą prowadzone przewozy publicznego transportu zbiorowego oraz czy droga zostanie dostosowana do wykonywania tego typu przewozów.

Ocena na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie wraz z załącznikami.

Możliwe jest przyznanie 0 albo 1, albo 5 pkt., przy czym:

0 pkt. – Wnioskodawca nie uwzględnił w projekcie elementów z zakresu dostosowania drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego.

1 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, ale nie wiadomo czy przewozy tego typu będą na tej drodze prowadzone po realizacji inwestycji.

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 oraz na drodze są prowadzone lub do 1 roku od realizacji inwestycji zostaną uruchomione przewozy publicznego transportu drogowego.

Uzasadnienie:

Przedstawiony projekt kryterium przewidywał ocenę na podstawie udziału infrastruktury dostosowującej drogę do przewozów publicznego transportu zbiorowego. Uważamy takie podejście za niewłaściwe, ponieważ co do zasady infrastruktura przewozów transportu zbiorowego ma charakter punktowy (przystanki) i procentowe obliczenie jej udziału do długości drogi może być

niemożliwe lub niemożliwe będzie wykazanie wysokich procentowo wartości jej udziału w długości przebudowywanej drogi. Po drugie, tego typu podejście wymagało dodatkowej pracochłonnej analizy projektu drogowego. Dlatego proponujemy uproszczenie oceny. W naszej propozycji polega ona na ocenie spełnia/nie spełnia w dwóch zakresach: pierwszy dotyczy uzgodnienia z samorządami i dostosowania drogi do codziennych przewozów transportu publicznego i był proponowany do tej pory, drugi dotyczy prowadzenia lub planu wprowadzenia przewozów transportu publicznego na modernizowaną lub budowaną drogą i jest nowym elementem oceny. Dodatkowo ocena w znaczny sposób premiuje projekty, które dostosowują do prowadzenia publicznego transportu drogowego drogi, gdzie takie przewozy faktycznie się pojawiają, tym samym wywołują premiowanie projektów przyczyniających się do realizacji istotnych wskaźników rezultatu funduszy europejskich w Polsce dotyczących wzrostu przewozów publicznym transportem zbiorowym.

3.1 Zrównoważona mobilność miejska

A. Postulujemy rezygnację z kryterium nr 22 „Uwzględnienie koncepcji „Mobilność jako usługa” (z ang. MaaS) w projekcie” lub zastąpienie go innym kryterium (albo rozbudowanie kryterium nr 23 – postulat B), które jest ściślej związane z poprawą usług przewozowych w ramach mobilności miejskiej.

Uzasadnienie:

Obecnie przedstawione brzmienie kryterium jest bardzo ogólne i nie daje podstaw do rzetelnej oceny zastosowania tej koncepcji w projekcie i w efekcie może prowadzić do uznaniowego zastosowania kryterium przez ekspertów oceniających.

B. Postulujemy zmianę brzmienia w kryterium nr 23 „Uwzględnienie rozwiązań dotyczących integracji usług przewozowych na obszarze MOF w projekcie” poprzez zastąpienie dotychczasowych elementów oceny na nowe, ściślej związane z faktyczną poprawą usług przewozowych w zakresie mobilności miejskiej. Proponowany nowy tytuł kryterium „**Uwzględnienie rozwiązań dotyczących zwiększenia jakości i integracji usług przewozowych na obszarze MOF w projekcie**”. Proponowane nowe brzmienie kryterium:

*Ocenie podlega, czy projekt uwzględnia rozwiązania dotyczące **zwiększenia zakresu publicznego transportu zbiorowego oraz integracji usług przewozowych na obszarze MOF. Zwiększenie zakresu usług rozumiane jest przede wszystkim, jako zwiększenie dostępności usług i efektywności wykorzystania infrastruktury transportu publicznego.** Pod pojęciem integracji usług przewozowych należy rozumieć proces organizacyjny, poprzez który elementy systemu transportu zbiorowego takie jak: sieć i infrastruktura, taryfy i systemy biletowe, różnych przewoźników eksploatujących różne środki transportu, ściślej i sprawniej współdziałają, czego rezultatem jest ogólna poprawa jakości usług transportu zbiorowego.*

Ocena na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie wraz z załącznikami.

Możliwe jest przyznanie 0 albo 4, albo 8, albo 12, albo 16 pkt, przy czym:

0 pkt. – projekt nie przewiduje zwiększenia zakresu lub integracji usług przewozowych na obszarze MOF.

4 pkt. – projekt przewiduje zwiększenie pracy eksploatacyjnej publicznego transportu zbiorowego (w przeliczeniu na mieszkańca) w miejskim obszarze funkcjonalnym.

4 pkt. – projekt przewiduje zwiększenie intensywności wykorzystania/przebiegu nowych środków transportu w przeliczeniu na jednostkę nabywanego rodzaju taboru, w stosunku do dotychczasowej intensywności wykorzystania/przebiegów takiego samego rodzaju taboru w miejskim obszarze funkcjonalnym.

4 pkt. – projekt przewiduje integrację usług przewozowych w zakresie oferty - integrację taryfową (wspólny bilet) różnych organizatorów transportu zbiorowego.

4 pkt. – projekt przewiduje integrację usług przewozowych w zakresie synchronizacji rozkładów jazdy różnych organizatorów/środków transportu, tak by zapewnić dobre skomunikowanie - dogodne przesiadki.

Każdy z powyższych elementów oceniany jest niezależnie, punkty podlegają sumowaniu.

Uzasadnienie:

Proponowana zmiana wprowadza do oceny nowe elementy, które są znacznie lepiej związane z planowanymi do osiągnięcia rezultatami funduszy europejskich w Polsce, niż wcześniej proponowane elementy oceny. W szczególności, na podstawie ewaluacji inwestycji prowadzonych w perspektywie finansowej 2007-2013 stwierdzono, że najściślej powiązane ze wzrostem przewozów publicznym transportem zbiorowym jest zwiększenie pracy eksploatacyjnej publicznego transportu zbiorowego, a także zwiększenie intensywności wykorzystania istniejących lub nowych środków transportu. Usunięto jednocześnie elementy, które wykazują bardzo słabe powiązanie ze wzrostem ilości przewozów, tj. stosowanie multimodalnych centrów przesiadkowych. Zwracamy jednocześnie uwagę, że wprowadzenie elementu oceny dotyczącego ogólnego wzrostu pracy eksploatacyjnej publicznego transportu zbiorowego nie może być traktowane jako element zastępujący kryterium nr 24 dotyczące wprowadzenie przewozów na obszary dotychczas nieobsługiwane, a jedynie jako element uzupełniający ten aspekt oceny o aspekt ogólny (systemowy).