

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA ŚWIDNICY

ul. Armii Krajowej 49, 58 – 100 Świdnica
Sekretariat: tel. (+48 74) 856 28 62, fax. (+48 74) 856 87 21
e-mail: i.palac@um.swidnica.pl www.um.swidnica.pl

Wniosek 13.12.2007

Tomasz Tyć
proszę przypolować
odpowiedź
do 08.01.08

DZP
12

DZP
14.12.2007

MEO

DIM/KM/5552/92/07

Świdnica 2007.12.18

Urząd Marszałkowski
Województwa Dolnośląskiego we Wrocławiu
KANCELARIA OGÓLNA

Wpłynęło 19 -12- 2007

ność zat.

opis

Marszałek
Województwa Dolnośląskiego
Wybrzeże Słowackiego 12-14
50-411 Wrocław

DEPARTAMENT REGIONALNEGO
PROGRAMU OPERACYJNEGO
SEKRETARIAT

Wpłynęło 20 -12- 2007

L.dz. 1364

W odpowiedzi na otrzymane informacje dotyczące Regionalnych Programów Operacyjnych oraz Projektu Wytycznych MRD przesyłam zapytania dotyczące interesujących nas kwestii:

- I. W otrzymanym od Państwa dnia 17 grudnia 2007 „Załączniku 1 – Projekt wytycznych MRD”, określającym „Wytyczne w zakresie finansowania publicznych inwestycji komunikacyjnych poprzez nałożenie obowiązku świadczenia usług publicznych (PSO) na przedsiębiorstwa transportowe”, w Rozdz. 1, pkt. 5, czytamy: „Programy Operacyjne i wytyczne ministerstwa w sprawie realizacji Programów Operacyjnych przewidują dotacje w wysokości do 50% do wniosków o realizację projektów w zakresie infrastruktury komunikacyjnej i zakupu taboru”.

W prezentacji „Wynagrodzenie Operatora w świetle unijnych przepisów o pomocy publicznej w transporcie miejskim”, opracowanej przez dr Jana Rączkę, na planszach 6 i 7, pokazany jest mechanizm obliczania maksymalnej wielkości możliwego dofinansowania projektu w zakresie kosztów kwalifikowanych (w zależności od przyjętej procedury – z lub bez wykorzystania analizy „luki finansowej”) i tu „stopa współfinansowania projektu” przyjęta jest na poziomie 85%.

Na planszy 15, tejże prezentacji - „Przykłady – struktury instytucjonalne”, zestawione wartości dofinansowania projektów z funduszy unijnych, mają poziom 50%.

Pytanie: Jaka jest rzeczywiście maksymalna wartość dofinansowania ze środków RPO WD w zakresie kosztów kwalifikowanych inwestycji transportowych (Priorytet 3: „Transport”) w przypadku inwestycji nie generujących dochodów, a więc takich, dla których nie ma zastosowania liczenie „luki finansowej”.

- II. W „Załączniku 1 – Projekt wytycznych MRD”, określającym „Wytyczne w zakresie finansowania publicznych inwestycji komunikacyjnych poprzez nałożenie obowiązku świadczenia usług publicznych (PSO) na przedsiębiorstwa transportowe” w Rozdz. 5,

M. Hiedorn
Kopie przesłać
MEO

Wpłynęło 27 -12- 2007

L.dz. 3878

pkt. 1, czytamy: „*Władza właściwa może nałożyć z mocy ustawy lub zarządzeniem lokalnym na wskazanego przez siebie operatora obowiązek świadczenia publicznych usług przewozowych*”

Dodatkowo, w pkt. 3, czytamy: „Obowiązek prowadzenia działalności” musi zostać określony dla każdego roku kalendarzowego w zakresie tras przewozu, parametrów częstotliwości kursów na każdej trasie i rodzaju stosowanych przejazdów, aby spełnić wymagania standardów ciągłości, regularności i zdolności przewozowej”.

Pytanie: Czy na podstawie zacytowanych informacji, można wyciągnąć wniosek, że Gmina jako organizator transportu może zlecić, z **pominięciem procedury przetargowej**, wykonywanie „obowiązku prowadzenia działalności przewozowej”, międzygminnej spółce przewozowej, występującej od tego momentu jako wykonawca Gminnego transportu osobowego oraz, jak się to ma do zasady „ciągłości projektu” współfinansowanego ze środków pomocowych. Czy wystarczy, że podczas konstruowania dokumentacji aplikacyjnej oraz sporządzania Studium Wykonalności, Beneficjent założy, że przez kolejne minimum 5 lat, będzie nakładał na wskazanego realizatora usług przewozowych, „obowiązek prowadzenia działalności”.

Zadając pytanie, zakładamy oczywiście scenariusz polegający na tym, że Beneficjentem pomocy będzie Gmina Miasto (jako organizator transportu), a zakupiony, z wykorzystaniem środków pomocowych tabor, wniesiony zostanie aportem do spółki pełniacej aktualnie funkcję realizatora transportu, której Gmina Miasto jest większościowym udziałowcem.

- III. W kolejnym otrzymanym dokumencie pt.: „Ogólne warunki”, na wysokości zakładki „Okres obowiązywania (w domyśle „umowy”)”, czytamy, że: „Okres obowiązywania umowy będzie wynosił na dzień podpisania Umowy:

- (do) 10 lat dla usług transportu autobusowego i autokarowego

...”

Pytanie: Czy w świetle przytoczonej informacji, z uwzględnieniem zasad zacytowanych w pkt. II (niniejszego zestawienia), a wynikających z otrzymanego „Załącznika I – Projekt wytycznych MRD”, określającym „Wytyczne w zakresie finansowania publicznych inwestycji komunikacyjnych poprzez nałożenie obowiązku świadczenia usług publicznych (PSO) na przedsiębiorstwa transportowe”, można założyć, że przygotowując Studium Wykonalności oraz dokumentację aplikacyjną dla inwestycji z wykorzystaniem środków pomocowych pochodzących z RPO WD, polegającej na „zakupie nowych, przyjaznych dla środowiska środków transportu zbiorowego do obsługi istniejących i planowanych linii tramwajowych oraz autobusowych” zaimplementowany zostanie następujący scenariusz:

Gmina Miasto, jako organizator transportu miejskiego oraz większościowy udziałowiec międzygminnej spółki transportowej, działającej w oparciu o przepisy Kodeksu Spółek Handlowych, z pominięciem procedury przetargowej, nałoży obowiązek świadczenia usług przewozowych, na wskazanego przez siebie operatora (spółkę, której jest współudziałowcem) oraz zawrze z nim (z tą spółką) umowę na świadczenie usług przewozowych przez kolejne 10 lat, z wymogiem jedynie corocznego aneksowania umowy w zakresie dookreślenia: tras przewozu, parametrów częstotliwości kursów na każdej trasie oraz zniżek przysługującym wybranym grupom (dzieciom, uczniom, studentom oraz osobom starszym wiekiem)?

- IV. Zgodnie z „NIEBIESKĄ KSIĘGĄ” z uwzględnieniem „Aneksu drogowego”, jako oficjalnym dokumentem programowym, promowanym przez Ministerstwo Rozwoju

Regionalnego jako Podręcznik dla Beneficjentów, podczas przygotowywania Studiów Wykonalności oraz dokumentacji aplikacyjnej dla inwestycji współfinansowanych ze środków pomocowych w ramach RPO dla WD na lata 2007 – 2013, a lokujących się merytorycznie i programowo w zbiorze działań opisanych w Priorytecie 3: „Rozwój infrastruktury transportowej na Dolnym Śląsku”, założono potrzebę wykonania sieciowych analiz ruchu dla inwestycji drogowych.

„Niebieska księga” dzieli inwestycje pod względem wielkości nakładów inwestycyjnych oraz typu prowadzonych prac.

W poszczególnych przypadkach, w zależności od wartości oraz charakteru inwestycji dopuszcza się różne stopnie uproszczenia przeprowadzonych analiz ruchu, których jakość bezpośrednio przenosi się na analizę ekonomiczną.

Uproszczenia dotyczą przyjmowanych założeń i danych wejściowych, jednak bez względu na stopień uproszczenia, dla każdego rodzaju inwestycji, zgodnie z „Niebieską księgą” wymagane są analizy ruchu w ujęciu sieciowym.

Tymczasem, w trakcie rozmowy telefonicznej z konsultantem z Urzędu Marszałkowskiego, wymóg przeprowadzenia tego typu analiz został zakwestionowany, na rzecz prostszych analiz punktowych.

Pytanie: Czy w przypadku inwestycji, polegających na przebudowie i modernizacji istniejącej infrastruktury, których wartość nie przekracza 5 mln Euro, wymagalnym jest wymóg sporządzenia sieciowych analiz ruchu?

- V. Bazując na przytoczonej w pkt-cie IV (niniejszego zestawienia) „NIEBIESKIEJ KSIĘDZE”, w oparciu o zaprezentowaną tam skalę finansową przedsięwzięć, wynikającą z umieszczonej w rozdziale 1.4 Aneksu drogowego „Klasyfikacji projektu ze względu na jego wartość”, wytypowano do realizacji zadania inwestycyjne, których wartość szacowana jest na około 3.700.000 zł – zgodnie z tabelą nr 4 – Klasyfikacja projektów drogowych ze względu na wartość nakładów inwestycyjnych, są inwestycje typu C.

Tymczasem, na Szkoleniu dla beneficjentów RPO WD, przeprowadzonym w ramach programu szkoleń dla przedstawicieli jednostek samorządowych w listopadzie – grudniu 2007 roku, a prowadzonym przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, pojawiła się informacja mówiąca o tym, że dla Działania 3.1. Infrastruktura drogowa:

„Minimalna wartość projektu z zakresu budowy i modernizacji dróg wynosi 4 000 000 PLN

Minimalna wartość projektu z zakresu budowy i modernizacji obiektów inżynierskich wynosi 2 000 000 PLN”

Pytanie: Czy inwestycja polegająca na przebudowie istniejącego skrzyżowania i zastąpieniu go skrzyżowaniem skanalizowanym, zostanie zakwalifikowana do grupy „Modernizacji obiektów inżynierskich” i w związku z tym może aplikować o środki pomocowe w ramach Działania 3.1.? Wartość inwestycji wynikająca ze sporządzonej koncepcji budowlanej nie przekracza 4 000 000 PLN.

Otrzymują:

1. Adresat.
2. KM a/a

Z poważaniem

ZASTĘPCA PREZYDENTA

Ireneusz Pałac



Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego
Marszałek Województwa Dolnośląskiego

Regionalny Program Operacyjny
dla Województwa Dolnośląskiego
na lata 2007-2013
współfinansowany ze środków
Unii Europejskiej -
Europejskiego Funduszu Rozwoju
Regionalnego



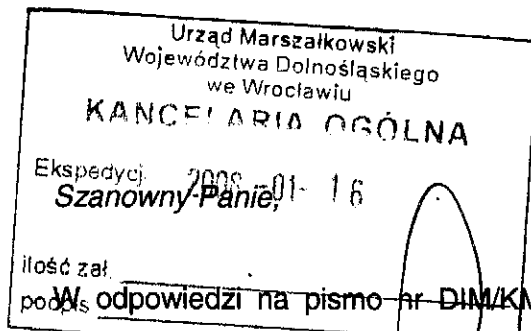
Fundusze UE 2007-2013

MD/0290/43 /DRPO-Z-TT/61/107

Wrocław, dnia 16 stycznia 2008 r.

Pan
Ireneusz Pałac
Zastępca Prezydenta
Miaста Świdnicy

KOPIA



W odpowiedzi na pismo nr DIM/KM/5552/92/07 z dnia 18 grudnia 2007 r.

ilość zał. _____
podpis _____
uprzejmie informuję, że przesłane Państwu dokumenty Ministerstwa Rozwoju Regionalnego są materiałem roboczym i na chwilę obecną nie jesteśmy w stanie wskazać, które zapisy zawarte w Szczegółowym Opisie Priorytetów Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007-2013 (URPO WD) będą musiały ulec zmianie. Dlatego też wiążąca odpowiedź na większość Pana pytań zawartych punktach I-III może zostać udzielona dopiero w momencie przyjęcia przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (MRR) ostatecznego stanowiska w sprawie pomocy publicznej w sektorze transportu.

Maksymalna wartość dofinansowania (pytanie zawarte w pkt. I) ze środków UE inwestycji transportowych nie objętych pomocą publiczną wynosi do 85%. Poziom dofinansowania inwestycji objętych pomocą publiczną określi stosowne rozporządzenie MRR.

Kwestia wymogu sporządzania sieciowych/punktowych analiz ruchu (pkt. IV) zostanie przedstawiona w opracowywanej przez MRR metodologii pozyskiwania danych do wskaźnika *oszczędność czasu w euro/na nowych drogach i zmodernizowanych/ w przewozach pasażerskich i towarowych*, która zostanie opracowana do marca 2008 r. Na chwilę obecną w ramach RPO WD planowane jest stosowanie zapisów Niebieskiej Księgi, wraz z odpowiednimi aneksami, jako właściwej metodologii dla studiów wykonalności dla projektów z zakresu transportu. Pozwalałoby to na stosowanie uproszczeń dla małych projektów, jednakże metodologia



Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego
Marszałek Województwa Dolnośląskiego

*Regionalny Program Operacyjny
dla Województwa Dolnośląskiego
na lata 2007-2013
współfinansowany ze środków
Unii Europejskiej -
Europejskiego Funduszu Rozwoju
Regionalnego*



Fundusze UE 2007-2013

pozyskiwania danych do ww. wskaźnika (w opracowaniu) może narzucać przeprowadzanie pogłębionych analiz.

Odpowiadając na Pańskie pytanie czy inwestycja polegająca na przebudowie istniejącego skrzyżowania i zastąpienia go skrzyżowaniem skanalizowanym zostanie zakwalifikowana do grupy „modernizacja obiektów inżynierskich” (pkt. V), informuję że za drogowe obiekty inżynierskie uznaje się obiekty mostowe, tunele, przepusty, konstrukcje oporowe. Nie sposób zatem zakwalifikować do tej grupy skrzyżowań.

Wyrażam głębokie przekonanie, że powyższe informacje okażą się pomocne w prawidłowym zaplanowaniu strategii pozyskiwania środków pochodzących z funduszy strukturalnych w celu zapewnienie rozwoju miasta Świdnicy.

Z wyrazami szacunku

Marszałek
Województwa Dolnośląskiego

Andrzej Łoś
Andrzej Łoś

**Dyrektor Departamentu
Regionalnego Programu
Operacyjnego**

Ireneusz Ratuszniak
Ireneusz Ratuszniak

50-411 Wrocław, Wybrzeże J. Słowackiego 12-14
tel. +48 71 776 91 79, +48 71 776 93 35, fax +48 71 776 90 03
www.dolnyslask.pl / www.rpo.dolnyslask.pl