

DPI. 512.7.2016.13.6 BoSz

2020-10-08

**GMINA MIASTO RZESZÓW**

35-064 Rzeszów  
rynek Rynek 1

**Dotyczy projektu o numerze:**

POPW.02.01.00-18-0001/16

**ODP: Wniosek o aktualizację wskaźników**

Szanowny Panie Dyrektorze,

odpowiadając na pismo informuję, że w przypadku gdy różnica wartości docelowej wskaźników produktu nie jest następstwem zmian lub niewykonania zakresu rzeczowego projektu, a wynika wyłącznie z obmiaru powykonawczego, za uzasadnione należy uznać pozostawienie wartości docelowej na niezmiennym poziomie.

Jednocześnie informuję, że Instytucja Pośrednicząca przyjęła i zaakceptowała wyjaśnienia Beneficjenta dotyczące osiągnięcia niższej niż zakładano wartości docelowej wskaźnika produktu Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej. Należy podkreślić, że Beneficjent zrealizował wartość docelową wskaźnika produktu Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej, a niższa niż zakładano wartość wskaźnika Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej, wynika z dostosowania przestrzeni wewnątrz pojazdu do potrzeb pasażerów, w tym osób z ograniczeniami ruchowymi.

Z uwagi na realizację przez Beneficjenta pełnego zakresu rzeczowego projektu przedstawionego we wniosku o dofinansowanie, Instytucja Pośrednicząca nie stwierdza podstaw do pomniejszenia dofinansowania z uwagi na nieosiągnięcie wartości docelowej ww. wskaźnika produktu, na podstawie § 24 ust. 4 i § 27 ust. 1 umowy o dofinansowanie.

W przypadku, gdy faktyczna wartość wskaźnika różni się od wartości docelowej pierwotnie wskazanej w wniosku o dofinansowanie, na skutek oczywistych pomyłek popełnionych przez Beneficjenta na etapie przygotowania dokumentacji aplikacyjnej, co ma miejsce w przypadku wskaźników produktu Długość wspartej infrastruktury rowerowej oraz Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnościami, zmiana wartości docelowej jest uzasadniona i może nastąpić przy okazji najbliższego, planowanego aneksu do umowy o dofinansowanie.

W kwestii kwalifikowalności stanowiska testowego elektroniki pokładowej oraz holownika autobusowego informuję, że Instytucja Pośrednicząca dokonała oceny kwalifikowalności wymienionych środków trwałych podczas weryfikacji wniosków o płatność, odpowiednio POPW.02.01.00-18-0001/ 16-017 i POPW.02.01.00-18-0001/ 16-010. Wydatki poniesione na zakup przedmiotowych środków trwałych zostały uznane za kwalifikowalne. Dokonując oceny kwalifikowalności wydatków wzięto pod uwagę wymienione przez Beneficjenta fakty.

Z wyrazami szacunku

Maciej Berliński

Dyrektor Departamentu Projektów Infrastrukturalnych

W dniu 30-09-2020 Paweł Potyrański pisze:

Pan

Maciej Berliński

Dyrektor Departamentu Projektów Infrastrukturalnych

Szanowny Panie Dyrektorze,

W związku z zakończoną realizacją projektu „Rozwój systemu transportu publicznego w Rzeszowie”, Beneficjent zwraca się z prośbą o zmianę docelowych wartości następujących wskaźników produktu, zgodnie z wartościami faktycznie osiągniętymi:

- „Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej” oraz „Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii autobusowych w komunikacji miejskiej” - zgodnie z dokumentacją aplikacyjną wartość wskaźnika

wynosi 176,92 km. Osiągnięta wartość wskaźnika wynosi 199,65 km.

Uzasadnienie: wartość powyższych wskaźników została osiągnięta na dużo wyższym poziomie z powodu utworzenia nowych linii komunikacyjnych, co przekłada się na wzrost przedmiotowego wskaźnika o ok. 13,00%. W szczególności na wzrost wartości wskaźnika wpływa: zwiększenie długości linii komunikacyjnych z 711,00 km na 847,93 km, zwiększenie liczby linii komunikacyjnych z 55 szt. na 63 szt. oraz zwiększenie dziennej liczby autobusów w ruchu z 179 szt. na 188 szt. Ponadto ww. wskaźniki zawierają zmienne, które w trakcie roku mogą ulegać zmianie, z uwagi na tworzenie nowych linii bądź rezygnację z funkcjonowania ich. Wskazana wartość wskaźnika 199,65 km jest wartością przyjętą w momencie zakończenia realizacji projektu i wykonania wszystkich zadań mających wpływ na jej osiągnięcie. Jednocześnie Beneficjent zobowiązuje się do przekazywania do IP PO PW zaktualizowanej wartości ww. wskaźników w okresie trwałości projektu.

- „Długość wspartej infrastruktury rowerowej” - zgodnie z dokumentacją aplikacyjną wartość wskaźnika wynosi 3,59 km. Osiągnięta wartość wskaźnika wynosi 4,51 km.

Uzasadnienie: Osiągnięcie wyższej niż początkowo zakładano wartości wskaźnika spowodowane jest omyłką przy sporządzaniu wniosku aplikacyjnego, gdyż określając ówczesnie wartość wskaźnika zaliczono tylko te inwestycje, które wprost wskazywały na rozbudowę ciągów pieszo – rowerowych, a w konsekwencji jedynie inwestycje w ramach zadania: 85, 87, 88 i 90. W ramach wskaźnika nie uwzględniono zadania 60 i 66, które łącznie zwiększają długość wspartej infrastruktury o ok. 0,92 km.

- „Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”” - zgodnie z dokumentacją aplikacyjną wartość wskaźnika wynosi 20 szt. Osiągnięta wartość wskaźnika wynosi 70 szt.

Uzasadnienie: Wskaźnik został osiągnięty wraz ze zrealizowaniem inwestycji w ramach zadania 54 i 57. Na etapie tworzenia wniosku o dofinansowanie Beneficjent (jednostki organizacyjne beneficjenta) dysponował jedynie wstępną koncepcją dot. ww. zadań, która zawierała ogólne informacje w zakresie przedmiotowych inwestycji. Podczas tworzenia dokumentacji, kierując się aktualną tendencją dot. wspierania rozwoju ekologicznych form transportu, do których m.in. należy transport rowerowy, przewidziano większą niż zakładano we wniosku o dofinansowanie liczbę stanowisk postojowych dla rowerów. Ponadto jednostki realizujące projekt kierowały się sugestią Stowarzyszenia Rzeszowskich Rowerzystów Rowery.Rzeszow.pl dot. kwestii zapewnienia rowerowych miejsc parkingowych koło Dworca Lokalnego w liczbie nie mniejszej niż 50 szt. W związku z licznymi postulatami Zarząd Transportu Miejskiego zawarł wymaganie w Programie Funkcjonalno-Użytkowym Dworca Lokalnego, aby potencjalny Wykonawca zapewnił „Minimum 50 miejsc parkingowych dla rowerów zlokalizowanych pod wschodnim przyczółkiem wiaduktu śląskiego”. Ulokowanie przy Dworcu Lokalnym oraz pętli autobusowej stojaków rowerowych wpisuje się w ideę transportu intermodalnego, łączącego podróż rowerem z jazdą transportem publicznym. Utworzenie miejsc parkingowych pozwoli na zabezpieczenie potrzeb rowerzystów chcących przesiąść się na autobus lub chcących bezpiecznie pozostawić rower na czas przebywania w Rzeszowie.

- „Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnościami” - zgodnie z dokumentacją aplikacyjną wartość wskaźnika wynosi 138 szt. Osiągnięta wartość wskaźnika wynosi 139 szt.

Uzasadnienie: Zmiana wartości wskaźnika powstała w wyniku omyłkowo przygotowanego zbiorczego zestawienia obiektów dla przedmiotowego wskaźnika, sporządzanego na etapie tworzenia wniosku aplikacyjnego, które nie zawierało przebudowy jednej zatoki autobusowej.

Ponadto zwracam się z prośbą o skorygowanie poprzez zmniejszenie wartości wskaźnika produktu „Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej” - zgodnie z dokumentacją aplikacyjną wartość wskaźnika wynosi 6950 osób. Osiągnięta wartość wskaźnika wynosi 6040 osób.

Uzasadnienie: Zmiana liczby miejsc, zgodnie z wyjaśnieniami złożonymi we wniosku o płatność nr POPW.02.01.00-18-0001/ 16-017 wynikała przede wszystkim z obecnie obowiązującego trendu projektowania autobusów spełniających oczekiwania pasażerów co do większej liczby miejsc siedzących w autobusie, w tym miejsc przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. Zwiększenia liczby miejsc siedzących w autobusach elektrycznych oraz przegubowych, a także zwiększenia liczby miejsc dostępnych z niskiej podłogi, w tym zapewnienia specjalnych miejsc dla osób z ograniczeniami ruchowymi przyczyniły się do zmniejszenia ogólnej liczby miejsc, wskazanej jako wskaźnik produktu w dokumentacji aplikacyjnej. Jednakże ograniczenia ogólnej liczby miejsc w pojazdach podniosły komfort podróżowania osób niepełnosprawnych oraz osób z ograniczeniami ruchowymi, co wpisuje się w realizację zasad horyzontalnych Unii Europejskiej w zakresie pozytywnego wpływu na realizację zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.

Mając na uwadze powyższe, uprzejmie proszę jak we wstępie.

Jednocześnie zwracam się z prośbą o potwierdzenie kwalifikowalności wydatków związanych z zakupem:

1. Wypożyczenia stanowiska testowego (Laboratorium elektroniki pokładowej autobusów), zakupionego na podstawie faktury nr 4869034302 z dn. 28.02.2019r., przedstawionej do rozliczenia we wniosku o płatność nr POPW.02.01.00-18-0001/ 16-017, ujętego jako środek trwały o numerze ST/ 01699/ 19.

Wydatek został zrealizowany w ramach ujętego w harmonogramie rzeczowo-finansowym zadania nr 39. Omawiany środek trwały stanowi integralną część zamówienia, niezbędną do prawidłowej eksploatacji zakupionych, także w ramach tego zadania, autobusów wyposażonych w systemy ITS. Wypożyczenie autobusów w systemy ITS oraz zapewnienie ich prawidłowego funkcjonowania w trakcie eksploatacji wynika wprost z zapisów wniosku o dofinansowanie. Wypożyczenie ITS autobusów jest złożone i wielomodułowe. Jego kompatybilnym uzupełnieniem i niezbędnym elementem, umożliwiającym kontrolę prawidłowości działania wszystkich systemów jest właśnie stanowisko testowe. O wszechstronności oraz o pełnym zintegrowaniu stanowiska testowego z autobusami wyposażonymi w systemy ITS świadczy chociażby opis rzeczowy i funkcjonalny tego środka trwałego, zamieszczony w opisie przedmiotu zamówienia. W skład stanowiska testowego (jak i każdego autobusu), przygotowanego do symulowania pracy pojazdu na wybranym zadaniu na komputerze pokładowym wchodzi:

- komputer pokładowy wraz z modułem hometru,

- system łączności i lokalizacji: WiMax/ LTE/ Wi-Fi GPS wraz z antenami;
  - zintegrowana LTE/ Wi-Fi/ GPS oraz WiMax;
  - elektroniczne tablice zewnętrzne: przednia, boczna i boczna;
  - elektroniczna tablica wewnętrzna boczna LCD;
  - elektroniczna tablica wewnętrznej mobilnej wizualizacji LCD;
  - moduł sterowania tablicami wewnętrznymi LCD wraz z oprogramowaniem;
  - moduł systemu zapowiedzi głosowych wraz z głośnikami, umożliwiający przetestowanie zapowiedzi wewnętrznych jak i zewnętrznych;
  - elektroniczny kasownik dwufunkcyjny;
  - moduł Systemu Automatycznego Zliczania Pasażerów;
  - rejestrator Systemu Monitoringu Wizyjnego;
  - kamery Systemu Monitoringu Wizyjnego;
  - niezbędny sprzęt sieci lokalnej do podłączenia wszystkich urządzeń opartych o komunikację IP z dodatkowym jednym wolnym portem Ethernet (RJ45) ;
  - niezbędny układ zasilania 230V/ 24V dla wszystkich zainstalowanych urządzeń stanowiska testowego – wg potrzeb dla stanowiska;
  - komplet niezbędnego okablowania dla stanowiska testowego, przycisku „STOP” (przycisk na żądanie) , „ALARM” (przycisk alarmowy kierowcy) ,
- Elementy stanowiska testowego oraz pełna jego funkcjonalność, zgodnie z ww. OPZ musiała zostać dostarczona przed dostawą pierwszego pojazdu, co podkreśla integralność przedmiotowego zakupu, jako niezbędny element wyposażenia technicznego, którego równoważność można porównać np. z kołem zapasowym a także kluczami służącymi do odkręcenia/ zakręcania kół. Beneficjent podkreśla, iż zarówno laboratorium ITS, jak również dodatkowe wyposażenie autobusu stanowią katalog wydatków kwalifikowalnych przewidzianych do współfinansowania oraz niezbędnych dla realizacji projektu.

2. Samochodu Specjalnego Pomoc Drogowa - Iveco Trakker AD 410T z zabudową typ Tevor HDRV, zakupiony na podstawie faktury nr 4862154513 z dn. 23.04.2018 r., przedstawionej do rozliczenia we wniosku o płatność nr POPW.02.01.00-18-0001/ 16-010, ujętego jako środek trwały o numerze ST/ 01477/ 18.

Podobnie jak w przypadku zakupu ww. stanowiska testowego (laboratorium) , przedmiotowy holownik (samochód specjalny pomoc drogowa) został zrealizowany w ramach ujętego w harmonogramie rzeczowo-finansowym zadania (zadanie nr 40) i stanowi integralną całość zamówienia taboru autobusowego. Jest niezbędnym elementem wyposażenia technicznego autobusów, równoważnym z innymi, dodatkowymi elementami dostarczonymi w ramach zamówienia w celu zapewnienia prawidłowej ich eksploatacji, zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia dla postępowania pn.: „Dostawa 40 szt. fabrycznie nowych autobusów miejskich, niskopodłogowych, zasilanych olejem napędowym: Część I: Dostawa 10 szt. 12 metrowych autobusów, Część II: Dostawa 30 szt. 18 metrowych autobusów przegubowych”.

Przedmiotowy holownik należy traktować jako integralną część wyposażenia technicznego, które jest niezbędne w zakresie eksploatacji zakupionego taboru i zagwarantowania ciągłości wykonywania działalności operacyjnej podmiotu, który świadczy usługi przewozowe w ramach gminy, co tylko potwierdza jego niezbędność dla realizacji projektu. Niezbędność zakupu dla realizacji projektu wynikała z następujących okoliczności:

a) Zakup taboru autobusowego wraz z holownikiem miał miejsce w 2018r. Na ten czas żaden podmiot prywatny na terenie miasta Rzeszowa i jego najbliższych okolic nie świadczył usług w tym zakresie.

b) Autobusy wykonują swoją pracę 7 dni w tygodniu, w dni pracujące, szkolne, wolne czy dni świąteczne. Praktyczne wykorzystanie taboru autobusowego to czas pracy 18h/ 24h.

c) Z posiadanych przez Beneficjenta informacji, podmioty, które świadczą usługi transportowe na obszarze sąsiednich gmin posiadają holownik na własne potrzeby, jednak nie umożliwia on holowania autobusów przegubowych, które to Beneficjent zakupił w ramach przedmiotowego zadania;

d) Od strony technicznej w przypadku zakupionego holownika do „podpięcia autobusu” i jego holowania wystarczy 1 osoba. W przypadku alternatywnego sposobu holowania, np. gdy jest to tzw. hol „szybwy” potrzeba co najmniej 2 osoby (kierujący holownikiem i kierujący w autobusie) – rozwiązanie to jednak nie jest możliwe w przypadku:
 

- niesprawnego układu hamulcowego lub w przypadku autobusu z układem hamulcowym pneumatycznym, sterowanym elektronicznie,
- niesprawnego układu kierowniczego, nie wolno holować na szybnym holu.

e) W zależności od miejsca zdarzenia (centrum Rzeszowa, poza Rzeszowem) , od tego czy pojazd jest niesprawny czy po kolizji, czy został unieruchomiony z innego powodu, czy w dni robocze, czy w świąteczne, czy w dzień czy w nocy cena za usługę to przedział od 1 tys. zł do 10 tys. zł.

Biorąc pod uwagę powyższe, holownik stanowi wyposażenie techniczne zakupionych autobusów, niezbędne do zapewnienia prawidłowej i sprawnej ich eksploatacji, a tym samym służy bieżącej działalności operacyjnej przewoźnika w zakresie szybkiego i bezpiecznego serwisu taboru autobusowego, co ma kluczowe znaczenia dla poprawy funkcjonowania zbiorowej komunikacji publicznej.

Zakup specjalistycznych wozów technicznych (a takim jest bez wątpienia samochód specjalny - holownik) został przewidziany w Załączniku nr 14 – Katalog wydatków kwalifikowalnych do umowy o dofinansowanie niniejszego projektu.

W związku z powyższym proszę o potwierdzenie kwalifikowalności wydatków związanych z zakupem Wyposażenia stanowiska testowego (Laboratorium elektroniki pokładowej autobusów) oraz samochodu specjalnego pomoc drogowa (holownik autobusowy) .

Z poważaniem

Z up. Prezydenta Miasta Rzeszowa  
dr inż. Paweł Potyrański  
Dyrektor Wydziału Pozyskiwania Funduszy

Urzędu Miasta Rzeszowa

**Lista załączników:**

Brak