



Zestawienie pytań do zasad projektu pn. „ Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo – drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe” skierowanych do Spółki od 5.08.2024 r. do 15.11.2024 r. wraz z odpowiedziami.

1. Czy zadania zgłaszane do Projektu mogą dotyczyć m.in. budowy wyłącznie skrzyżowania wielopoziomowego, budowy kładki pieszo-rowerowej, remontu istniejącego skrzyżowania wielopoziomowego lub przejazdu kolejowo-drogowego?

Zgodnie z Regulaminem Projektu, dofinansowanie mogą otrzymać wyłącznie zadania, które w swoim zakresie obejmują łącznie likwidację przejazdu bądź przejazdów kolejowo-drogowych zlokalizowanych na linii kolejowej zarządzanej przez PLK SA oraz włączenie (wybudowanego w zamian za likwidowany przejazd/przejazdy) skrzyżowania dwupoziomowego w lokalny układ komunikacyjny.

2. Ile wyniesie wkład Wnioskodawcy do realizowanego zadania oraz czy ma obowiązek współfinansowania kosztów, które ponosi PLK SA?

Wnioskodawca ma obowiązek finansowania zadania w pozostałym zakresie nie wskazanym w § 5 ust. 1 regulaminu Projektu, w tym układu drogowego i włączenia nowo wybudowanego obiektu w lokalny układ komunikacyjny i jest to tym samym minimalny wkład własny Wnioskodawcy do Zadania.

Informujemy, że Wnioskodawca nie ma obowiązku współfinansowania inwestycji w zakresie wskazanym w § 5 ust. 1, natomiast w przypadku zadeklarowania przez Wnioskodawcę dofinansowania również w tej części, istnieje możliwość zdobycia większej liczby punktów w finalnym rankingu dla zadania (patrz: Załącznik nr 1 – Kryteria wyboru zadań – Kryterium ekonomiczne – Deklarowany udział samorządu w części kolejowej zadania. Przez część kolejową zadania należy rozumieć zakres wskazany w § 5 ust. 1 regulaminu Projektu).

3. Do kiedy muszą zostać zrealizowane zadania zakwalifikowane do Projektu?

Do 31 grudnia 2030 r. tj. daty zakończenia Projektu, muszą zostać zrealizowane wszystkie prace budowlane, uzyskane niezbędne pozwolenia, odbiory oraz Strony muszą być rozliczone ze wszystkich zobowiązań finansowych wynikających z realizacji inwestycji. Ostatnia płatność dla Wykonawcy musi być dokonana najpóźniej 31 grudnia 2030 r. co sprawia, że ostatnia prawidłowo wystawiona faktura musi być przedłożona Spółce najpóźniej 30 dni wcześniej niż data płatności. Za dzień zapłaty w Spółce przyjmuje się dzień obciążenia rachunku bankowego Spółki.

4. Czy zgłoszone zadania muszą być ujęte na liście projektów realizowanych z Krajowego Programu Kolejowego do 2030 r. (z perspektywą do roku 2032)?

W ramach Projektu realizowane będą zadania, które na podstawie przeprowadzonej oceny zostaną zakwalifikowane do Projektu. Indywidualnie realizowane zadania nie będą wyszczególnione w KPK.

5. Czy przed zgłoszeniem się do Projektu, konieczne jest podpisanie listu intencyjnego lub innego dokumentu deklarującego współpracę ze Spółką?

Nie ma obowiązku podpisania listu intencyjnego lub innego dokumentu przed aplikowaniem do Projektu. W przypadku zakwalifikowania zadania na listę podstawową, nastąpi formalne nawiązanie współpracy poprzez zawarcie stosownych porozumień z Wnioskodawcami, których zadania będą realizowane.

6. Czy samorząd/zarządca drogi, który chce zgłosić zadanie do Projektu może zrealizować przedmiotową inwestycję we współpracy z innymi samorządami?

Tak. Zasady Projektu nie wykluczają możliwości współpracy kilku Jednostek Samorządu Terytorialnego przy realizacji jednego zadania. W przypadku takiej sytuacji, wzór porozumienia (stanowiący załącznik do Regulaminu zostanie dostosowany do indywidualnego przypadku.

7. Czy została określona kwota jaką PLK SA zamierza przeznaczyć na realizację Projektu?

PLK SA ma do rozdysponowania łącznie dla obu etapów 861 mln zł na dofinansowanie części kolejowej zgłaszanych zadań, przy czym dofinansowanie jednego zadania (w części kolejowej) nie może przekroczyć 60 mln zł. Zadania, których wartość w części kolejowej wyniesie więcej niż 60 mln zł, mogą zostać zrealizowane, jeżeli wnioskodawca całkowicie poniesie koszty inwestycji wykraczające poza limit 60 mln zł.

8. Czy zadanie może zostać zgłoszone przez samorząd, który nie jest zarządcą drogi?

Zadanie może zostać zgłoszone przez samorząd, który nie jest zarządcą drogi. Należy przy tym mieć na uwadze, że Regulamin wskazuje również na konieczność włączenia wybudowanego obiektu w lokalny układ komunikacyjny oraz musi być przyjęty w zarząd przez zarządcę drogi. Oznacza to, że zarządca drogi musi zostać włączony w realizację wnioskowanego zadania, celem potwierdzenia takich działań. W związku z powyższym, w przypadku samodzielnego wnioskowania, Samorząd powinien nawiązać współpracę z zarządcą drogi w celu potwierdzenia realizacji zadania zgodnie z określonymi zasadami. Zwracamy uwagę, że zgodnie § 8 ust 7 Regulaminu PLK SA ma możliwość modyfikacji zapisów wzoru porozumienia (stanowiącego załącznik 2 lub 3 do Regulaminu), w celu dostosowania dokumentu do indywidualnego zadania. Powyższy zapis, w przypadku wyboru zadania do realizacji, umożliwi zawarcie trójstronnego porozumienia pomiędzy PLK SA a wnioskującym samorządem oraz zarządcą drogi.

9. Czy opracowanie koncepcji programowo-przestrzennej jest również współfinansowane w ramach Projektu?

Koncepcja nie jest objęta współfinansowaniem. Zgodnie z treścią § 5 regulaminu Projektu, PLK SA współfinansuje wyłącznie budowę obiektu w obrębie nad/pod torami linii kolejowej, dokumentację projektową w tym samym zakresie (tylko w przypadku realizacji zadania w trybie P+B) oraz likwidację przejazdów. W związku z niniejszym, koszt opracowania koncepcji programowo-przestrzennej, która jest integralną częścią zgłoszenia wniosku leży całkowicie po stronie Wnioskodawcy.

10. Czy opracowana koncepcja programowo-przestrzenna dla przedmiotowego zadania, musi zostać wcześniej uzgodniona z PLK SA oraz co musi taki dokument zawierać?

Tak, koncepcja programowo-przestrzenna dla wnioskowanego zadania powinna być uzgodniona z PLK SA. Podobnie jak w przypadku każdej inwestycji na styku z infrastrukturą kolejową, opracowywana dokumentacja dla realizacji przyszłej inwestycji, w tym na przejeździe kolejowo-drogowym, musi zostać uzgodniona przez jednostkę organizacyjną Spółki, właściwą do lokalizacji zadania tj. Zakład Linii Kolejowych, na obszarze którego znajduje się planowany do przebudowy przejazd. Podkreślamy, że konsultowana/a później złożona do naboru koncepcja programowo-przestrzenna powinna posiadać załącznik w formie wektorowej .dxf

Spółka nie posiada instrukcji/wzoru tworzenia koncepcji programowo-przestrzennej. Zgodnie z zapisami § 1 ust. 6 regulaminu Projektu, koncepcja programowo-przestrzenna ma określać:

- rozwiązania techniczne,
- sposób powiązania z lokalnym układem komunikacyjnym, w tym dojeżdżenie do kolejowej infrastruktury pasażerskiej, jeżeli występują,
- koszty realizacji wraz z argumentacją uzasadniającą realizację zadania, w tym podział kosztów na interesariuszy,
- uzyskane korzyści.

11. Przez kogo finansowane są niezbędne prace na linii kolejowej w przypadku konieczności ich wykonania w ramach realizacji zadania?

Zgodnie z zapisami ujętymi w § 5 regulaminu Projektu, PLK SA współfinansuje budowę obiektu w obrębie nad/pod torami linii kolejowej, dokumentację projektową w tym samym zakresie (tylko i wyłącznie w przypadku wspólnego przeprowadzenia inwestycji w trybie P+B) oraz likwidację przejazdów. Natomiast wnioskodawca ma obowiązek finansowania Zadania w pozostałym zakresie. Mając powyższe na uwadze, w przypadku konieczności wykonania prac na linii kolejowej muszą zostać one sfinansowane przez wnioskodawcę. W związku z niniejszym, Wnioskodawca ma obowiązek finansowania Zadania w pozostałym zakresie również w zakresie prac na linii kolejowej.

12. Czy w przypadku przeprowadzenia konsultacji społecznych i braku uzyskania społecznej akceptacji realizacji przedsięwzięcia, przedmiotowe zadanie nie będzie mogło zostać zgłoszone do naboru?

Zgodnie z §1 regulaminu Projektu jednym z wymaganych załączników do zgłaszanego wniosku jest oświadczenie o akceptacji społecznej wnioskowanej inwestycji, uzyskanej podczas uprzednio przeprowadzonych konsultacji społecznych. W przypadku braku złożenia przedmiotowego wniosku wnioskodawca może zostać wezwany przez PLK SA do uzupełnienia niezbędnych załączników lub jego wniosek zostanie odrzucony.

13. Czy w przypadku wiaduktu drogowego obręb nad/pod torami linii kolejowej obejmuje również elementy wyposażenia obiektu oraz urządzenia obce prowadzone w konstrukcji obiektu lub pod obiektem w rzucie poziomym przęsła?

Zgodnie z regulaminem Projektu, w przypadku budowy wiaduktu drogowego uwzględniana jest konstrukcja obiektu, nie zaś elementy drogowej infrastruktury ani obcych instalacji prowadzonych przez projektowany obiekt. Uczestnictwo Spółki w kosztach inwestycji obejmuje nie tylko „rzut konstrukcji” przęsła, ale także uwzględnia koszt wykonania podpór sąsiadujących z torem, co wskazano w Regulaminie.

14. Czy w przypadku tunelu drogowego obręb nad/pod torami linii kolejowej obejmuje również konstrukcję podtorza i nawierzchni kolejowej, w tym stref przejściowych, oraz elementy infrastruktury kolejowej, które będą prowadzone w konstrukcji obiektu pod torami linii kolejowej lub w przytoczonych elementach?

Nie, w przypadku przeprowadzenia drogi pod linią kolejową (tunelem drogowym / wiaduktem w kosztach partycypacji uwzględnić należy konstrukcję obiektu inżynierskiego przenoszącą obciążenia od ruchu kolejowego nie zaś warstwy nawierzchni czy instalacje prowadzone wzdłuż toru (podobnie jak w przypadku wiaduktu drogowego). Ponadto zaznaczyć należy, że partycypacji finansowej Spółki nie podlegają konstrukcje umożliwiające zagłębienie drogi poniżej terenu oraz elementy niosące konstrukcję drogi.

15. Czy przed ogłoszeniem przetargu na roboty budowlane w formule P+B, materiały przetargowe niezbędne do ogłoszenia przetargu, w tym Opis Przedmiotu Zamówienia, należy uzgodnić z PLK SA?

Tak. Zgodnie z zapisami porozumień, które są załącznikiem do Regulaminu Projektu podmiotem odpowiedzialnym za przygotowanie i przeprowadzenie postępowań będą wnioskodawca/lub jednostka wyznaczona przez wnioskodawcę. Spółka udzieli wnioskodawcy pełnomocnictwa do przygotowania i przeprowadzenia postępowania dla realizacji Inwestycji oraz do reprezentowania Stron w przedmiotowym postępowaniu, wraz z prawem substytucji. Niemniej jednak wnioskodawca jako zamawiający zobowiązany jest do ustalenia wartości wspólnego zamówienia publicznego obejmującego dokumentację projektową oraz roboty budowlane dla realizacji inwestycji, przy udziale PLK SA, przygotowania dokumentacji przetargowej, opracowanej zgodnie ze Standardami Technicznymi i dokumentami bazowymi obowiązującymi w PLK SA dostosowanymi do potrzeb zadania przez osoby z doświadczeniem w realizacji zadań inwestycyjnych na terenie kolejowym, w tym SWZ, oraz przekazanie PLK SA wskazanej dokumentacji przetargowej do uzgodnień w szczególności Umowy, w której będą regulowane wzajemne zobowiązania PLK SA i Wykonawcy.

16. Czy Projekt przewiduje współfinansowanie kosztów związanych z utrzymaniem ruchu drogowego i kolejowego poprzez budowę obiektów tymczasowych?

Nie. Zgodnie z zapisami ujętymi w § 5 Regulaminu Projektu, PLK SA współfinansuje budowę obiektu w obrębie nad/pod torami linii kolejowej, dokumentację projektową w tym samym zakresie (tylko w przypadku trybu P+B) oraz likwidację przejazdów. Natomiast wnioskodawca ma obowiązek finansowania Zadania w pozostałym zakresie.

17. Czy w ramach Projektu należy uwzględnić pokrycie kosztów związanych z aktualizacją systemu stacyjnego w związku z likwidacją istniejącego przejazdu kolejowo – drogowego?

Projekt musi uwzględniać wszystkie koszty, jakie należy ponieść przy realizacji inwestycji, jednakże zaznaczamy, iż zgodnie z zapisami Regulaminu Projektu ujętymi w § 5 ust 1, koszty związane z likwidacją przejazdów zostaną sfinansowane przez PLK SA.

18. W jakim zakresie i kiedy Wnioskodawca musi zabezpieczyć środki na realizację zgłoszonego zadania?

Zgodnie z zapisami § 1 ust. 8 Regulaminu Projektu, w przypadku zakwalifikowania zadania na listę podstawową Projektu, na etapie podpisywania porozumienia, o którym mowa w § 8, Wnioskodawca jest zobowiązany posiadać zabezpieczone środki finansowe na realizację zadania pomniejszone o kwotę dofinansowania zadania przez PLK SA.

19. Czy PLK SA będzie partycypowało w kosztach na przykład nadzoru nad robotami budowlanymi oraz nadzoru autorskiego?

Kwestie dot. trybu i sposobu realizacji zadania, w tym uszczegółowienie między stronami podziału kosztów, o których mowa powyżej, będą rozstrzygane na etapie przygotowywania porozumienia (w przypadku zakwalifikowania zadania na listę podstawową Projektu). Niemniej zakłada się, że wskazane składowe inwestycji mogą być objęte współpracą i współfinansowaniem zgodnie z proporcją, wskazaną przez wnioskodawcę na etapie zgłoszenia zadania do Projektu

20. Czy PLK SA udostępni dane o przejazdach kolejowo-drogowych, które są brane pod uwagę przy przeprowadzaniu analizy wielokryterialnej?

Nie wszystkie dane do przeprowadzenia analizy wielokryterialnej podawane są przez PLK SA. Zgodnie z formularzem zgłoszeniowym, wnioskodawca ma obowiązek przedstawić dane dotyczące: liczby torów na przejeździe, iloczynu ruchu, usytuowania przejazdu, odległość przejazdu do najbliższego skrzyżowania drogowego z drogą publiczną oraz pochylenia drogi na dojazdach do przejazdu. Pozostałe dane, będą przygotowywane przez PLK SA po zgłoszeniu się do naboru przez wnioskodawcę.

21. Czy do Projektu można zgłosić zadanie w dla którego została już podpisana umowa z wykonawcą w systemie Projektuj i Buduj?

Nie. Zgodnie z zapisami zawartymi w § 2 pkt 8 Regulaminu Projektu: „PLK SA i Wnioskodawca będą zobowiązani do wspólnego przeprowadzenia postępowania i udzielenia zamówień publicznych na wykonanie robót budowlanych w formule P+B lub formule B, jeśli Wnioskodawca posiada dokumentację projektową z ważnym pozwoleniem na budowę lub ZRID (..)”. Powyżej przytoczony zapis regulaminu uniemożliwia dofinansowanie z Projektu zadania, które jest już w trakcie realizacji.

22. Czy samorząd/zarządca drogi ma możliwość zgłoszenia więcej niż jednego zadania w ramach Projektu?

Tak. Nie ma przeciwwskazań do złożenia przez tego samego wnioskodawcę kilku wniosków na realizację kilku zadań. Każde z zadań należy traktować jako oddzielne zgłoszenie. Jeżeli planowana jest budowa i współfinansowanie kilku skrzyżowań wielopoziomowych należy je traktować jako odrębne zadania. Dodatkowo spełnienie warunku koniecznego (likwidacji przejazdu kolejowego) nie może w każdym z indywidualnie złożonych wniosków, dotyczyć tego samego przejazdu. Nie ma bowiem formalnej możliwości dofinansowania realizacji budowy kilku obiektów przy jednoczesnej likwidacji tego samego przejazdu.

23. Czy wnioskodawca na etapie składania wniosku musi posiadać prawomocną decyzję środowiskową?

Nie. Zgodnie z regulaminem Projektu nie jest konieczne posiadanie prawomocnej decyzji środowiskowej, lecz w przypadku jej posiadania wnioskodawca otrzyma większą liczbę punktów w końcowym rankingu zgłoszonych zadań (patrz: Załącznik nr 1 – Kryteria wyboru zadań - Przygotowania dokumentacyjnego - Dostępność dokumentacji).

24. Czy w przypadku niezakwalifikowania zadania na listę podstawową etapu I Projektu, Wnioskodawca musi ponownie składać dokumenty aplikacyjne do etapu II Projektu?

Nie. W przypadku niezakwalifikowania zadania na listę podstawową Projektu w etapie I, będzie on przedmiotem analizy wielokryterialnej w Etapie II Projektu (jeżeli wnioskodawca nie wskaże przeciwwskazań) i poddany będzie klasyfikacji na równi z zadaniami zgłoszonymi w Etapie II.