

RZĄDOWY FUNDUSZ ROZWOJU DRÓG

INSTRUKCJA WYPEŁNIANIA WNIOSKU O DOFINANSOWANIE ZADANIA

lipiec/sierpień 2024 r.

1. Uwagi ogólne:

Ilekcioć w Instrukcji mowa jest o „rozporządzeniu” należy przez to rozumieć aktualne na czas tworzenia dokumentacji projektowej przepisy tj. rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, a także rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno - budowlanych dotyczących dróg publicznych, chyba że wskazano inaczej.

- 1.1. Wniosek o dofinansowanie zadania w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg składany może być jedynie na wzorze wniosku zatwierdzonym przez Wojewodę Lubuskiego do danego naboru.
- 1.2. Wnioskodawca zobowiązany jest wypełnić wniosek rzetelnie i z należytą starannością, szczególnie w zakresie spójności wykazywanych danych i informacji w poszczególnych punktach wniosku (w zakresie nazwy zadania, zakresu rzeczowego, parametrów, itp.).
- 1.3. Wnioskodawca wypełnia tylko białe pola.
- 1.4. W przypadku uznania, iż konieczne jest przedstawienie dodatkowych informacji (tylko w przypadku, gdy mogą one mieć znaczenie przy ocenie merytorycznej wniosku), powinny one być poparte konkretnymi danymi (faktami) oraz w miarę możliwości udokumentowane.
- 1.5. Poszczególnych pozycji wniosku nie należy opisywać w formie załączników, a opisy we wniosku powinny być krótkie, zwięzłe i rzeczowe.
- 1.6. Należy zaznaczyć, iż wnioskodawca może podczas wypełniania wniosku zmieniać format czcionki czy też dopasować daną rubrykę do tekstu, w celu wpisania wszelkich niezbędnych informacji, ale powinien to zrobić w taki sposób, aby zachować obowiązujący wzór wniosku – nie ma możliwości modyfikacji wzoru wniosku w zakresie dodawania kolumn, wierszy (poza wyjątkami wskazanymi w instrukcji wypełniania wniosku), czy też samodzielnego scalania komórek.

2. Uwagi szczegółowe (według pozycji wniosku):

- 2.1. pkt 1 – pieczęć właściwego ustawowo zarządcy drogi, odpowiednio: dla dróg powiatowych – zarząd powiatu), dla dróg gminnych – wójt (burmistrz, prezydent miasta);
- 2.2. pkt 2 i 3 – należy wskazać jednostkę podziału terytorialnego oraz miejscowości, na obszarze których położone są odcinki dróg objęte zadaniem oraz wskazać nr TERC jednostki;
- 2.3. pkt 4 – wskazać kategorię drogi w rozumieniu ustawy o drogach publicznych (powiatową, gminną, wewnętrzną (w przypadku drogi wewnętrznej tylko

przebudowa może być przedmiotem wniosku) oraz rodzaj robót, jakie będą prowadzone – należy wybrać z listy wybieralnej. Podanie numeru drogi jest wymagane, jeżeli droga jest drogą publiczną i ma nadany numer w formacie 000000N – dla drogi gminnej, 0000N – dla drogi powiatowej;

W sytuacji, gdy jest to droga wewnętrzna lub droga publiczna nie ma nadanego numeru, w pkt 4 wniosku należy wpisać „Brak numeru drogi”.

- 2.4. pkt 5 – nazwa zadania powinna jednoznacznie identyfikować zadanie pod względem przedmiotowym, tj. w szczególności w zakresie rodzaju robót budowlanych i wskazywać jego lokalizację.
- 2.5. pkt 6 – termin realizacji zadania określa się poprzez wskazanie miesiąca i roku planowanego rozpoczęcia oraz miesiąca i roku planowanego zakończenia zadania objętego wnioskiem (za rozpoczęcie realizacji zadania przyjmuje się datę planowanego podpisania przez jednostkę umowy z wykonawcą zadania, natomiast zakończeniem zadania będzie data podpisania protokołu odbioru końcowego).
- 2.6. pkt 7 – należy wpisać łączną długość odcinków dróg objętych danym rodzajem robót w ramach zadania, zgodnie z kilometrażem, z dokładnością do 1 m. Długość ta winna dotyczyć zakresu zadania (odcinków), na który wnioskodawca występuje o dofinansowanie (zakresu kwalifikowanego zadania).
- 2.7. pkt 8 – należy podać koszty realizacji zadania brutto ogółem z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku. Poprzez koszty realizacji zadania ogółem należy rozumieć wszystkie koszty, które jednostka poniesie w ramach realizacji zadania (koszty kwalifikowane + niekwalifikowane). Koszty kwalifikowane zadania brutto należy podać z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku. Koszty kwalifikowane zadania brutto stanowią dla Wojewody podstawę do obliczenia kwoty dofinansowania i wkładu własnego jednostki.
- 2.8. pkt 9 – opis zadania musi charakteryzować stan istniejący oraz stan docelowy planowany do uzyskania w wyniku realizacji zadania (zakres rzeczowy, z określeniem planowanych robót budowlanych i prac towarzyszących oraz podaniem parametrów pierwotnych i docelowych).

W opisie należy uwzględnić wszystkie elementy drogi planowane do realizacji w ramach wnioskowanego zadania, np.:

- długość drogi – w km,
- chodniki, ścieżki rowerowe – długość w km lub mb i/lub w m², szerokość (m),
- skrzyżowania, zatoki autobusowe i/lub perony przystankowe – w szt.

W pkt 9.1 do 9.5 ponadto należy podać szczegółowe informacje dotyczące działek objętych inwestycją.

W punkcie tym należy wskazać informacje istotne dla oceny wniosku przez Komisję nieujęte w pozostałych pozycjach wniosku o dofinansowanie.

W przypadku tej pozycji możliwe jest dodawanie wierszy, gdy liczba pozycji przekracza liczbę wierszy aktualnie znajdujących się we wzorze wniosku.

2.9. pkt 10 – wnioskodawca przy sporządzaniu wniosku może opierać się jedynie na dokumentach umożliwiających rozpoczęcie inwestycji w planowanym terminie wskazanym we wniosku o dofinansowanie. Przez te dokumenty należy rozumieć, w zależności od rodzaju prowadzonych robót budowlanych, kopie:

- ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę

lub

- ostatecznej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

lub

- zgłoszenia organowi administracji architektoniczno-budowlanej zamiaru wykonywania robót budowlanych wraz z oświadczeniem wnioskodawcy o braku sprzeciwu organu administracji architektoniczno-budowlanej wobec zgłoszenia inwestora lub zaświadczeniem organu administracji architektoniczno-budowlanej o braku podstaw do wniesienia tego sprzeciwu, wydanego na podstawie art. 30 ust. 5aa ustawy – Prawo budowlane.

Dokumenty wyżej wskazane stanowią wymagane załączniki do wniosku.

Jeżeli z daty wydania pozwolenia na budowę / zezwolenia na realizację inwestycji drogowej / zgłoszenia wynika, że wygasa ono przed planowanym terminem rozpoczęcia inwestycji, do wniosku należy dodatkowo dołączyć dokument potwierdzający jego aktualność, np. kopię dziennika budowy z dokonаныmi wpisami.

2.10. pkt 11 – w harmonogramie rzeczowo-finansowym realizacji zadania należy wyszczególnić elementy oraz roboty budowlane i inne towarzyszące im prace, objęte zakresem rzeczowym zadania, ich koszt brutto oraz planowany termin realizacji (miesiąc i rok rozpoczęcia i miesiąc i rok zakończenia zadania) zgodnie z tabelą wartości elementów scalonych kosztorysu inwestorskiego w podziale na koszty kwalifikowane i niekwalifikowane. W harmonogramie wyszczególnić również należy koszt tablicy informacyjnej, nadzoru inwestorskiego oraz dodatkowych działań informacyjnych wynikających z art. 38 ust. 6 ustawy o RFRD (dotyczy zadań o łącznej wartości powyżej 1 mln zł) - działania te mogą być finansowane ze środków Funduszu w kwocie od 1000 do 5000 zł. Przez dodatkowe działania można rozumieć: zamieszczenie informacji na stronie internetowej (o ile podmiot ją posiada) oraz na profilach w internetowych serwisach społecznościowych (o ile podmiot takie profile posiada), informacje prasowe przekazane mediom, organizowanie spotkań informacyjnych na temat realizowanego projektu, organizowanie konferencji prasowych, wydarzeń promujących daną inwestycję, itp.

W przypadku tej pozycji możliwe jest dodawanie wierszy, gdy liczba pozycji przekracza liczbę wierszy aktualnie znajdujących się we wzorze wniosku.

pkt 11.1 W przypadku inwestycji wieloletnich należy również pod harmonogramem wyszczególnić koszty w podziale na poszczególne lata.

pkt 11.2 Należy wskazać zakres robót budowlanych, których koszt wykonania jest kosztem niekwalifikowanym zadania (podać elementy robót (zgodne z harmonogramem), pozycje kosztorysowe, ich obmiar oraz numery działek).

2.11. pkt 12 – wnioskodawca charakteryzuje zadanie według wszystkich lub niektórych kryteriów oceny merytorycznej, zgodnie z poniższymi wytycznymi.

Kryterium 1 – Podnoszenie standardów technicznych dróg powiatowych w szczególności dostosowanie ich do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t oraz zachowanie jednorodności sieci dróg powiatowych i dróg gminnych pod względem spełnienia tych standardów

Należy wskazać właściwe warunki techniczne na podstawie których została opracowana dokumentacja – w oparciu o zasadę określoną w § 195 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz w § 2 i 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, a także w § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych.

Należy scharakteryzować stan istniejący i stan docelowy odcinków dróg poprzez podanie następujących parametrów:

1. Rodzaj robót budowlanych: budowa/rozbudowa/przebudowa/remont,
2. Dopuszczalna klasa drogi: GP, G, Z, D, L,
3. Kategoria drogi: wewnętrzna/gminna/powiatowa,
4. Nr drogi - wpisanie numeru drogi publicznej, o którym mowa w art. 10 ustawy o drogach publicznych, w formacie:
 - 000000N – dla drogi gminnej,
 - 0000N – dla drogi powiatowej,
5. Długość w m – podać dla każdego odcinka,
6. Przekrój drogi:
 - „1 × 1 – oznacza przekrój jednojezdniowy jednopasowy przeznaczony do ruchu w obu kierunkach z mijankami,
 - „1 × 2 (i więcej)” – oznacza przekrój jednojezdniowy dwu- i więcej pasowy przeznaczony do ruchu w jednym lub obu kierunkach,

- „2 × 2 (i więcej)” – oznacza przekrój dwujezdniowy dwupasowy, w którym każda jezdnia przeznaczona jest do ruchu w jednym kierunku.

7. Szerokości pasa ruchu - dopuszczalne szerokości pasów ruchu w zależności od przekroju i klasy drogi.

UWAGA! Szerokość pasa ruchu należy przyjmować na przekroju normalnym (typowym), nie uwzględniając m. in. obligatoryjnych poszerzeń wynikających z przepisów rozporządzenia (np. na łukach w planie lub na wlotach na skrzyżowania).

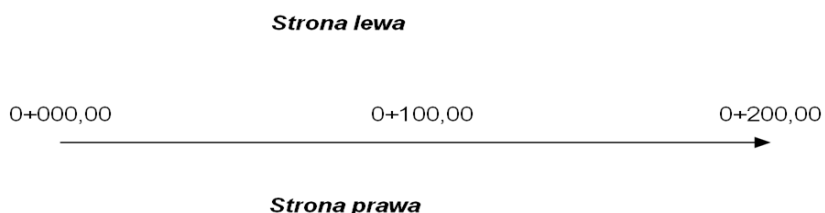
8. Pobocza:

- rodzaj: pobocze utwardzone, pobocze gruntowe,

UWAGA! Przez pobocze utwardzone należy rozumieć pobocze o takiej samej konstrukcji nawierzchni jak pasy ruchu na jezdni. Nie dopuszcza się stosowania poboczy twardych wykonanych z innych materiałów, niż pasy ruchu na jezdni. Pobocza ulepszone kruszywem łamanym, spoiwem hydraulicznym i innymi wyrobami należy klasyfikować jako pobocza gruntowe.

- szerokość podać w zależności od klasy drogi,
- długości pobocza danego rodzaju z dokładnością do 1 m, wskazując stronę położenia.

Długość pobocza należy wpisywać dla każdej strony drogi oddzielnie. Strony drogi określa się zgodnie kierunkiem wzrostu kilometraża (patrz rys. poniżej).



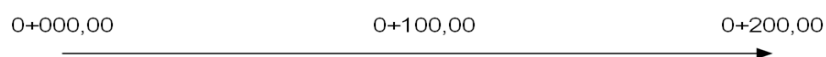
9. Chodniki:

- rodzaj i usytuowanie: usytuowanego przy jezdni/odsuniętego od jezdni (podając odległość odsunięcia),
- szerokość chodnika,

UWAGA! Zakres stosowania poszczególnych rodzajów chodników określają przepisy zawarte w § 43-44 ww. rozporządzeń w sprawie warunków technicznych. Do szerokości chodnika nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża.

- długość chodnika należy wpisywać dla każdej strony drogi oddzielnie, z dokładnością do 1 m, wskazując stronę położenia. Strony drogi określa się zgodnie kierunkiem wzrostu kilometraża (patrz rys. poniżej).

Strona lewa



Strona prawa

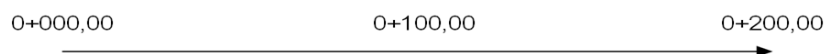
UWAGA! Na potrzeby Funduszu wyjątkowo za chodnik należy uznać także drogę dla pieszych i rowerów oznaczoną znakiem C-13/C-16 rozdzieloną kreską poziomą (tzw. „ciąg pieszo - rowerowy”).

Zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi ww. ciągi są kwalifikowane jako ścieżki rowerowe, z których mogą korzystać piesi.

10. Infrastruktura dla ruchu rowerowego:

- rodzaj: jednokierunkowa/dwukierunkowa
- usytuowanie:
 - poza jezdnią wskazując dodatkowo czy jest usytuowana przy jezdni lub odsunięta od jezdni (podając odległość odsunięcia),
 - po jezdni z zastosowaniem wyznaczonego pasa ruchu dla rowerów,
 - po jezdni po ogólnodostępnym pasie ruchu,
- szerokość – podać szerokość,
- długość danego rodzaju infrastruktury, po której odbywa się ruch rowerów, należy wpisywać dla każdej strony drogi oddzielnie. Strony drogi określa się zgodnie kierunkiem wzrostu kilometraża (patrz rys. poniżej).

Strona lewa



Strona prawa

11. Rodzaj odwodnienia: np. powierzchniowe, kanalizacja deszczowa, itp.,

12. Przystanki zatoki komunikacji zbiorowej (zatoki, perony, itp.):

Należy wpisać liczbę przystanków komunikacyjnych podając dla ilu przystanków zatoka zlokalizowana jest na pasie ruchu jezdni, a ile przystanków wyposażonych jest w zatoki autobusowe.

13. Rodzaj nawierzchni, kategoria ruchu, nośność: wskazać odpowiednio rodzaj nawierzchni, kategorię ruchu, nośność.

UWAGA! W przypadku uzyskania zgody na odstąpienie od przepisów techniczno-budowlanych, w trybie art. 9 ustawy – Prawo budowlane, w zakresie jakiegokolwiek elementu/obiektu drogi należy wpisać „zgoda na odstąpienie” a do wniosku dołączyć kopię postanowienia wydanego przez właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej.

Kryterium 2 – Znaczenie zadania dla rozwoju spójnej sieci dróg publicznych

W kryterium uwzględnia się znaczenie danej drogi objętej wnioskiem o dofinansowanie w sieci dróg publicznych (funkcja w sieci drogowej właściwa dla danej kategorii), jej „ponadlokalność” tj. gdy droga stanowi bezpośrednie połączenie z drogami znajdującymi się poza granicami administracyjnymi jednostki samorządu terytorialnego lub gdy jest powiązana z innymi drogami tej samej bądź niższej kategorii lub gdy jest powiązana z innymi drogami wyższej kategorii (wojewódzkimi, krajowymi), droga ma znaczenie strategiczne (np. prowadzi do terenów wojskowych, granicy państwa).

W przypadku gdy zadanie obejmuje więcej niż jeden odcinek drogi należy scharakteryzować każdy osobno poprzez wpisanie danych odrębnie dla każdego odcinka.

Kryterium 3 – Wpływ zadania na zwiększenie dostępności transportowej jednostek administracyjnych oraz poprawę dostępności terenów inwestycyjnych

W kryterium uwzględnia się specyfikę danego województwa i wynikające z niej potrzeby w zakresie: zwiększania dostępności transportowej jednostek administracyjnych (urzędu, publicznego zakładu opieki zdrowotnej, szkoły lub przedszkola, dojazd do pozostałych obiektów publicznych np. kościołów, świetlica, biblioteka, dom kultury), poprawy dostępności terenów inwestycyjnych (droga stanowi bezpośredni dojazd do terenów przeznaczonych pod inwestycje lub droga znajduje się na takich terenach), poprawy dostępności dla transportu zbiorowego (transport zbiorowy prowadzony jest drogą objętą wnioskiem).

W przypadku gdy zadanie obejmuje więcej niż jeden odcinek drogi należy scharakteryzować każdy osobno poprzez wpisanie danych odrębnie dla każdego odcinka.

Kryterium 4 – Wpływ zadania na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego niechronionych uczestników ruchu

W kryterium uwzględnia się ryzyko wystąpienia wypadku drogowego na obszarach o najwyższym poziomie wypadkowości (ocenia Komisja stosując mapę ogólnego ryzyka społecznego, wszystkie wypadki, liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych), zastosowane rozwiązania poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, zastosowane rozwiązania zarządzania prędkością, inne nowo zastosowane rozwiązania poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, adekwatność zastosowanych rozwiązań poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

ROZWIĄZANIA DODATKOWE/SPECJALNE

Scharakteryzuj zadanie poprzez wybór z listy rozwiązań zastosowanych na którymkolwiek odcinku drogi, polegających na budowie, rozbudowie lub przebudowie (w przypadku tej pozycji możliwe jest dodawanie wierszy, gdy liczba pozycji przekracza liczbę wierszy aktualnie znajdujących się we wzorze wniosku):

- 1) oświetlenia przejścia dla pieszych lub przejazdu dla rowerzystów (zalecenia dotyczące prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych zawarte są m. in. w wydanym przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego opracowaniu „Ochrona pieszych. Podręcznik dla organizacji ruchu pieszego” w rozdziale 7.5.2 „Oświetlenie”;
- 2) przejścia dla pieszych lub przejazdu dla rowerzystów z wyspą dzielącą (tzw. azylem), zgodnie z § 127 ust. 9 ww. rozporządzeń w sprawie warunków technicznych;
- 3) wyniesionego przejścia dla pieszych lub przejazdu dla rowerzystów (rozumie się przez to przejście lub przejazd wyznaczone w obrębie urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykonanego w formie wygarbienia, o długości większej niż 4 m, zgodnie z pkt 8.1. załącznika nr 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach;
- 4) wyniesionego skrzyżowania;
- 5) wyspy dzielącej na jezdni, wraz z odgięciem toru jazdy, na wjeździe do miejscowości (rozumie się przez to wykonanie środkowej wyspy dzielącej pasy ruchu zgodnie z warunkami określonymi w § 35 ww. rozporządzeń w sprawie warunków technicznych);
- 6) sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu, przejściu dla pieszych lub na przejeździe dla rowerzystów;
- 7) oznakowania aktywnego lub sygnalizacji ostrzegawczej na przejściu dla pieszych lub na przejeździe dla rowerzystów (przez oznakowanie aktywne należy rozumieć m. in. wykonanie linii wibracyjnych na dojazdach do przejść dla pieszych lub przejazdów dla rowerzystów, umieszczenie znaków pionowych na tle fluorescencyjnym, znaków pionowych z elementami świetlnymi lub o zmiennej treści, zastosowanie punktowych elementów odblaskowych. Rozwiązania te muszą być zgodne z rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach;
- 8) radaru ze znakiem/tablicą zmiennej treści (aktywną), informującego o prędkości ruchu pojazdu;
- 9) oznakowania aktywnego na dojeździe do przejazdu kolejowo-drogowego (szczegóły patrz wyżej);

10) drogi na dojeździe do przejazdu kolejowego-drogowego kategorii „D” lub „C” (jako dojazd do przejazdu kolejowo-drogowego należy rozumieć odcinek drogi o długości 30 m mierzony po osi drogi z każdej strony przejazdu kolejowo-drogowego od punktów krańcowych przejazdu zgodnie z § 3 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie. Poprzez przebudowę/rozbudowę/budowę dojazdu do przejazdu kolejowego-drogowego należy rozumieć dobór optymalnych parametrów technicznych, pod względem bezpieczeństwa ruchu, dla geometrii dojazdów i dojeżdż do przejazdów kolejowo-drogowych w konkretnej lokalizacji. Powinna ona wiązać się m.in. z: poprawą widoczności, zwłaszcza widoczności czoła pojazdu szynowego z drogi, zmianą przekroju poprzecznego pasa drogowego, np.: poszerzenie poboczy, budowa chodników, itp., przez co zwiększone zostanie bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu, zachowaniem ciągłości profili drogi i przejazdu kolejowo-drogowego, poprawą geometrii skrzyżowań, zlokalizowanych niejednokrotnie bezpośrednio przed przejazdem kolejowym, które są blokowane w przypadku zamknięcia rogatek lub półrogatek przed przejazdem, poprawą szorstkości nawierzchni drogi na dojeździe do przejazdu, wykonaniem lub poprawą parametrów oświetlenia na dojazdach do przejazdów kolejowych.).

Kryterium 5 – Wyrównanie potencjału społeczno-gospodarczego i poprawa jakości życia mieszkańców

W kryterium uwzględnia się wpływ zadania na wyrównanie potencjału społeczno-gospodarczego oraz poprawę jakości życia mieszkańców, w szczególności czy zadanie stanowi odpowiedź na wyzwania w zakresie przeciwdziałania nierównościom terytorialnym i przestrzennej koncentracji problemów rozwojowych oraz niwelowanie sytuacji kryzysowych na obszarach zdegradowanych, np. zadanie zwiększa spójność społeczną, gospodarczą, przestrzenną; realizacja zadania przyczyni się do lepszego wykorzystania potencjału rozwojowego jst; realizacja zadania pozwoli włączyć w procesy rozwojowe obszary słabe gospodarczo oraz o niższym poziomie rozwoju.

Kryterium 6 – Zwiększenie liczby obwodnic w ciągu dróg powiatowych i dróg gminnych.

W kryterium uwzględnia się czy zadanie spowoduje zwiększenie liczby obwodnic w ciągu dróg powiatowych i dróg gminnych.

Kryterium 7 – Poprawę dostępności terenów objętych przedsięwzięciami lub inwestycjami powiązаныmi z przedsięwzięciem infrastrukturalnym, o których mowa w art. 5c ust. 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o finansowym wsparciu niektórych przedsięwzięć mieszkaniowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 788 i 1463)

W kryterium uwzględnia się wpływ zadania na poprawę dostępności terenów objętych przedsięwzięciami lub inwestycjami powiązаныmi z przedsięwzięciem infrastrukturalnym.

- 2.12. pkt 13 – należy podać wyszczególnione dane identyfikujące wnioskodawcę, a ponadto – wskazać osoby upoważnione przez wnioskodawcę do udzielania komisji wyjaśnień, wraz z danymi kontaktowymi (imię i nazwisko, numer telefonu, adres e-mail).
- 2.13. pkt 14 – oświadczenie wnioskodawcy obejmuje m.in. wyszczególnienie załączników, których dołączenie do wniosku jest wymagane (w kratkach po prawej stronie należy postawić znak „x” przy pozycji opisującej załączony dokument). Składane dokumenty powinny jednoznacznie wskazywać, iż dotyczą zadania realizowanego w ramach wniosku oraz zakresu prac przewidzianych do wykonania.
- 2.14. Wnioskodawca sporządza wykaz pozostałych załączników, obejmujących dokumenty i informacje uzupełniające dane zawarte we wniosku.