## FAQ do naboru 5.1 Drogi lokalne

## Pytanie 1:

## Czy kanały technologiczne zaliczają się do infrastruktury towarzyszącej i mogą w związku z tym mogą zostać uznane jako wydatek kwalifikowany ? (z zachowaniem limitu określonego w Załączniku nr 6 do SZOOP). W Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, do którego jest odwołanie w Zał. nr 6 nie ma wprost wymienionych takich kanałów.

## Odpowiedź:

## Zgodnie z załącznikiem do SzOOP, niektóre wydatki na tzw. infrastrukturę towarzyszącą, stanowiącą wyposażenie techniczne dróg mogą być uznane za kwalifikowalne. W katalogu wskazane są tylko te, które są kwalifikowalne - nie ma jednak kanałów technologicznych, w związku z tym nie jest to wydatek kwalifikowany.

## Pytanie 2:

##  Jeżeli kanały technologiczne nie będą mogły być zaliczone do infrastruktury towarzyszącej, czy należy je ująć w projekcie jako osobną kategorię wydatków, a ich koszt ująć w całkowitej wartości projektu i wykazać jako wydatek niekwalifikowany.

## Odpowiedź:

## Tak, w harmonogramie rzeczowo-finansowym taki wydatek powinien widnieć jako niekwalifikowany.

**Pytanie 3:**

proszę o informację, czy w przypadku konieczności poniesienia wydatku związanego z odszkodowaniem na przejęte grunty od Lasów Państwowych po uzyskaniu decyzji ZRID na budowę mostu w związku z przebudową drogi (most jest elementem drogi), wydatek ten jest kosztem kwalifikowalnym.

Wydatek ten jest niezbędny do poniesienia, aby zrealizować inwestycję.

**Odpowiedź:**

Zgodnie z zapisami *Wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków* wydatki na odszkodowania są kwalifikowane (pkt. 6.11.4), zgodnie z zasadami ogólnymi oraz w ramach limitu dla nabycia nieruchomości – do 10% całkowitych wydatków kwalifikowanych projektu (pkt. 7.4).

Wydatek powinien być konieczny do osiągnięcia celów projektu, aby uznać go za kwalifikowany. Zasadność wydatku będzie badana na etapie oceny projektu. Ostateczna decyzja należy do eksperta oceniającego projekt.

**Pytanie 4:**

Czy droga prowadząca do obszaru aktywności gospodarczej, który stanowi podstrefa Strefy Ekonomicznej (będą tam zlokalizowane zakłady produkcyjne) będzie wpisywać się w założenia powyższego Działania? Czy też obszar aktywności gospodarczej musi ściśle odpowiadać wymienionym: terminalami, centrami lub platformami logistycznymi?

**Odpowiedź:**

Drogi prowadzące do stref aktywności gospodarczej nie są kwalifikowalne w tym działaniu. Modernizacja lub budowa drogi do strefy aktywności gospodarczej kwalifikowalna jest w działaniu 6.3 poświęconemu rewitalizacji i wyłącznie wtedy, gdy stanowią projekt komplementarny dla projektu dot. terenów inwestycyjnych.

W działaniu 5.1 preferowane są projekty, które – po spełnieniu warunków dostępu, np. bezpośredniego połączenia z siecią TEN-T - dodatkowo poprawiają dostępność do terenów inwestycyjnych.

**Pytanie 5:**

Czy w ramach działania należy się posługiwać wytycznymi zawartymi w tzw. Niebieskiej księdze dot. transportu? Czy konieczne jest pracowanie analiz ruchu/modelów ruchu?

**Odpowiedź:**

Niebieska księga nie jest dokumentem obowiązkowym w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Dolnośląskiego 2014-2020.

Niebieska Księga jest zalecana przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju w celu ujednolicenia metodyki przeprowadzania analizy kosztów i korzyści dla projektów sektora transportu, realizowanych w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko. Może być również stosowana przez beneficjentów realizujących projekty transportowe w ramach innych krajowych lub regionalnych programów operacyjnych”.

W konkursach organizowanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020 należy kierować się Regulaminami Konkursów opublikowanych na stronie: [www.rpo.dolnyslask.pl](http://www.rpo.dolnyslask.pl)

Dokumentem obligatoryjnym, który określa zakres studium wykonalności  jest „*Wykaz informacji, których należy udzielić, ubiegając się o dofinansowanie projektu*” (Załącznik  do uchwały Zarządu Województwa Dolnośląskiego nr 2139/V/16 z dnia 29 kwietnia 2016 r. w sprawie zmiany uchwały nr 2019/V/16 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 29 marca 2016 r.)

Narzędziem służącym do tworzenia wniosku o dofinansowanie jest Generator Wniosków dostępny na stronie: <https://snow-umwd.dolnyslask.pl/>

**Pytanie 6:**

Proszę o informacje czy za posiadanie Programu Funkcjonalno-Użytkowego i przyjęcia formy realizacji zadania w trybie zaprojektuj i wybuduj przyznawane są dodatkowe punkty?

**Odpowiedź:**

Dokument: Wyciąg z Kryteriów wyboru projektów zatwierdzonych przez KM RPO WD 2014-2020 w dniu 10.03.2016 r. (Uchwała nr 28/16 KM RPO WD) obowiązujących w naborze Nr naboru RPDS.05.01.01-IZ.00-02-097/16 nie przewiduje dodatkowych punktów za posiadanie Programu Funkcjonalno-Użytkowego i przyjęcia formy realizacji zadania w trybie zaprojektuj i wybuduj.

Pytanie 7:

Czy w ramach naboru można ubiegać się o środki na tworzenie dróg dla rowerów w ramach tylko istniejących dróg? czy dopuszczalna jest budowa drogi dla rowerów na byłym torowisku (po zlikwidowanej linii kolejowej) przejętym przez Gminę od PKP S.A.? (przy czym należy zaznaczyć, że trasa torowiska nie znajduje się wzdłuż istniejących dróg)

Odpowiedź:

Powstaje pytanie, czy ten projekt wpisuje się w działanie 5.1, którego celem jest budowa i modernizacja dróg (wojewódzkich) oraz modernizacja dróg lokalnych (powiatowych i gminnych). Niejako przy okazji głównego celu projektu można zbudować drogę dla rowerów ale nie jako samodzielny typ projektu, np. modernizacja drogi lokalnej poprzez wydzielenie drogi dla rowerów w celu poprawy bezpieczeństwa. Ale i w tym przypadku inwestycje w drogi lokalne możliwe są w bardzo wąskim zakresie, związanym z bezpośrednim połączeniem z siecią TEN-T lub centrami logistycznymi, przejściami granicznymi itp.

Budowa ścieżki jako samodzielny typ projektu w działaniu 5.1 nie jest możliwy. Ścieżka dopuszczalna jest wyłącznie jako element modernizacji drogi gminnej.

Drogi dla rowerów można natomiast budować w działaniu 3.4 Wdrażanie strategii niskoemisyjnych. Zgodnie z zapisami RPO WD 2014 – 2020:

Działanie 3.4 odpowiada priorytetowi inwestycyjnemu 4e *Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu*.

I dalej:

„Rezultatem celu szczegółowego 3.4.1 będzie redukcja zanieczyszczeń powietrza związanych szczególnie z **niską emisją transportową**, osiągnięta poprzez sukcesywną eliminację jej źródeł i **promowania niskoemisyjnych rozwiązań w transporcie** (rozwój nieszkodliwego, pro-ekologicznego, zrównoważonego transportu). Jednocześnie dzięki wsparciu i ukierunkowaniu **transportu miejskiego** na komplementarne współdziałanie różnych jego systemów, stosownie do wymagań ekonomicznych i ekologicznych (**transport publiczny, pieszy i rowerowy**) nastąpi zwiększenie jego dostępności, przy jednoczesnym **ograniczeniu indywidualnego ruchu zmotoryzowanego w centrach miast**.

Dalej:

„**Inwestycje w transport miejski** ramach PI będą przyczyniać się do osiągnięcia niskoemisyjnej i **zrównoważonej mobilności w miastach**. Muszą one wynikać z przygotowanych przez samorządy planów, zawierających odniesienia do kwestii przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone **systemy transportowe w miastach**. Funkcję takich dokumentów mogą pełnić plany dotyczące gospodarki niskoemisyjnej lub Strategie ZIT lub plany mobilności miejskiej”.

Jak widać z powyższych zapisów, głównym celem działania jest ograniczenie niskiej emisji transportowej w miastach, poprzez wspieranie transportu publicznego, pieszego i rowerowego oraz ograniczanie indywidualnego transportu samochodowego. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych zapisano, że oddziaływanie inwestycji realizowanych w ramach działania 3.4 na centrum miast nie oznacza jej lokalizacji w centrum. Kluczowe jest oddziaływanie projektu na zmniejszenie indywidualnego transportu samochodowego w centrum miasta. Projekt powinien zostać wpisany do PGN.

Zgodnie z definicją wskaźnika dot. budowy drogi dla rowerów „Długość wybudowanych dróg dla rowerów”:

*Długość wybudowanego odcinka drogi przeznaczonej do ruchu rowerów, tj. oddzielonej od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz oznaczonej odpowiednimi znakami drogowymi.*

*Należy brać pod uwagę tylko odcinki spełniające wymogi Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie i jednocześnie oznakowane zgodnie z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym.*

Definicja z Rozporządzenia:

Ścieżki rowerowe

§46.1.Usytuowanie ścieżki rowerowej względem jezdni powinno zapewnić bezpieczeństwo ruchu.

2.Odległość ścieżki rowerowej od krawędzi jezdni oraz jej usytuowanie powinny odpowiadać wymaganiom określonym w § 43 ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 3.

3.Przy przebudowie lub remoncie drogi klasy G i dróg niższych klas dopuszcza się wyznaczenie przy prawej krawędzi jezdni pasa dla rowerów o szerokości nie mniejszej niż 1,5 m. Pas dla rowerów powinien być oddzielony od sąsiedniego pasa ruchu znakami poziomymi.

§47.1.Szerokość ścieżki rowerowej powinna wynosić nie mniej niż:

1)1,5 m - gdy jest ona jednokierunkowa,

2)2,0 m - gdy jest ona dwukierunkowa,

3)2,5 m - gdy ze ścieżki jednokierunkowej mogą korzystać piesi.

2.Szerokość ścieżki rowerowej należy ustalać indywidualnie, jeżeli oprócz prowadzenia ruchu rowerowego pełni ona inne funkcje.

§48.1.Pochylenie podłużne ścieżki rowerowej nie powinno przekraczać 5%. W wyjątkowych wypadkach dopuszcza się większe pochylenia, lecz nie większe niż 15%. Wysokość progów i uskoków na ścieżce rowerowej nie powinna przekraczać 1 cm.

2.Pochylenie poprzeczne ścieżki rowerowej powinno być jednostronne i wynosić od 1% do 3%, w zależności od rodzaju nawierzchni, i powinno umożliwiać sprawny spływ wody opadowej.

Ponadto

„Par. 5:

3.Szerokość ulicy, określona w ust. 1, powinna być odpowiednio zwiększona, jeżeli przewiduje się umieszczenie w tej ulicy większej liczby pasów ruchu, torowiska tramwajowego, **ścieżek rowerowych**, pasów lub zatok postojowych, pasów zieleni wysokiej lub urządzeń odwodnienia powierzchniowego.”

Zapis ten sugeruje, że ścieżka rowerowa jest częścią infrastruktury drogowej.

Zgodnie z definicją ustawy Prawo o ruchu drogowym:

„droga – wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub **drogi dla rowerów**, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt;

**droga dla rowerów – drogę lub jej część przeznaczoną do ruchu rowerów, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi; droga dla rowerów jest oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego**;

pas ruchu dla rowerów – część jezdni przeznaczoną do ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi”

Jak łatwo zauważyć, ustawowa definicja drogi dla rowerów została wykorzystana do zdefiniowania wskaźnika, ponieważ odwołuje się do tych samych atrybutów:

- oddzielenie konstrukcyjne lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,

- odpowiednio oznakowana.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego (zgodnie z załącznikiem nr 4 do ww. rozporządzenia:

„Do zabezpieczania powierzchni przeznaczonych dla pieszych i rowerzystów lub w celu separacji ruchu lokalnego od tranzytowego stosuje się:

- separatory,

- azyle prefabrykowane lub wbudowane na stałe,

- balustrady, poręcze i barieroporęcze,

- ogrodzenia segmentowe i łańcuchowe,

- kładki dla pieszych,

- słupki metalowe lub z tworzywa sztucznego w formie prostej lub ozdobnej”.

Zgodnie z powyższym, infrastruktura rowerowa w ramach działania 3.4 ma ścisły związek z infrastrukturą drogową.

Budowa ścieżki z wykorzystaniem zlikwidowanej infrastruktury kolejowej mogłaby zostać zrealizowana w ramach działania 4.4 Ochrona i udostępnianie zasobów przyrodniczych ale pod warunkiem, że będzie ona służyła udostępnianiu zasobów przyrodniczych (4.4.E. Projekty dotyczące wykorzystania i udostępnienia lokalnych zasobów przyrodniczych m.in. na cele turystyczne (np. tereny wypoczynkowe, ścieżki rowerowe, ścieżki konne) służące zmniejszaniu presji na obszary cenne przyrodniczo).