

#### FAQ 3.4: drogi rowerowe, ciągi piesze

##### Pytanie 1.

W związku z ogłoszonym naborem wniosków dla działania 3.4.1 RPO WD można ubiegać się o dofinansowanie inwestycji ograniczających indywidualny ruch zmotoryzowany w centrach miast np. drogi rowerowe. Zgodnie z podaną definicją **droga dla rowerów** – droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi; droga dla rowerów jest oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W związku z powyższym zwracam się z zapytaniem 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:

Drogi dla rowerów budować można 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.*

„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**.

„**Inwestycje w transport miejski** ramach PI będą przyczyniać się do osiągnięcia niskoemisyjnej i **zrównoważonej mobilności w miastach**. Muszą one wynikać z przygotowanych przez samorzady 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).

#### **Pytanie 2.**

czy w ramach ww. działania możliwa jest realizacja ścieżki rowerowej na terenie gmin wiejskich poza terenem miasta? dana ścieżka rowerowa służyłaby mieszkańcom miasta i rozpoczynałaby się w mieście, jednak swój przebieg na odcinku ok 18 km miałaby poza granicami miasta.

#### **Odpowiedź:**

O ile „ścieżka rowerowa” spełni definicję „drogi dla rowerów” (patrz odp. na pytanie powyżej) to tak. Jeśli nie jest to droga dla rowerów, to nie może być przedmiotem dofinansowania (np. pas ruchu dla rowerów czy turystyczne leśne szlaki rowerowe).

Zgodnie z dokumentacją konkursową inwestycja musi oddziaływać na centra miast, jednak przez inwestycje ograniczające ruch w centach miast nie należy rozumieć wyłącznie inwestycji zlokalizowanych w centach miast – istotne jest oddziaływanie na centra miast.

Kryteria wyboru projektów zatwierdzone przez KM RPO WD 2014-2020 w dniu 07.04.2016 r.

Wprowadzają kryterium merytoryczne specyficzne: Miejsce realizacji projektu:

Jeśli projekt zakłada realizację inwestycji:

- w mieście o liczbie mieszkańców pow. 20 tys. - otrzymuje 3 punkty;
- w gminie uzdrowskiej – otrzymuje 3 punkty;
- projekt nie jest realizowany w mieście o liczbie mieszkańców pow. 20 tys. ale jego oddziaływanie będzie miało bezpośredni wpływ na miasto o liczbie mieszkańców pow. 20 tys. – otrzymuje 2 punkty;

- na terenie parków krajobrazowych lub rezerwatów przyrody w tym położonych na obszarach Natura 2000 – otrzymuje 2 punkty.

Punkty nie sumują się. 0 pkt – 3 pkt

(0 punktów w kryterium nie oznacza odrzucenia wniosku)

Jeśli ekspert oceniający projekt uzna, że w projekcie udowodniono zmniejszenie indywidualnego ruchu zmotoryzowanego w centrum miasta to projekt i wydatki będą kwalifikowalne, nawet w przypadku inwestycji na obszarze wiejskim. Dlatego ważne we wniosku o dofinansowanie opisanie oddziaływania inwestycji na centrum miasta.

Poza tym budowa drogi rowerowej możliwa jest (jako element szerszego projektu dotyczącego drogi lokalnej) w Programie Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020.

### **Program Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020, Działanie: Budowa lub modernizacja dróg lokalnych**

Nabór w ramach tego działania zakończył się 18 marca 2016 r. Nie posiadamy informacji o dacie ewentualnego kolejnego naboru wniosków.

W rozdziale 9 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. Nr 43 poz. 430 z późn. zm.) określone zostały parametry jakie winny spełniać ścieżki rowerowe przy czym nie określono jej definicji. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 i poz. 870) zdefiniowane zostało natomiast pojęcie drogi rowerowej rozumianej jako drogę przeznaczoną do ruchu rowerów albo rowerów i pieszych, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem. Wobec powyższego ścieżkę rowerową przeznaczoną do ruchu rowerowego może stanowić koszt kwalifikowalny o ile stanowi element budowanej drogi i jest to uzasadnione zakresem operacji oraz niezbędne do osiągnięcia jej celu.

### **Pytanie 3.**

czy jest ograniczenie dot. liczby składanych wniosków przez jednego beneficjenta w ramach ogłoszonego naboru?

### **Odpowiedź:**

Nie ma takiego ograniczenia, beneficjent może złożyć więcej niż jeden wniosek o dofinansowanie.

#### **Pytanie 4.**

czy na etapie składania wniosku Beneficjent - Gmina powinna mieć zabezpieczone środki w budżecie, jeśli tak to w jakiej wysokości? (czy wystarczy w wysokości wnoszonego wkładu własnego do projektu?)

#### **Odpowiedź:**

Wnioskodawca we wniosku o dofinansowanie powinien wskazać wszystkie źródła, z których zamierza sfinansować projekt, tj. zarówno środki wspólnotowe – dofinansowanie z RPO, jak i środki krajowe - publiczne, np. środki z budżetu JST, środki z innych źródeł publicznych jak np. dotacja z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej czy Narodowego Funduszu Zdrowia. Jeśli wystąpią w projekcie krajowe środki prywatne, to należy je również wykazać. Po stronie wnioskodawcy pozostaje również sfinansowanie wydatków niekwalifikowalnych w projekcie.

Powyższy montaż powinien znaleźć odzwierciedlenie w uchwale budżetowej (dla projektu jednorocznego) ew. Wieloletniej Prognozie Finansowej (dla projektu wieloletniego). Dokumenty te będą wymagane na etapie podpisywania umowy o dofinansowanie. Do wniosku o dofinansowanie wnioskodawca winien jedynie złożyć stosowne oświadczenie.

W kryterium merytorycznym oceny wniosków pn. „Sytuacja finansowa Wnioskodawcy”, zgodnie z którym weryfikacji podlega czy sytuacja finansowa wnioskodawcy gwarantuje możliwość realizacji projektu (z uwzględnieniem innych zadań inwestycyjnych) – w zależności od typu wnioskodawcy i z uwzględnieniem odpowiednich zapisów ustawowych, np. ustawy o finansach publicznych. Kryterium uznaje się za spełnione bez oceny, jeśli wnioskodawca posiada promesę kredytową, umowę kredytową lub promesę leasingową na minimalną kwotę równą wartości dofinansowania.

Planując finansowanie inwestycji, Wnioskodawca zobowiązany jest zapewnić płynne i terminowe ponoszenie wydatków w ramach umów realizowanych w projekcie. W szczególności należy wziąć pod uwagę zasady udzielania zaliczek w RPO WD 2014 – 2020.

#### **Pytanie: 5.**

Uprzejmie proszę o informację czy w ramach naboru do konkursu nr RPDS.03.04.01-IZ.00-02-106/16 dla Poddziałania 3.4.1 Wdrażanie strategii niskoemisyjnych – konkursy horyzontalne – nabór na OSI jeden beneficjent ma możliwość złożenia więcej niż jednego wniosku o dofinansowanie.

#### **Odpowiedź:**

W konkursie nr RPDS.03.04.01-IZ.00-02-106/16 dla Poddziałania 3.4.1 Wdrażanie strategii niskoemisyjnych – konkursy horyzontalne – nabór na OSI jeden beneficjent ma możliwość złożenia więcej niż jednego wniosku o dofinansowanie.

#### **Pytanie 6**

Kiedy projekt można uznać za zakończony?

#### **Odpowiedź**

Zgodnie z zapisem art 65 ust. 6 rozporządzenia 1303/2013, dofinansowania nie mogą otrzymać projekty, które zostały fizycznie ukończone lub w pełni zrealizowane przed przedłożeniem do Instytucji Zarządzającej wniosku o dofinansowanie, niezależnie od tego, czy wszystkie powiązane płatności zostały dokonane przez beneficjenta. Przepis ten został ujęty w formie kryterium oceny wniosku.

Przez projekt zakończony rozumiemy zatem projekt, który został fizycznie ukończony lub w pełni zrealizowany i zostało to potwierdzone np. podpisaniem bezusterkowego protokołu odbioru. Można przyjąć, że projekt zakończony to projekt, który zrealizował (osiągnął) założone wskaźniki produktu, ponieważ z reguły protokół odbioru końcowego (lub dokument równoważny) uznawany jest za dowód osiągnięcia wskaźników produktu.

W przypadku projektów realizowanych etapami, zakończenie realizacji części z nich nie stanowi przesłanki do uznania, że cały projekt został zakończony. Nastąpi to dopiero po zakończeniu ostatniego etapu, czyli np. po podpisaniu protokołu odbioru ostatniego etapu lub protokołu odbioru końcowego.

Również w przypadku dzierżawy lub leasingu dostarczenie przedmiotu umowy i korzystanie z niego przez wnioskodawcę przed złożeniem wniosku o dofinansowanie nie będzie oznaczało, że projekt został zakończony przed złożeniem wniosku, jeśli umowa przewiduje na zakończenie przeniesienie praw własności na wnioskodawcę. Projekt będzie zakończony dopiero po przeniesieniu praw własności na wnioskodawcę (beneficjenta).

Zgodnie z wzorem umowy o dofinansowanie, projektem jest przedsięwzięcie zmierzające do osiągnięcia założonego celu określonego wskaźnikami, z określonym początkiem i końcem realizacji, zgłoszone do objęcia albo objęte współfinansowaniem UE z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, szczegółowo określone we wniosku o dofinansowanie.

Przez datę realizacji projektu należy rozumieć datę poniesienia pierwszego wydatku w Projekcie, polegającego na dokonaniu przez wnioskodawcę (beneficjenta) zapłaty na podstawie pierwszej faktury/innego dokumentu księgowego o równoważnej wartości dowodowej, dotyczącej wydatków kwalifikowalnych i/lub niekwalifikowalnych poniesionych w ramach Projektu. Jeżeli pierwszy wydatek w ramach Projektu został poniesiony przed dniem 1 stycznia 2014 r., jako datę rozpoczęcia realizacji Projektu należy przyjąć tę datę.

To wnioskodawca określa zarówno zakres czasowy jak i rzeczowy projektu i dopóki nie zrealizuje tego zakresu w całości - nie można mówić o projekcie zakończonym.

## **Pytanie 7**

W ramach projektu planujemy również zakup elektronicznych tablic przystankowych - czy taki element może być finansowany również w naborze dotyczącym zakupu taboru autobusowego - schemat „a” jako element uzupełniający, czy tylko w naborze gdzie są typy projektów 3.4.A.a, 3.4.A.b oraz 3.4.A.c?

Jeśli elektroniczne tablice przystankowe stanowią element systemu zarządzania ruchem (ITS) to powinny być elementem projektu realizowanego w typie 3.4.A c inwestycje (budowa, rozbudowa) związane z systemami zarządzania ruchem i energią (infrastruktura, oprogramowanie). Jeśli funkcjonalność tablic ogranicza się wyłącznie do prezentowania bieżących informacji o ruchu autobusów, to w tym zakresie można uznać, że tablice nie stanowią samodzielnego systemu

zarządzania ruchem i zakup oraz ich montaż może być realizowany jako element uzupełniający w każdym typie projektu, także jako dodatek do zakupu autobusów.

Zgodnie jednak z regulaminem konkursu dla typu a) jest on kierowany na projekty związane z zakupem taboru. Oprócz ewentualnej infrastruktury dot. autobusów elektrycznych, nie dopuszcza się żadnych elementów uzupełniających (związanych z pozostałymi typami projektów, oświetleniem ulicznym czy infrastrukturą drogową). Dlatego projekt z elementami uzupełniającymi w stosunku do zakupu taboru powinien być realizowany w ramach naboru na typy a – c.

Należy wziąć także pod uwagę uwarunkowania prawne, związane z instalacją tablic np. na terenie stanowiącym własność gminy, tj. uzyskanie prawa do dysponowania nieruchomością na cele realizacji projektu oraz w okresie trwałości – jeśli beneficjentem projektu jest np. przedsiębiorstwo komunikacji zbiorowej.