



Fundusze Europejskie
Program Regionalny



**DOLNY
ŚLĄSK**

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa

Regionalny Program Operacyjny Województwa Dolnośląskiego 2014-2020

Filip Baranowski filip.baranowski@dolnyslask.pl

Wrocław, 15 kwietnia 2016 r.

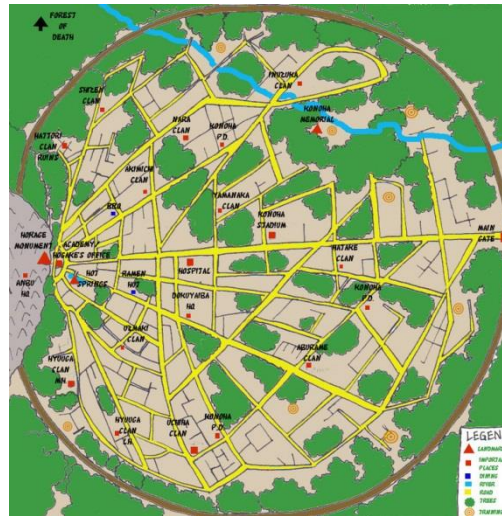


OŚ PRIORYTETOWA 5. TRANSPORT





Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa



Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa

KATEGORIE INTERWENCJI

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 215/2014

z dnia 7 marca 2014 r.

ustanawiające zasady wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 (...) w zakresie metod wsparcia w odniesieniu do zmian klimatu, określania celów pośrednich i końcowych na potrzeby ram wykonania oraz klasyfikacji kategorii interwencji w odniesieniu do europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych:

031 Pozostałe drogi krajowe i regionalne (nowo budowane),

034 Inne drogi przebudowane lub zmodernizowane (autostrady, drogi krajowe, regionalne lub lokalne.



Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa

RPO WD 2014 – 2020

Kategorie interwencji

Tabela 7: Wymiar 1 – Zakres interwencji

Kod	Kwota (EUR)
026	108 050 644
027	42 500 000
031	38 015 132 – drogi regionalne (wojewódzkie) - budowa
034	152 060 529 – drogi regionalne oraz lokalne (gminne, powiatowe) – przebudowa/modernizacja



Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa

UMOWA PARTNERSTWA

Inwestycji w drogi lokalne (gminne i powiatowe) ze środków EFRR są możliwe jedynie wówczas, gdy zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi (w ramach CT 7).

Inwestycje w drogi lokalne w ramach CT7 nie mogą stanowić więcej niż 15% alokacji programu przeznaczonej na transport drogowy. Kwota na drogi lokalne w ramach CT 7 łącznie we wszystkich RPO nie może przekroczyć 450 mln euro.

CT 7 - promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej (rozporządzenie 1303/2013) = Oś Priorytetowa 5 Transport (RPO WD 2014 – 2020).

Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa

UMOWA PARTNERSTWA – WSPÓLNA INTERPRETACJA

- inwestycje w drogi lokalne zapewnią konieczne **bezpośrednie** połączenia z siecią TEN-T lub
- inwestycje w drogi lokalne zapewnią konieczne **bezpośrednie** połączenia z przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi.
- Warunek zapewnienia **bezpośredniego** połączenia drogi lokalnej należy postrzegać z punktu widzenia sieci bazowej i kompleksowej TEN-T i jej celów. Sieć TEN-T **powinna istnieć, być w trakcie budowy lub być przewidziana do budowy** w obecnej perspektywie finansowej.
- Drogi lokalne **muszą łączyć się fizycznie bezpośrednio** z istniejącą, budowaną lub planowaną do budowy w obecnej perspektywie finansowej siecią TEN-T.
- Budowany lub przebudowywany odcinek drogi lokalnej musi fizycznie połączyć się z węzłem autostrady lub drogi ekspresowej.

Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa

UMOWA PARTNERSTWA – WSPÓLNA INTERPRETACJA

- W praktyce może wystąpić przypadek, gdy taki odcinek drogi lokalnej został już przebudowany i spełnia wymagane parametry techniczne – w takim przypadku można realizować **bezpośrednio przylegający** do niego odcinek tej samej drogi lokalnej (o tej samej kategorii i numerze) jeżeli jest to niezbędne dla osiągnięcia efektu sieciowego – w żadnym przypadku jednak **nie dalej niż** do najbliższego skrzyżowania z drogą krajową lub wojewódzką. Takie same zasady mają zastosowanie do bezpośrednich połączeń dróg z:
- innymi sieciami TEN-T: kolejowymi, portami lotniczymi, portami morskimi, portami rzecznyymi,
- przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi zlokalizowanymi poza siecią TEN-T,
- istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi (fizycznie istniejącymi, budowanymi lub planowanymi do budowy w obecnej perspektywie finansowej).

Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa

TYPY PROJEKTÓW

5.1 D inwestycje w drogi lokalne

przebudowa lub rozbudowa dróg lokalnych, spełniających warunek zapewnienia bezpośredniego połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi; element uzupełniający projektu (do 25% wartości wydatków kwalifikowalnych w projekcie) mogą stanowić działania służące poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jego przepustowości i sprawności. Wydatki na infrastrukturę towarzyszącą podlegają zasadom określonym w załączniku nr 6 do SzOOP.

Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa

TYPY PROJEKTÓW

USTAWA z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych:

- **budowa drogi** – wykonywanie połączenia drogowego między określonymi miejscami lub miejscowościami, a także jego odbudowę i **rozbudowę**;
- **przebudowa drogi** – wykonywanie robót, w których wyniku następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany granic pasa drogowego;
- **remont drogi** – wykonywanie robót przywracających pierwotny stan drogi, także przy użyciu wyrobów budowlanych innych niż użyte w stanie pierwotnym.

Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa

Budowa a przebudowa/rozbudowa – wg definicji wskaźników:

- **Długość przebudowanych dróg powiatowych** - długość połączenia drogowego o kategorii drogi powiatowej, na odcinku którego wykonano roboty, w wyniku których nastąpiło **podwyższenie** parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagające zmiany granic pasa drogowego.
- **Drogi: całkowita długość nowych dróg** – (tłumaczenie robocze): długość dróg (w kilometrach) zbudowanych w ramach projektu, w miejscu gdzie wcześniej **nie istniała żadna** droga (po nowym śladzie) lub przepustowość i standard wcześniej istniejącej drogi lokalnej/drogi drugorzędnej została **znacznie poprawiony**, aby osiągnąć **wyższą kategorię** (np. droga krajowa lub równoważna); w tym przypadku droga nie może realizować wskaźnika „Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg”.
- **Drogi: całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg** – (tłumaczenie robocze): długość dróg w których przepustowość i standard drogi (łącznie z normami bezpieczeństwa) została **poprawiona**. Jeśli modernizacja jest na tyle istotna do zakwalifikowania drogi jako nowej, będzie ona uwzględniana jako realizująca wskaźnik „Całkowita długość nowo budowanych dróg”, a nie na podstawie niniejszego wskaźnika.

Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa

ZAŁĄCZNIK NR 6 DO SZOOP

Niektóre wydatki na tzw. infrastrukturę towarzyszącą, stanowiącą wyposażenie techniczne dróg można uznać **za kwalifikowalne** zgodnie z poniższymi regułami:

1. urządzenia odwadniające oraz odprowadzające wodę (np. rowy odwadniające, urządzenia ściekowe, kanalizacja deszczowa) – stanowią w całości wydatek kwalifikowalny;
2. urządzenia oświetleniowe – stanowią w całości wydatek kwalifikowalny, jeśli obowiązek ich budowy lub instalacji wynika z przepisów prawa, w przeciwnym razie mogą stanowić wydatek kwalifikowalny do wysokości 25% wydatków kwalifikowalnych w projekcie;
3. obiekty i urządzenia obsługi uczestników ruchu (zatoki postojowe, zatoki autobusowe, perony tramwajowe, pętle autobusowe, place do zawracania, mijanki, przejścia dla pieszych) mogą stanowić wydatek kwalifikowalny do wysokości 25% wydatków kwalifikowalnych w projekcie;
4. urządzenia techniczne drogi (np. bariery ochronne, ogrodzenie drogi i inne urządzenia zabezpieczające przed wkroczeniem zwierząt na drogę, osłony przeciwołnieniowe, osłony przeciwwietrzne) mogą stanowić wydatek kwalifikowalny do wysokości 25% wydatków kwalifikowalnych w projekcie;
5. limity z punktów 2, 3 i 4 liczone są łącznie, tzn. wydatki w tych kategoriach w sumie nie mogą przekroczyć 25% wydatków kwalifikowalnych w projekcie.

Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa

PREFERENCJE

Zgodnie z RPO WD 2014 – 2020 preferowane będą projekty:

1. Poprawiające dostępność do obszarów koncentracji ludności i aktywności gospodarczej, a także do rynku pracy i usług publicznych, w szczególności z obszarów dla których dostępność komunikacyjna jest barierą rozwojową;
2. Odciążające od ruchu tranzytowego obszary intensywnie zamieszkałe.

Preferencje znajdują odzwierciedlenie w kryteriach wyboru.

Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa

BENEFICJENCI

- jednostki samorządu terytorialnego ich związki i stowarzyszenia;
- jednostki organizacyjne powołane do wykonywania zadań leżących w kompetencji samorządów (gminne, powiatowe i wojewódzkie samorządowe jednostki organizacyjne);
- zarządcy dróg publicznych (przy czym zgodnie z linią demarkacyjną istotny jest status drogi, a nie zarządcy);
- służby zapewniające bezpieczeństwo publiczne.

Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa

Poziom dofinansowania:

- Maksymalny poziom dofinansowania UE na poziomie projektu wynosi:
- w przypadku projektów nie generujących dochodu – 85%;
- w przypadku projektów generujących dochód – zgodnie z wyliczeniami luki finansowej ale nie więcej niż 85%.

Dochód (artykuł 61 Rozporządzenia 1303/2013):

Operacje generujące dochód po ukończeniu

1. Niniejszy artykuł ma zastosowanie **do operacji generujących dochód po ich ukończeniu**. Do celów niniejszego artykułu „dochód” oznacza wpływy środków pieniężnych z **bezpośrednich wpłat** dokonywanych przez użytkowników za towary lub usługi zapewniane przez daną operację, jak np. opłaty ponoszone bezpośrednio przez użytkowników za użytkowanie infrastruktury, sprzedaż lub dzierżawę gruntu lub budynków lub opłaty za usługi, pomniejszone o wszelkie koszty operacyjne i koszty odtworzenia wyposażenia krótkotrwałego poniesione w okresie odniesienia. **Oszczędności kosztów działalności** osiągnięte przez operację są traktowane jako dochody, chyba że są skompensowane równoważnym zmniejszeniem dotacji na działalność.

Nie dotyczy (wyciąg):

- operacji, których całkowity kwalifikowalny koszt przed zastosowaniem ust. 1–6 nie przekracza 1 000 000 EUR.

Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa

Kwalifikowalność (artykuł 65 Rozporządzenia 1303/2013):

„8. Niniejszy ustęp ma zastosowanie do operacji generujących dochód w czasie ich wdrażania i do których nie ma zastosowania art. 61 ust. 1–6.

Kwalifikowalne wydatki danej operacji, które mają być dofinansowane z EFSI, są pomniejszane o dochód, który nie został wzięty pod uwagę w czasie zatwierdzania operacji, wygenerowany bezpośrednio wyłącznie podczas jej wdrażania, nie później niż w momencie złożenia przez beneficjenta wniosku o płatność końcową. W przypadku gdy nie wszystkie koszty inwestycji są kwalifikowalne, dochód zostaje przyporządkowany pro rata do kwalifikowalnych i niekwalifikowalnych części kosztów inwestycji. (...)

Do celów niniejszego artykułu i art. 61 wszelkie płatności otrzymane przez beneficjenta z tytułu kar umownych na skutek naruszenia umowy zawartej między beneficjentem a stronami trzecimi, lub które miały miejsce w wyniku wycofania przez stronę trzecią oferty wybieranej w ramach przepisów o zamówieniach publicznych („wadium”) nie są uznawane za dochód i nie są odejmowane od kwalifikowalnych wydatków operacji”.

Minimalna wartość projektu:

- 3 000 000 PLN (całkowita wartość projektu).

Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa

KONKURSY

- **Ogłoszenie naboru:** 31 marca 2016 r.
- **Składanie wniosków:** 9 maja 2016 r.
- **Tryb naboru:** konkurs
- **Zakres projektów:** 5.1 D Inwestycje w drogi lokalne
- **Obszar konkursu:**
- Konkurs horyzontalny – 19 750 668 EUR tj. 86 174 139, 55 PLN,
- ZIT WrOF: 780 474 EUR tj. 3 405 286, 10 PLN,
- ZIT AJ: 1 000 000 EUR tj. 4 363 100 PLN.



Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa

ZIT a konkurs horyzontalny:

Przez konkurs horyzontalny rozumie się prowadzony w trybie konkursowym nabór wniosków o dofinansowanie ogłaszany na projekty dotyczące inwestycji drogowych:

- zlokalizowanych poza obszarami ZIT WrOF, ZIT AW i ZIT AJ;
- zlokalizowanych częściowo na obszarze ZIT oraz częściowo wykraczających poza obszar ZIT (obszar OSI).

Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa

Wskaźniki

Główną funkcją wskaźników jest zmierzenie, na ile cel główny projektu zostały zrealizowany. Wskaźniki służą **ilościowej** prezentacji działań podjętych w ramach projektu i ich rezultatów. W trakcie realizacji projektu wskaźniki powinny umożliwiać mierzenie jego postępu względem celów projektu.

Wybór wskaźników projektu powinien być powiązany z typem realizowanego przedsięwzięcia i planowanymi działaniami, które Wnioskodawca zamierza podjąć w ramach projektu. Do celu głównego projektu Wnioskodawca powinien dobrać odpowiednie wskaźniki, produktu i rezultatu bezpośredniego. Muszą być logicznie powiązane z projektem i spójne.

Każdy ze wskaźników powinien posiadać następujące cechy:

- adekwatność – wskaźnik powinien być dostosowany do charakteru projektu oraz oczekiwanych efektów związanych z jego realizacją;
- mierzalność – wskaźnik powinien być kwantyfikowalny, tj. wyrażony w wartościach liczbowych bądź finansowych;
- wiarygodność – wskaźnik powinien być zdefiniowany w taki sposób, aby jego weryfikacja nie powodowała utrudnień;
- dostępność – wskaźnik powinien być łatwy do określenia w wyniku realizacji projektu;
- określony w czasie – wartość wskaźnika powinna zostać określona w czasie, tj. określony rok osiągnięcia wartości docelowej wskaźnika oraz okres, w którym będzie mierzony wskaźnik.

Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa

Wskaźniki – cd:

W ramach RPO WD 2014-2020 rozróżnia się następujące wskaźniki:

- a) obligatoryjne – wskaźniki ujęte w RPO WD 2014-2020, SZOOP RPO WD 2014-2020
- b) horyzontalne
- c) dodatkowe – wskaźniki projektowe

Wymagania w zakresie wskaźników w projekcie

W ramach wniosku o dofinansowanie projektu Wnioskodawca określa wskaźniki służące pomiarowi działań i celów założonych w projekcie. Wskaźniki w ramach projektu należy określić mając w szczególności na uwadze zapisy niniejszego regulaminu.

W przypadku, gdy w ramach danego Działania uwzględniony został wskaźnik z RPO WD 2014-2020 który odzwierciedla zakres projektu, jego wykazanie dla Wnioskodawcy jest obligatoryjne.

Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa

Wskaźniki – cd:

Wskaźniki produktu są to wskaźniki powiązane bezpośrednio z wydatkami ponoszonymi w projekcie, mierzone konkretnymi wielkościami. Liczone są w jednostkach fizycznych lub monetarnych. Wybrane przez Wnioskodawcę wskaźniki muszą być adekwatne do zakresu projektu oraz mają być powiązane z głównymi kategoriami wydatków w projekcie.

Dla każdego z wybranych wskaźników Wnioskodawca zobowiązany jest do wskazania „Jednostki miary”, „Wartości bazowej”, „Wartości docelowej wskaźnika”, a także „Źródła informacji o wskaźniku”.

Wartość bazowa to wartość w momencie rozpoczęcia realizacji projektu. W przypadku każdego wskaźnika powinna być wykazana na poziomie „0”.

Wartość docelowa dla wskaźnika produktu to wyrażony liczbowo stan danego wskaźnika na moment zakończenia rzeczowej realizacji projektu.

Jako źródło informacji o wskaźniku wskazać należy odpowiedni dokument (np. protokół odbioru robót).

Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa

Wskaźniki – cd:

Wskaźniki produktu:

1. Drogi: całkowita długość nowych dróg (CI 13) [km] – programowy
2. Drogi: całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI 14) [km] – programowy
3. Długość wybudowanych dróg wojewódzkich [km]
4. Długość przebudowanych dróg wojewódzkich [km]
5. Długość przebudowanych dróg powiatowych [km]
6. Długość przebudowanych dróg gminnych [km]
7. Liczba wybudowanych obwodnic [szt.]

Działanie 5.1 Drogowa dostępność transportowa

Wskaźniki – cd:

Wskaźniki rezultatu bezpośredniego - na poziomie projektu w ramach działania 5.1 nie planuje się wskaźników o charakterze rezultatu bezpośredniego. Mogą jednak znaleźć zastosowanie poniższe wskaźniki horyzontalne:

1. Wzrost zatrudnienia we wspieranych przedsiębiorstwach O/K/M
2. Wzrost zatrudnienia we wspieranych podmiotach (innych niż przedsiębiorstwa) O/K/M
3. Liczba utrzymanych miejsc pracy
4. Liczba nowo utworzonych miejsc pracy - pozostałe formy

Wartość bazowa (tzn. wartość w momencie rozpoczęcia realizacji projektu) w przypadku każdego wskaźnika powinna być wykazana na poziomie „0”.

O ile w umowie o dofinansowanie projektu nie wskazano inaczej, efekt wsparcia na poziomie projektu występuje:

- a) w przypadku wskaźników produktu – w okresie od podpisania umowy o dofinansowanie, przy czym osiągnięte wartości powinny zostać wykazane najpóźniej we wniosku o płatność końcową,
- b) w przypadku wskaźników rezultatu określonych na poziomie projektu - co do zasady – w okresie 12 miesięcy od zakończenia okresu realizacji projektu określonego w umowie o dofinansowaniu projektu lub, o ile wynika to ze specyfiki projektu, od uruchomienia przedsięwzięcia, przy czym osiągnięte wartości wykazywane są w korekcie do wniosku o płatność końcową.



Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego
Departament Regionalnego Programu Operacyjnego
Wybrzeże Słowackiego 12-14
50-411 Wrocław

pife@dolnyslask.pl

www.rpo.dolnyslask.pl

www.umwd.pl

Dziękuję za uwagę 😊

Filip Baranowski

Wydział Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym