

# Zasady aplikowania o środki w ramach działania 4.5 w zakresie niskoemisyjnego transportu miejskiego

Urząd Marszałkowski  
Województwa Śląskiego  
Wydział Europejskiego  
Funduszu Rozwoju Regionalnego  
Listopad 2016 r.

**2014-2020**

## **Alokacja na Działanie 4.5. Niskoemisyjny Transport miejski oraz efektywne oświetlenie**

- Alokacja RPO WSL 2014-2020 - 3 476 937 134 EUR
- Działanie 4.5 – 448 607 765 Euro
- Poddziałanie 4.5.1 (ZIT) - 348 244 103 Euro
- Poddziałanie 4.5.2 (RIT) - 62 363 662 Euro
- Poddziałanie 4.5.3 (konkurs) - 38 000 000 Euro

## **Nabory dla Działania 4.5 (Typ 1-3) w 2016 r.**

**Publikacja ogłoszeń:** 31 sierpnia br.

**Termin trwania naborów:** 3 miesiące /30 września – 29 grudnia (do godziny 12.00) br.

**Planowane rozstrzygnięcie:** kwiecień 2017

**Alokacja EFRR przeznaczona na nabór w 2016 r.:**

- ZIT (4.5.1) – 282 112 687,59 PLN (64 651 363 €)
- RIT Południowy (4.5.2) – 11 361 702,03 PLN (2 603 745,08 EUR)
- RIT Północny (4.5.2) – 44 267 172,92 PLN (10 144 645 EUR)
- RIT Zachodni (4.5.2) – 16 738 564,51 PLN (3 835 953 EUR)

## Poziom dofinansowania dla Działania 4.5 (Typ 1-3) w 2016 r.

**95%, w tym 10% z budżetu państwa w przypadku projektów spełniających łącznie kryteria:**

- 1) są projektami rewitalizacyjnymi,
- 2) nie są objęte pomocą publiczną, w tym rekompensatą
- 3) nie są objęte pomocą de minimis
- 4) nie są projektami generującymi dochód w rozumieniu art. 61 rozporządzenia nr 1303/2013

**W pozostałych przypadkach 85%**, bądź poziom wynikający z luki w finansowaniu, rekompensaty, pomocy de minimis lub zgodnie z zasadami udzielania pomocy publicznej.

Poziom dofinansowania dla Działania 4.5  
(Typ 1-3) w 2016 r.

**Beneficjenci**

1. Jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki, których statutowym zadaniem jest wykonywanie ustawowych zadań jst w zakresie transportu publicznego.
2. Podmioty działające na zlecenie jednostek samorządu terytorialnego i ich związków, realizujące zadania z zakresu transportu publicznego, wybrane zgodnie z prawem zamówień publicznych.
3. Podmioty, w których większość udziałów posiada jednostka samorządu terytorialnego lub związek JST, realizujące na podstawie statutu zadania publiczne z zakresu transp. publ.

Wskazane typy beneficjentów mogą realizować przedsięwzięcia w ramach projektów partnerskich w rozumieniu art. 33 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020, jak również w ramach projektów hybrydowych w rozumieniu art. 34 ww. ustawy

## Działanie 4.5 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie (Typ 1-3)

### Typy projektów

Budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego (np. zintegrowane węzły przesiadkowe, drogi rowerowe, parkingi Park&Ride i Bike&Ride, buspasy, budowa systemów miejskich wypożyczalni rowerów wraz z zakupem rowerów).

Wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS).

Zakup taboru autobusowego na potrzeby transportu publicznego.

## Ograniczenia i limity w realizacji projektów oraz dodatkowe informacje:

- Aplikować o dofinansowanie mogą wnioskodawcy, których projekty będą realizowane odpowiednio na terenie Subregionu Centralnego, Subregionu Północnego, Subregionu Południowego, Subregionu Zachodniego.
- Maksymalny poziom wydatków na infrastrukturę drogową, włączającą budowane/przebudowywane centrum przesiadkowe (w zakresie niezwiązanym z bezpośrednią obsługą centrum przesiadkowego) do istniejącego układu ulicznego, nie może przekroczyć 20% całkowitych wydatków kwalifikowalnych projektu.

## Warunki ubiegania się o dofinansowanie

- W przypadku budowy buspasów, będących elementem kwalifikowalnym projektu 20 % ograniczenie procentowe nie obowiązuje. Przebudowa istniejącego układu ulicznego wynikającego z budowy buspasów jest kwalifikowalna do wsparcia w pełnym zakresie wyłącznie w przypadku ograniczenia ruchu samochodowego w centrum. Natomiast przebudowa/ budowa zewnętrznego pasa ruchu ze względu na wprowadzenie buspasa (nie wpływającego na ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta) kwalifikuje się do wsparcia jedynie w zakresie niezbędnym do właściwej przebudowy drogi (np. krawężniki, studzienki, itd.) – nie jest natomiast możliwa przebudowa na całej szerokości drogi, gdyż nie jest to wymagane z uwagi na zasady sztuki budowlanej.



## Warunki ubiegania się o dofinansowanie

- W ramach działania będzie udzielane wsparcie wyłącznie na Inteligentne Systemy Sterowania ruchem zapewniające interoperacyjność stosowanych aplikacji zarządzania, wskazujące na systemowe usprawnienie komunikacji w regionie/mieście w tym SDIP. Projekt nie może polegać wyłącznie na wdrożeniu/zakupie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.
- W ramach 1. typu będą kwalifikować się wyłącznie przedsięwzięcia związane z kompleksową budową i przebudową zintegrowanych centrów przesiadkowych w tym dworców autobusowych i kolejowych, wraz z infrastrukturą towarzyszącą związaną z transportem zbiorowym (nie jest możliwa realizacja przedsięwzięć związanych z budową/przebudową pojedynczego obiektu infrastrukturalnego). Determinantem kwalifikowania inwestycji związanej z niskoemisyjnym transportem miejskim jest jego ścisłe powiązanie z węzłem przesiadkowym, w ramach którego będą prowadzone roboty związane z jego przebudową lub budową.

## Warunki ubiegania się o dofinansowanie

- Droga rowerowa będąca elementem szerszego projektu kwalifikowalna jest w przypadku pełnienia funkcji komunikacyjnej. Długość drogi rowerowej kwalifikującej się do wsparcia w promieniu 7 km (oddzielnie dla każdego odcinka) od generatora ruchu, tj. centrum przesiadkowego. Dopuszcza się możliwość wydłużenia promienia drogi rowerowej powyżej 7 km w miejscowościach, których dojazdy do najbliższego węzła przesiadkowego stwarzają duże zagrożenie dla bezpieczeństwa uczestników ruchu (budowa drogi rowerowej wzdłuż drogi krajowej lub o dużym natężeniu ruchu).
- Parkingi Park&Ride, co do zasady, powinny pełnić funkcję przesiadkową umożliwiającą kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej z obrzeży miast/ aglomeracji. W związku z powyższym w ramach działania wsparcie inwestycji związanych z budową parkingów Park&Ride w centrach miast uwzględniających charakter wszystkich powiązań komunikacyjnych w regionie/ subregionie i ich wpływu na redukcję zanieczyszczenia, będzie możliwe wyłącznie w przypadku wynikania takiej potrzeby w strategicznym dokumencie (np. PZMM, PGN, itd.).

## Wskaźniki

### Wskaźniki rezultatu bezpośredniego:

- Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”

### Wskaźniki produktu:

- Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych (ob.).
- Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej (ob.).
- Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej (ob.).
- Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź” (ob.).
- Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” (ob.).
- Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” (ob.).
- Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride” (ob.).

## Wskaźniki

### Wskaźniki produktu cd:

- Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride” (ob.).
- Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych (ob.).
- Długość dróg, na których zainstalowano inteligentne systemy transportowe (ob.).
- Długość wybudowanych dróg dla rowerów (ob.).
- Długość przebudowanych dróg dla rowerów (ob.).
- Długość wyznaczonych ścieżek rowerowych (ob.).
- Długość wyznaczonych buspasów (ob.)
- Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych.

ob. - obligatoryjny

## Kwalifikowalność zasady ogólne

- Nieosiągnięcie celu projektu wyrażonego wskaźnikami produktu lub rezultatu może stanowić przesłankę do stwierdzenia nieprawidłowości indywidualnej oraz nałożenia korekty finansowej na daną kategorię kosztu/zadania o ile możliwe jest przyporządkowanie kategorii kosztu/zadania do wskaźnika. Jeżeli przyporządkowanie kosztu/zadania do wskaźnika nie jest możliwe, wówczas korekta finansowa może zostać proporcjonalnie wprowadzona do wszystkich kosztów/zadań projektu.
- Do wsparcia z funduszy nie mogą zostać wybrane operacje, które zostały fizycznie ukończone lub w pełni zrealizowane przed złożeniem do instytucji zarządzającej/pośredniczącej wniosku o dofinansowanie. W przypadku, gdy dofinansowanie w ramach projektu stanowi **pomoc publiczną**, ocena kwalifikowalności uwzględnia także przepisy obowiązujące wnioskodawcę w tym zakresie.
- Za niekwalifikowalne uznaje się wydatki na działania informacyjno-promocyjne, za wyjątkiem przewidzianych na zadania wymagane wg rozporządzenia ogólnego (załącznik XII), tj. **oznaczenia, bilbordy i tablice informacyjno-promocyjne lub gdy stanowi to zakres rzeczowy projektu**.
- Niedozwolone jest wykorzystywanie materiałów promocyjnych współfinansowanych ze środków RPO WSL do celów niezwiązanych z projektem, w szczególności podczas kampanii wyborczych.
- Za niekwalifikowalne uznaje się koszty pośrednie, do których należą m.in. opłaty czynszowe, opłaty za energię, ogrzewanie, sprzętanie, opłaty pocztowe, materiały biurowe, opłaty telekomunikacyjne, media oraz inne koszty administracyjne.

## **Kwalifikowalność wydatków w ramach Działania 4.5**

**Wytyczne „Ministerialne” w zakresie kwalifikowalności wydatków.**

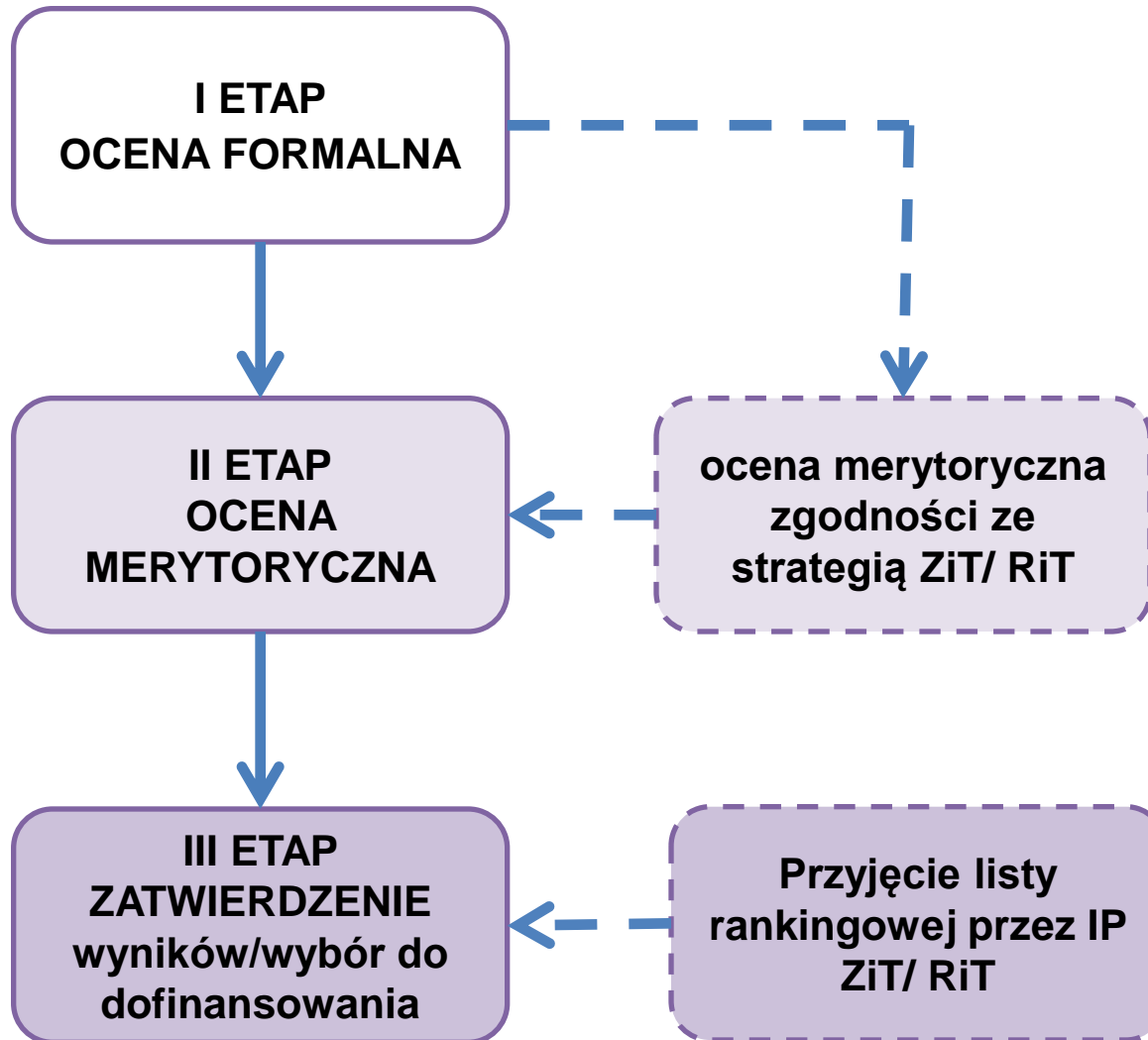
**Wytyczne programowe w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach RPO WSL na lata 2014-2020.**

- Wydatki związane z przygotowaniem projektu.
- Wydatki na usługi dot. kosztów zarządzania i nadzoru nad projektem.
- Szczegółowe wydatki związane kwalifikowalnością wydatków w ramach poszczególnych typów projektów.

**Wydatki niekwalifikowalne:**

- wydatki wskazane w części 3 Wytycznych programowych .
- wydatki w ramach mechanizmu cross-financingu.
- bieżące remonty i konserwacje, tj. działania przywracające infrastrukturę do pierwotnego stanu.
- elektroniczne nośniki biletowe (karty).
- nabycie używanego taboru komunikacji zbiorowej.

## Etapy oceny



## Sposób dokonywania oceny formalnej wniosków

Katalog  
elementów  
projektu, które  
nie podlegają  
poprawie

(zgodnie z  
odpowiednimi  
kryteriami  
dopuszczającymi)

Wnioski złożone poza systemem LSI pozostają bez rozpatrzenia.

W przypadku braku odpowiedniego dokumentu wnioskodawca będzie mógł uzupełnić załącznik pod warunkiem, iż data jego wystawienia nie będzie późniejsza niż data zamknięcia naboru/złożenia wniosku.

Kwalifikowalność podmiotowa wnioskodawcy

W przypadku projektów partnerskich – istnieje konieczność posiadania umowy partnerskiej (na moment zamknięcia naboru).

Niepodleganie wykluczeniu z możliwości otrzymania wsparcia na podstawie właściwych przepisów prawa.

Kwalifikowalność przedmiotowa projektu – traktowana jako zgodność z przedmiotem naboru, w tym - z typami projektów podlegającymi dofinansowaniu oraz warunkami dostępu określonymi w regulaminie naboru, ponadto weryfikowane będzie, czy inwestycja nie została zakończona przed złożeniem wniosku o dofinansowanie oraz czy jest realizowana na terenie województwa śląskiego (lub jej efekty wpływają na rozwój województwa śląskiego).

Nieprzekroczenie wartości maksymalnej/minimalnej kosztów kwalifikowalnych/całkowitych projektu



## Sposób dokonywania oceny formalnej wniosków

### KRYTERIA PODLEGAJĄCE UZUPEŁNIENIU - **MOŻLIWOŚĆ POPRAWY**

- Właściwe przygotowanie dokumentacji.
- Poprawność ustalenia poziomu (%) dofinansowania.
- Kwalifikowalność wydatków.
- Okres realizacji projektu.
- Zgodność z zasadami pomocy publicznej (lub pomocy de minimis) - jeśli dotyczy.
- Zgodność z zasadami horyzontalnymi.
- Wskaźniki.
- Projekty powiązane (jeśli dotyczy).

Projekty  
weryfikowane są  
przez  
**2 pracowników IOK**

## Ocena projektów

Wnioskodawca ma możliwość uzupełnienia/ poprawy wniosku w zakresie uzupełnienia w nim braków formalnych lub poprawy oczywistych omyłek, które **nie prowadzą do jego istotnej modyfikacji**.

# Ocena merytoryczna projektów

## Kryteria oceny merytorycznej

### Kryteria zgodności ze strategią ZIT

dotyczą projektów realizowanych w ZIT/RIT

### Ogólne 0/1 i 0-4 pkt.

wspólne dla wszystkich projektów, niezależnie od określonego typu projektu

### Specyficzne 0/1 i 0-4 (1-4) pkt.

dedykowane konkretnym działaniom/poddziałaniom /typom projektów, punktowane w zależności od stopnia ich wypełnienia;

### Dodatkowe „Bonusy” 0,2 pkt.

wspólne dla wszystkich projektów, niezależnie od określonego typu projektu

## Kryteria strategiczne, dostępu EFRR

### **Kryteria zgodności ze Strategią ZIT/RIT – dostępu 0/1:**

*mają charakter obligatoryjny – niespełnienie przez projekt co najmniej jednego z kryteriów powoduje, że projekt otrzymuje ocenę negatywną, nie podlega dalszej ocenie i nie kwalifikuje się do dofinansowania.*

- Lokalizacja projektu na obszarze funkcjonalnym danego ZIT/RIT.
- Zgodność uzasadnienia i celu projektu z diagnozą i Priorytetami/Celami /Działaniami Strategii ZIT/RIT.
- Zgodność przedmiotu projektu z zakresem wsparcia wskazanym w Strategii ZIT/RIT.

### **Punktowe 1-4 lub 0-4**

- Adekwatność projektu do zdiagnozowanych problemów/ wyzwań oraz Celów/Priorytetów/Działań wskazanych w Strategii ZIT/RIT.
- Stopień realizacji przez projekt celów Strategii ZIT/RIT mierzony stopniem wpływu projektu na osiągnięcie wskaźników danego priorytetu ZIT/RIT.
- Komplementarny charakter projektu.
- Wpływ Związków ZIT/RIT /sygnatariuszy Porozumień w sprawie realizacji ZIT/RIT na realizację projektów na obszarze objętym Strategią ZIT/RIT.
- Udział partnerów lokalnych oraz społeczności lokalnych w planowaniu i realizacji projektu.
- Doświadczenie wnioskodawcy.

## Kryteria merytoryczne ogólne

### Właściwe dla wszystkich działań 0/1

*Niespełnienie któregokolwiek z kryteriów wyklucza projekt z dalszej oceny*

- Realność wskaźników.
- Właściwie przygotowana analiza finansowa i ekonomiczna projektu.
- Trwałość rezultatów projektu.

## Kryteria merytoryczne ogólne

### Kryteria punktowe 0-4 lub 1-4

- Poprawność oszacowania budżetu inwestycyjnego projektu.
- Zasadność przedstawionych w projekcie danych określonych w analizie finansowej i ekonomicznej
- Wpływ na wskaźniki RPO w zakresie EFRR
- Efektywność projektu
- Stopień przygotowania inwestycji do realizacji
- Zasięg oddziaływania projektu

## Kryteria specyficzne dla Działania 4.5 (Typ: 1-3)

### Kryteria specyficzne dopuszczające 0/1

- Realizacja projektu wynika z dokumentu o charakterze planistycznym w zakresie planów, zawierających odniesienia do kwestii przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportowe w miastach (Typ 1-3).
- Projekt jest zgodny z Programem ochrony powietrza. Projekt jest zgodny ze Strategią Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego (Typ 1-3).
- Dostosowanie projektu do osób niepełnosprawnych (Typ 1 i 3).

## Kryteria specyficzne dla Działania 4.5 (Typ 1)

### **Typ 1. Budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego.**

Kryteria punktowane 0-4

- Poprawa bezpieczeństwa, waga: 1
- Kompleksowość projektu, waga: 3
- Wpływ projektu na zwiększenie ilości osób korzystających z transportu publicznego, waga: 3
- Wpływ projektu na środowisko, waga: 3



## Kryteria specyficzne dla Działania 4.5 (Typ 2)

### Typ 2. Wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS).

Kryteria punktowane 0-4

- Zasięg terytorialny projektu, waga: 1
- Powiązanie projektu z już funkcjonującymi systemami, waga: 2
- Kompleksowość i innowacyjność projektu, waga: 1,5
- Wpływ projektu na środowisko, waga: 2
- Zapewnienie konkurencyjności czasowej transportu publicznego i indywidualnego niezmotoryzowanego, waga: 1,5
- Poprawa bezpieczeństwa, waga: 2

## Kryteria specyficzne dla Działania 4.5 (Typ 3)

### Typ 3. Zakup taboru autobusowego na potrzeby transportu publicznego.

Kryteria punktowane 0-4

- Poprawa bezpieczeństwa, waga: 1
- Poprawa jakości i komfortu, waga: 3
- Wpływ projektu na zwiększenie ilości osób korzystających z transportu publicznego, waga: 2,5
- Wpływ projektu na środowisko, waga: 3,5

## Kryteria merytoryczne dodatkowe

### Tzw. kryteria bonusowe:

- **Zastosowanie w projekcie OZE**
- **Konkursy architektoniczne, architektoniczno-urbanistyczne, urbanistyczne w RPO WSL**
- **Wynikanie projektu z aktualnego i pozytywnie zaopiniowanego przez IZ RPO programu rewitalizacji.**
- **Realizacja projektu w partnerstwie**
- **Rozwój ruchu rowerowego w mieście**
- **Regionalna Strategia Innowacji**
- **Komplementarność**
- **Integracja z ePUAP, PEUP(SEKAP)**
- **Realizacja projektu z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury**
- **Rozwój sieci drogowej na terenie Województwa Śląskiego**
- **Rozlokowanie mieszkań socjalnych/chronionych/wspomaganych**
- **Zielone zamówienia publiczne**
- **Ogólnodostępna Platforma Informacji „Tereny przemysłowe i zdegradowane”**

## Ocena wniosków

### Najczęściej pojawiające się nieprawidłowości:

- Brak niezbędnych informacji do przeprowadzenia oceny merytorycznej wniosku – odniesienie do kryteriów oceny merytorycznej (pole B16 wniosku)
- Błędnie wybierana forma prawna wnioskodawcy (pole A1)
- Niewłaściwy wybór obszaru działalności gospodarczej (pole B4. transport i składowanie)
- Błędne założenie, że projekt nie będzie objęty zasadami pomocy publicznej
- Niewystarczające opisy dotyczące spełniania warunków wynikających z zasad pomocy publicznej
- Błędy w kalkulacji rekompensaty
- Umowy na świadczenie Usług w zakresie transportu zbiorowego
- Niepoprawne opisy kosztów w ramach pola C wniosku

# **Dziękuję**

**Urząd Marszałkowski Województwa  
Śląskiego  
Wydział Europejskiego Funduszu  
Rozwoju Regionalnego  
Referat Oceny Projektów 1**

**Tel. /32/ 77 40 317**

**więcej na: [rpo.slaskie.pl](http://rpo.slaskie.pl)**