

Oś III *Gospodarka niskoemisyjna*
Działanie 3.1 *Strategie niskoemisyjne*
Poddziałanie 3.1.2 *Strategie niskoemisyjne w Aglomeracji*
Opolskiej w ramach RPO WO 2014-2020

Poddziałanie 3.1.2 = priorytet inwestycyjny 4e

tj. 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.

Nadrzędnym celem projektów zawsze będzie poprawa poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz ograniczenie zanieczyszczenia powietrza w miastach, poprzez przyspieszony rozwój czystych, bezpiecznych, spójnych, funkcjonalnych i efektywnych form transportu publicznego i niezmotoryzowanego transportu indywidualnego.

Na co można otrzymać dofinansowanie?

Budowa, przebudowa infrastruktury transportu publicznego w celu ograniczania ruchu drogowego w centrach miast

Rozwiązania z zakresu organizacji ruchu, ułatwiające sprawne poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej, w tym zapewnienie dróg dostępu do bezpiecznych przystanków (m.in. zatoki autobusowe, bus pasy)

Infrastruktura służąca obsłudze pasażerów zapewniająca m.in. interaktywną informację pasażerską

Infrastruktura dla ruchu rowerowego i pieszego

Kto może otrzymać dofinansowanie?

jednostki samorządu terytorialnego, ich związki, porozumienia i stowarzyszenia

jednostki organizacyjne jednostek samorządu terytorialnego posiadające osobowość prawną

przedsiębiorstwa *

* Podmioty (w tym spółki prawa handlowego), wykonujące usługi publiczne, w których większość udziałów lub akcji posiada województwo opolskie, powiat, gmina, miasto, związek międzygminny lub Skarb Państwa lub podmioty wybrane w trybie przepisów Ustawy Prawo Zamówień Publicznych, wykonujące usługi publiczne w obszarze objętym wsparciem w ramach działania na podstawie odrębnej, obowiązującej umowy, zawartej z jednostką samorządu terytorialnego (również na zasadach partnerstwa publiczno-prywatnego) lub podmioty wybrane zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Plany gospodarki niskoemisyjnej

- Projekt musi wynikać z PGN.
- PGN (w zależności od zidentyfikowanych potrzeb) musi zawierać odniesienia lub wskazywać adekwatne obowiązujące dokumenty zawierające odniesienia do takich kwestii jak np. zbiorowy transport pasażerski, transport niezmotoryzowany, wykorzystanie ITS, logistyka miejska, bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach, wdrażanie nowych wzorców użytkowania czy promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów (elementy planów zrównoważonej mobilności miejskiej).
- **PGN musi posiadać pozytywną opinię NFOŚiGW/ WFOŚiGW – dwie niezależne ścieżki.**
- Opinia musi zostać dostarczona na etapie oceny merytorycznej projektu.
- Zapisy w SWI.
- Oświadczenie o wpisaniu projektu do PGN.
- Kryterium merytoryczne szczegółowe (TAK/ NIE): Inwestycja wynikająca z PGN

Warunki, limity i ograniczenia

Inwestycje w drogi lokalne i regionalne

- Mogą być realizowane pod warunkiem ujęcia ich zakresu w przygotowanych PGN, planach zrównoważonej mobilności miejskiej.
- Możliwe są jedynie jako niezbędny i uzupełniający element projektu dotyczącego zrównoważonej mobilności miejskiej.
- Samodzielne projekty dotyczące infrastruktury drogowej nie mogą być realizowane w ramach PI 4e.
- Kryterium merytoryczne szczegółowe (TAK/ NIE): Elementy projektu dotyczące dróg lokalnych i regionalnych – bada się czy stanowią niezbędny i uzupełniający element.
- Kryterium merytoryczne szczegółowe (TAK/ NIE): Inwestycja wynikająca z PGN.
- Oświadczenie o wpisaniu projektu do PGN.
- Zapisy w SWI.

Priorytetowo traktowane będą inwestycje charakteryzujące się znacznym wkładem w redukcję emisji gazów cieplarnianych

Kryterium merytoryczne szczegółowe (TAK/ NIE): Ograniczenie emisji zanieczyszczeń – wskaźnik „szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych”

Kryterium merytoryczne szczegółowe (punktowane): Kryterium środowiskowe (rankingowanie w oparciu o wartość wskaźnika)

Warunki wprowadzone do SZOOP (zał. nr 6) oraz do Regulaminu konkursu

Nadrzędnym celem projektów zawsze będzie poprawa poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz ograniczenie zanieczyszczenia powietrza w miastach, poprzez przyspieszony rozwój czystych, bezpiecznych, spójnych, funkcjonalnych i efektywnych form transportu publicznego i niezmotoryzowanego transportu indywidualnego.

Wszystkie projekty związane z mobilnością miejską muszą uwzględnić szersze podejście i wpisać się w kwestie niskoemisyjności.

Modernizacja czy rozbudowa systemu transportu publicznego nie jest celem samym w sobie, ale musi być widziana w kontekście zmian w mobilności miejskiej, w celu ograniczenia emisji związanych z transportem, w tym CO², łagodzenia negatywnego oddziaływania na środowisko i mieszkańców miast oraz zwiększenia efektywności energetycznej systemu transportowego, jako całości.

5 kryteriów celowościowych:

Szersze wykorzystanie bardziej efektywnego transportu publicznego oraz niezmotoryzowanego indywidualnego

Zmniejszenie wykorzystania samochodów osobowych

Lepsza integracja gałęzi transportu

Niższa emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz niższe zatłoczenie

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

Infrastruktura niedrogowego transportu publicznego (np. tramwaj, metro, P&R) lub infrastruktura niezmotoryzowanego transportu indywidualnego, w tym elementy drogowe niezbędne do poprawy funkcjonowania tego transportu, w tym łańcuchy EkoMobilności - bezpieczne ciągi ruchu pieszego lub rowerowego służące poprawie dostępności transportu publicznego.



Jeżeli projekt spełni wszystkie kryteria celowościowe, taki wydatek zostanie wyłączone z limitu mniejszości wydatków (będzie traktowany jako inwestycja bezpośrednio w transport publiczny, nie jako inwestycja w drogi).

Inwestycje w inne elementy drogowe (np. jezdnia, obiekty inżynierskie, odwodnienie, bariery dźwiękochłonne, itp.) mogą być współfinansowane wyłącznie w zakresie niezbędnym dla właściwego wykonywania robot drogowych dotyczących infrastruktury transportu publicznego jako całości i uzasadnionych z punktu widzenia technologicznego.

Infrastruktura drogowego transportu publicznego (autobus, trolejbus, P&R):

- elementy drogowe przeznaczone wyłącznie dla transportu publicznego lub nadające priorytet transportowi publicznemu, np.: buspasy, obiekty przeznaczone dla transportu autobusowego - np. tunele, wiadukty
- przebudowa skrzyżowań w celu ułatwienia i/lub nadania priorytetu transportowi publicznemu w ruchu, np.: pasy skrętu dla autobusów, śluzy na skrzyżowaniach, itp.



Jeżeli projekt spełni wszystkie kryteria celowościowe, taki wydatek zostanie wyłączone z limitu mniejszości wydatków (będzie traktowany jako inwestycja bezpośrednio w transport publiczny, nie jako inwestycja w drogi).

Inwestycje w inne elementy drogowe (np. jezdnia, obiekty inżynierskie, odwodnienie, bariery dźwiękochłonne, itp.) mogą być współfinansowane wyłącznie w zakresie niezbędnym dla właściwego wykonywania robot drogowych dotyczących infrastruktury transportu publicznego jako całości i uzasadnionych z punktu widzenia technologicznego.

Infrastruktura drogowa nienadająca priorytetu transportowi publicznemu z uwagi na brak ekonomicznego uzasadnienia dla nadania takiego priorytetu, ale poprawiająca jakość funkcjonowania systemu miejskiego transportu publicznego, np. odcinki dróg zapewniające dostęp do miejskich centrów przesiadkowych, pętli autobusowych/ tramwajowych, stacji kolejowych lub parkingów P&R, itp. – łączące takie terminale z siecią dróg miejskich; odcinki dróg służące uruchomieniu transportu publicznego (na obszarach wcześniej nieobsługiwanych) / przebudowie sieci transportu publicznego

Inwestycje takie nie mogą stanowić samodzielnych projektów

Projekt zintegrowany, spełniający wszystkie kryteria celowościowe

Inwestycje uznawane za inwestycje w drogi i wliczane do limitu mniejszości wydatków

Ważne informacje

Maksymalny % poziom dofinansowania wydatków kwalifikowalnych na poziomie projektu (EFRR)	85%
Minimalny wkład własny beneficjenta jako % wydatków kwalifikowalnych	15%

Nie może zostać wybrany do dofinansowania projekt, który został fizycznie ukończony lub w pełni zrealizowany przed złożeniem wniosku o dofinansowanie, niezależnie od tego czy wszystkie powiązane płatności zostały dokonane przez beneficjenta.

Harmonogram naborów

Poddziałanie	Termin	Alokacja	Uwagi
2.2.2	I kwartał	29,7 mln PLN	opóźniony
3.1.2	I kwartał	60 mln PLN	zaległy z IV kwartału 2015
3.1.2	I kwartał	12 mln PLN	opóźniony
3.1.2	IV kwartał	32 mln PLN	-
3.2.2	I kwartał	16 mln PLN	ogłoszenie - marzec
5.3.3	II kwartał	8 mln PLN	maj/czerwiec
9.1.4	II kwartał	6,4 mln PLN	czerwiec
9.2.2	I kwartał	12 mln PLN	26.02.2016

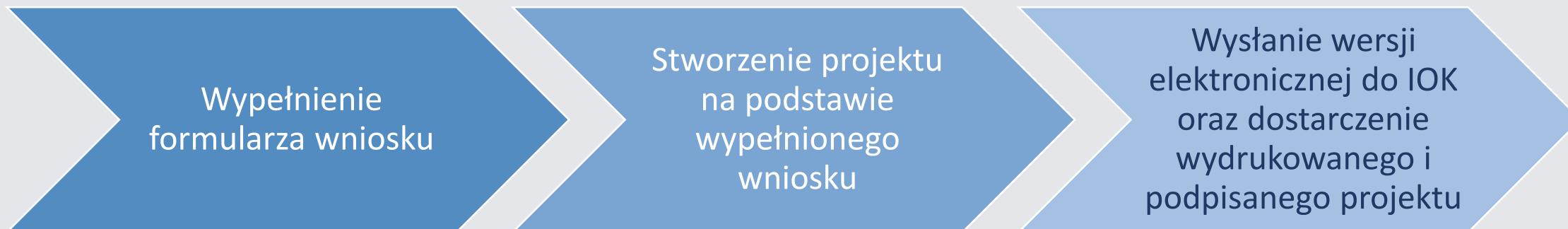
podziałanie	ROK 2017				ROK 2018				ROK 2019			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
kwartał												
2.2.2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
3.1.2				x				x				x
3.2.2	x									x		
5.3.3												
9.1.2				x								
9.1.4						x				x		
9.2.2					x							

Na co zwrócić szczególną uwagę?

Wniosek wypełniany jest w Panelu Wnioskodawcy Lokalnego Systemu Informatycznego SYZYF RPO WO 2014-2020

<https://pw.opolskie.pl>

Wniosek \neq projekt



Uwaga na zgodność sumy kontrolnej

Etapy konkursu

Etap I

- nabór wniosków o dofinansowanie (1. składanie wniosków o dofinansowanie; 2. weryfikacja wymogów formalnych)

Etap II

- ocena formalna (kryteria zatwierdzone przez KM RPO WO)

Etap III

- ocena merytoryczna (kryteria zatwierdzone przez KM RPO WO)

Etap IV

- rozstrzygnięcie konkursu

Kryteria wyboru projektów stanowią załącznik do SZOOP oraz do Regulaminu konkursu

Wszystkie kryteria formalne mają charakter BEZWZGLĘDNY

- wniosek spełnia limity i ograniczenia
- wniosek wypełniony poprawnie (zgodnie z instrukcją, treścią ogłoszenia oraz regulaminem konkursu)
- załączniki do wniosku są poprawne (zgodnie z instrukcją, treścią ogłoszenia oraz regulaminem konkursu)
- projekt spełnia warunki finansowe
- kwalifikowalność wydatków
- wnioskodawca wybrał wszystkie wskaźniki horyzontalne
- wnioskodawca określił wartość docelową większą od zera przynajmniej dla jednego wskaźnika w projekcie

2.3 OSOBY DO KONTAKTU W RAMACH PROJEKTU 

Imię	Nazwisko	Stanowisko	Telefon	Fax	e-mail
------	----------	------------	---------	-----	--------

2.4 OSOBY UPRAWNIONE DO PODPISANIA WNIOSKU O DOFINANSOWANIE 

Imię	Nazwisko	Stanowisko	Telefon	e-mail
------	----------	------------	---------	--------

- ✓ Pkt 2.3: osoba kompetentna do udzielenia informacji nt. projektu (należy dołączyć upoważnienie)
- ✓ Pkt 2.4: osoba/ osoby podpisujące wniosek; w przypadku JST kontrasygnata skarbnika; w stosunku do osób upoważnionych należy dołączyć upoważnienie

2.5 IDENTYFIKACJA I KLASYFIKACJA WNIOSKODAWCY

Forma prawna wnioskodawcy	403 wspólnoty samorządowe
Forma własności	Jednostki samorządu terytorialnego lub samorządowe osoby prawne
Możliwość odzyskania VAT	
NIP	
PESEL	nie dotyczy
PKD wnioskodawcy	84.11.Z : Kierowanie podstawowymi rodzajami działalności publicznej
Rodzaj działalności gospodarczej wnioskodawcy	Administracja publiczna
Nazwa i nr dokumentu rejestrowego	KRS / Rejestr Stowarzyszeń / Inne

2.6 POMOC UZYSKANA PRZEZ WNIOSKODAWCĘ

Rodzaj pomocy	Tak	Kwota [EUR]
Pomoc de minimis uzyskana w ciągu ostatnich 3 lat	<input type="checkbox"/>	0

3.4 CEL REALIZACJI PROJEKTU I JEGO WPŁYW NA REALIZACJĘ CELÓW RPO WO 2014-2020

Pole tekstowe (Maksymalna liczba znaków 10000)

To jest pole wymagane

Należy zdefiniować cele projektu odpowiadając przy tym na pytanie czemu i komu ma służyć realizacja projektu.

Nie należy utożsamiać osiągniętych efektów rzeczowych projektu z jego celem.

Należy również opisać wpływ projektu na realizację celów Programu (poddziałania).

PUNKT 3.8 IDENTYFIKACJA PROJEKTÓW KOMPLEMENTARNYCH I EFEKTÓW SYNERGII



Komplementarność polityk, strategii, programów, działań, projektów to ich dopełnianie się prowadzące do realizacji określonego celu



Kryterium merytoryczne szczegółowe (punktowane): Komplementarność projektu (0-3 pkt.)

PKT 4.1 WSKAŹNIKI KLUCZOWE 4.2 WSKAŹNIKI SPECYFICZNE DLA PROGRAMU

1. Wnioskodawca **musi** wybrać i określić wartość większą od „0” **przynajmniej dla jednego wskaźnika produktu/ rezultatu**
2. Wnioskodawca zobowiązany jest do wyboru **wszystkich wskaźników horyzontalnych**. Gdy zakres projektu nie dotyczy danego wskaźnika wykazujemy wartość docelową „0”
3. Wnioskodawca zobowiązany jest do wyboru i określenia wartości większej niż „0” **dla wszystkich wskaźników adekwatnych** dla danego projektu

Należy zwrócić szczególną uwagę na zgodność danych zawartych we wniosku o dofinansowanie oraz danych w załącznikach do wniosku.

Dziękuję za uwagę

Biuro Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska

ul. Horoszkiewicza 6, 45-301 Opole

Telefon: 77 54 17 934 | Faks: 77 44 59 612 | e-mail: biuro@ao.opole.pl , info@ao.opole.pl