

**Lista wskaźników na poziomie projektu dla działania 5.1 Infrastruktura drogowa – projekty z zakresu dróg wojewódzkich Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014 – 2020**

L.p.	Typ wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	DEFINICJA
<b>WSKAŹNIKI PRODUKTU</b>				
1.	kluczowy	Długość wybudowanych dróg wojewódzkich	[km]	Całkowita długość dróg wojewódzkich objętych projektem, w przypadku których wcześniej nie istniała żadna droga, lub przepustowość i jakość wcześniej istniejącej drogi została podniesiona do wyższego poziomu klasyfikacji. Inwestycję prowadzącą do zmiany nawierzchni gruntowej na utwardzoną należy traktować jako budowę nowej drogi.
2.	kluczowy	Długość przebudowanych dróg wojewódzkich	[km]	Długość połączenia drogowego o kategorii drogi wojewódzkiej, na odcinku którego wykonano roboty, w wyniku których nastąpiło podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi. Do wskaźnika wliczane są również inwestycje dotyczące przebudowy obwodnic. W przypadku podniesienia kategorii drogi do drogi wojewódzkiej w wyniku realizacji projektu, droga powinna być uwzględniona we wskaźniku nowo wybudowanych dróg. Inwestycję prowadzącą do zmiany nawierzchni gruntowej na utwardzoną należy traktować jako budowę nowej drogi.
3.	kluczowy	Liczba wybudowanych obwodnic	[szt.]	Przyjmuje się, że obwodnice będą elementami nowych odcinków dróg (długość wybudowanych dróg wojewódzkich). Jako obwodnicę definiuje się drogę prowadzącą wokół miasta, dzielnicy, centrum lub śródmieścia umożliwiającą pojazdom omińnięcie pewnego obszaru miejskiego i odciążenie jego ulic z tranzytowego ruchu międzymiastowego, międzydzielnicowego lub międzyosiedlowego.
4.	kluczowy	Liczba przejazdów kolejowych, na których poprawiono bezpieczeństwo	[szt.]	Liczba przejazdów kolejowych, dla których, w wyniku realizacji projektu, podniesiono kategorię, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie

				(Dz. U. z 1996 r. Nr 33 poz. 144 z późn. zm.).
5.	kluczowy	Liczba projektów w zakresie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego	[szt.]	Liczba projektów, których celem jest poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Wskaźnik musi być powiązany z konkretnymi wydatkami w projekcie. Wskaźnik monitorowany wraz ze wskaźnikiem powiązaniem „Liczba zakupionego sprzętu / systemów służących poprawie bezpieczeństwa / ochrony uczestników ruchu drogowego”.
6.	kluczowy	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	[szt.]	Liczba funkcjonujących inteligentnych systemów transportowych (ITS), w których technologie informacyjne i komunikacyjne stosowane są w obszarze transportu drogowego, obejmujących infrastrukturę, pojazdy i użytkowników oraz w zarządzaniu ruchem i zarządzaniu mobilnością, jak również do interfejsów z innymi rodzajami transportu. Wskaźnik monitorowany wraz ze wskaźnikiem powiązaniem „Długość dróg, na których zainstalowano inteligentne systemy transportowe”.
7.	kluczowy	Długość dróg, na których zainstalowano inteligentne systemy transportowe	[km]	Długość dróg, na których funkcjonują inteligentne systemy transportowe (ITS), w których technologie informacyjne i komunikacyjne stosowane są w obszarze transportu drogowego, obejmujących infrastrukturę, pojazdy i użytkowników oraz w zarządzaniu ruchem i zarządzaniu mobilnością, jak również do interfejsów z innymi rodzajami transportu. Wskaźnik monitorowany wraz ze wskaźnikiem powiązaniem „Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych”.
8.	kluczowy	Liczba zakupionego sprzętu / systemów służących poprawie bezpieczeństwa / ochrony uczestników ruchu drogowego	[szt.]	Liczba sztuk zakupionego sprzętu oraz systemów, które wykorzystywane będą w celu poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu. Nie należy wliczać inteligentnych systemów transportowych. Wskaźnik monitorowany wraz ze wskaźnikiem powiązaniem „Liczba projektów w zakresie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego”.
9.	kluczowy	Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami	[szt.]	Racjonalne usprawnienie oznacza konieczne i odpowiednie zmiany i dostosowania, nie nakładające nieproporcjonalnego lub nadmiernego obciążenia, jeśli jest to potrzebne w konkretnym przypadku, w celu zapewnienia osobom z niepełnosprawnościami możliwości korzystania z wszelkich praw człowieka i podstawowych wolności oraz ich wykonywania na zasadzie równości z innymi osobami (zgodnie z art. 2 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych). Wskaźnik mierzony w momencie rozliczenia wydatku związanego z racjonalnymi usprawnieniami. Przykłady racjonalnych usprawnień: sygnalizacja akustyczna dla pieszych. Wybór wskaźnika dot. finansowania racjonalnych usprawnień powoduje konieczność wskazania również wskaźnika: liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Definicja na podstawie: Agenda działań na rzecz równości szans i niedyskryminacji osób z niepełnosprawnościami w ramach funduszy unijnych 2014-2020. Wskaźnik monitorowany wraz ze wskaźnikiem powiązaniem „Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami”.

10.	kluczowy	Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	[szt.]	Wskaźnik określa liczbę obiektów, które w wyniku realizacji zaopatrzone w specjalne podjazdy, windy, urządzenia głośnomówiące, bądź inne udogodnienia (tj. usunięcie barier w dostępie, w szczególności barier architektonicznych) ułatwiające dostęp do tych obiektów osobom niepełnosprawnym ruchowo czy sensorycznie. Wskaźnik monitorowany wraz ze wskaźnikiem powiązany „Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełno sprawnościami”.
11.	kluczowy	Długość wybudowanych dróg dla rowerów	[km]	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. Nie należy wliczać długości istniejących tras, które w wyniku realizacji projektu zostały wyłącznie oznaczone jako drogi rowerowe. (np. poprzez wprowadzenie poziomych i pionowych znaków drogowych). Nie należy wliczać szlaków rowerowych (turystycznych) jeżeli jednocześnie nie są drogą dla rowerów.
12.	kluczowy	Długość przebudowanych dróg dla rowerów	[km]	Długość przebudowanego 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. Nie należy wliczać długości istniejących tras, które w wyniku realizacji projektu zostały wyłącznie oznaczone jako drogi rowerowe. (np. poprzez wprowadzenie poziomych i pionowych znaków drogowych). Nie należy wliczać szlaków rowerowych (turystycznych) jeżeli jednocześnie nie są drogą dla rowerów.
13.	kluczowy	Długość wyznaczonych ścieżek rowerowych	[km]	Długość wyznaczonego 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.

				Należy wliczać długości istniejących tras, które w wyniku realizacji projektu zostały wyłącznie oznaczone jako drogi rowerowe (np. poprzez wprowadzenie poziomych i pionowych znaków drogowych). Nie należy wliczać szlaków rowerowych (turystycznych) jeżeli jednocześnie nie są drogą dla rowerów.
<b>WSKAŹNIKI REZULTATU</b>				
1.	kluczowy	Wzrost zatrudnienia we wspieranych podmiotach (innych niż przedsiębiorstwa)	EPC	Wskaźnik dotyczy etatów utworzonych bezpośrednio w efekcie realizacji projektu. Należy podać docelową zakładaną liczbę utworzonych nowych etatów najpóźniej w ciągu 12 miesięcy od zakończenia realizacji projektu. Wskaźnik nie dotyczy miejsc pracy utworzonych pośrednio w wyniku realizacji projektu, np. u właściciela lokalu gastronomicznego funkcjonującego w strefie oddziaływania projektu. Nie są tu także liczone miejsca pracy utworzone w celu obsługi projektu. Wskaźnik służy do pomiaru liczby pracowników zatrudnionych na podstawie umowy o pracę (nie dotyczy umów o dzieło, umów zlecenia oraz stażystów). Liczba pracowników wykazywana jest w tzw. ekwiwalencie pełnego czasu pracy EPC <sup>1</sup> .
2.	kluczowy	Liczba utrzymanych miejsc pracy	EPC	Wskaźnik dotyczy liczby etatów brutto, które zostały utrzymane w wyniku wsparcia, w ciągu 12 miesięcy od zakończenia realizacji projektu, a które byłyby zlikwidowane, gdyby tego wsparcia Beneficjent nie uzyskał. Etaty muszą być obsadzone (nieobsadzonych stanowisk się nie wlicza). Prace sezonowe i niepełnowymiarowe należy przeliczyć jw. na tzw. ekwiwalent pełnego czasu pracy (EPC).
3.	kluczowy	Liczba nowo utworzonych miejsc pracy – pozostałe formy	EPC	Wskaźnik odnosi się do miejsc pracy utworzonych w wyniku realizacji projektu, które nie spełniają definicji określonych dla pozostałych wskaźników dot. miejsc pracy Służy do pomiaru liczby etatów w odniesieniu do pracowników pracujących na podstawie umów cywilnoprawnych tj.: umów o dzieło, umów zlecenia czy samozatrudnienia – kontraktu, jak i pracujących na podstawie umów o pracę dotyczących etatów nie stałych i nie trwałych - np.: do obsługi projektu, zarówno w przedsiębiorstwach jak i pozostałych podmiotach nie będących przedsiębiorstwami, zatrudnionych bezpośrednio w efekcie realizacji projektu. Liczba etatów wykazywana jest w tzw. ekwiwalencie pełnego czasu pracy (EPC).
4.	Specyficzny dla programu	Oszczędność czasu na nowych/ przebudowanych/ zmodernizowanych drogach w przewozach pasażerskich	PLN/r ok	Wskaźnik dotyczy możliwej do uzyskania oszczędności czasu na nowych, przebudowanych i zmodernizowanych drogach w przewozach pasażerskich w wyniku realizacji projektu. Oszczędność wynikać będzie ze skrócenia czasu przejazdu. Do oszacowania wskaźnika należy zastosować metodologię opisaną w Instrukcji do opracowania studium wykonalności – infrastruktura drogowa, rozdział 8.2.3. Zmiany kosztów czasu w transporcie pasażerskim i towarowym.
5.	Specyficzny	Oszczędność czasu na nowych/	PLN/r	Wskaźnik dotyczy możliwej do uzyskania oszczędności czasu na nowych,

<sup>1</sup> Zatrudnienie w ekwiwalentach pełnego czasu pracy ustala się na podstawie proporcji czasu przepracowanego przez poszczególnych pracowników w ciągu roku sprawozdawczego w stosunku do pełnego czasu pracy obowiązującego w danej instytucji. Przy wyliczeniu EPC w odniesieniu do umów o pracę nie należy odejmować urlopów wypoczynkowych, absencji oraz innych nieobecności usprawiedliwionych (poza urlopami bezpłatnymi i urlopami wychowawczymi trwającymi nieprzerwanie powyżej 3 miesięcy).

	dla programu	przebudowanych/ zmodernizowanych drogach w przewozach towarowych	ok	przebudowanych i zmodernizowanych drogach w przewozach towarowych w wyniku realizacji projektu. Oszczędność wynikać będzie ze skrócenia czasu przejazdu. Do oszacowania wskaźnika należy zastosować metodologię opisaną w Instrukcji do opracowania studium wykonalności – infrastruktura drogowa, rozdział 8.2.3. Zmiany kosztów czasu w transporcie pasażerskim i towarowym.
--	--------------	--	----	--

#### UWAGA

1. Planowane przedsięwzięcie należy opisać za pomocą wskaźników ustalonych dla danego naboru wniosków o dofinansowanie, zgodnie z powyższą listą.
2. Dla każdego projektu należy wybrać przynajmniej po jednym wskaźniku produktu i rezultatu.
3. Wskaźniki produktu odnoszą się do bezpośrednich, materialnych efektów realizacji przedsięwzięcia, które można zmierzyć konkretnymi wielkościami fizycznymi. Wartości uzyskanych produktów wynikać będą najczęściej z protokołów odbioru robót, dostaw i usług, inwentaryzacji geodezyjnej powykonawczej i innych dokumentów związanych z rozliczeniami inwestora z wykonawcą. Wskaźniki produktu występują z dniem odbioru i przekazania inwestycji do użytkowania.
4. Rezultaty opisują wpływ zrealizowanego przedsięwzięcia na grupy docelowe (np. beneficjenta, odbiorców ostatecznych) i otoczenie społeczno-ekonomiczne, uzyskane bezpośrednio po zakończeniu realizacji projektu. Wskaźniki rezultatów są niezbędne do monitorowania efektów realizacji projektów i Programu. Wartości należy podać zgodnie z ustaloną dla danego wskaźnika jednostką miary.
5. Wskaźniki kluczowe są opisane w załączniku do *Wytycznych MiR w sprawie monitorowania postępu rzeczowego realizacji programów operacyjnych na lata 2014-2020*. Informacje przedstawione w niniejszym dokumencie doprecyzowują zamieszczone tam informacje do warunków związanych z naborem w ramach działania 5.1 RPO WP 2014-2020.
6. Wskaźniki należy oszacować rzetelnie mając na uwadze, że Wnioskodawca jest zobowiązany do monitorowania postępu w zakresie ich osiągnięcia oraz będzie rozliczany z ich osiągnięcia.
7. Dodatkowe informacje na temat wskaźników podano w *Instrukcji wypełniania wniosku* oraz w *Instrukcji do opracowania studium wykonalności*.