

**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]	[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]	[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.]	[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 ominięcie pewnego obszaru miejskiego i odciążenie jego ulic z tranzytowego ruchu międzymiastowego, międzydzielnicowego lub międzyosiedlowego.

4.	kluczowy	Liczba przejazdów kolejowych, na których poprawiono bezpieczeństwo [szt.]	[szt.]	Liczba przejazdów kolejowych, dla których, w wyniku realizacji projektu, podniesiono kategorię, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1744).
5.	kluczowy	Liczba projektów w zakresie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, kolejowego, morskiego i śródlądowego [szt.]	[szt.]	Liczba projektów, których celem jest poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, kolejowego, morskiego i śródlądowego. Wskaźnik musi być powiązany z konkretnymi wydatkami w projekcie.
6.	kluczowy	Liczba zakupionego sprzętu / systemów służących poprawie bezpieczeństwa / ochrony uczestników ruchu drogowego [szt.]	[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 powiązanym „Liczba projektów w zakresie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, kolejowego, morskiego i śródlądowego”.
7.	kluczowy	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych [szt.]	[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 powiązanym „Długość ciągów transportowych, na których zainstalowano inteligentne systemy transportowe”.
8.	kluczowy	Długość ciągów transportowych, na których zainstalowano inteligentne systemy transportowe [km]	[km]	Długość ciągów transportowych, na których funkcjonują inteligentne systemy transportowe (ITS), w których technologie informacyjne i komunikacyjne stosowane są w obszarze transportu, 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 powiązanym „Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych”.
9.	kluczowy	Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami [szt.]	[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.
10.	kluczowy	Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	[szt.]	<p>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.</p> <p>Jako obiekty budowlane należy rozumieć konstrukcje połączone z gruntem w sposób trwały, wykonane z materiałów budowlanych i elementów składowych, będące wynikiem prac budowlanych (wg. def. PKOB).</p> <p>Należy podać liczbę obiektów, a nie sprzętów, urządzeń itp., w które obiekty zaopatrzone. Jeśli instytucja, zakład itp. składa się z kilku obiektów, należy zliczyć wszystkie, które dostosowano do potrzeb osób niepełnosprawnych.</p>
11.	kluczowy	Liczba podmiotów wykorzystujących technologie informacyjno-komunikacyjne [szt.]	[szt.]	<p>Wskaźnik mierzy liczbę podmiotów, które w celu realizacji projektu, zainwestowały w technologie informacyjno-komunikacyjne, a w przypadku projektów edukacyjno-szkoleniowych, również podmiotów, które podjęły działania upowszechniające wykorzystanie TIK.</p> <p>Przez technologie informacyjno-komunikacyjne (ang. ICT – Information and Communications Technology) należy rozumieć technologie pozyskiwania/ produkcji, gromadzenia/ przechowywania, przesyłania, przetwarzania i rozpowszechniania informacji w formie elektronicznej z wykorzystaniem technik cyfrowych i wszelkich narzędzi komunikacji elektronicznej oraz wszelkie działania związane z produkcją i wykorzystaniem urządzeń telekomunikacyjnych i informatycznych oraz usług im towarzyszących; działania edukacyjne i szkoleniowe.</p> <p>W przypadku gdy beneficjentem pozostaje jeden podmiot, we wskaźniku należy ująć wartość „1”. W przypadku gdy projekt jest realizowany przez partnerstwo podmiotów, w wartości wskaźnika należy ująć każdy z podmiotów wchodzących w skład partnerstwa, który wdrożył w swojej działalności narzędzia TIK.</p>
12.	kluczowy	Długość wspartej infrastruktury rowerowej [km]	[km]	<p>Długość wybudowanego, przebudowanego lub 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.</p> <p>Należy brać pod uwagę tylko odcinki spełniające wymogi Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków</p>

				<p>technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 124) i jednocześnie oznakowane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2017 r. poz. 1260 z późn. zm.).</p> <p>Nie należy wliczać szlaków rowerowych (turystycznych), jeżeli jednocześnie nie są drogą dla rowerów.</p>
	<b>WSKAŹNIKI REZULTATU</b>			
1.	kluczowy	Wzrost zatrudnienia we wspieranych podmiotach (innych niż przedsiębiorstwa) [EPC]	EPC	<p>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>.</p> <p>Wskaźnik należy mierzyć w rozbiu na kobiety (K), mężczyzn (M) i ogółem (O).</p>
2.	kluczowy	Wzrost zatrudnienia we wspieranych podmiotach (innych niż przedsiębiorstwa) – kobiety [EPC]	EPC	
3.	kluczowy	Wzrost zatrudnienia we wspieranych podmiotach (innych niż przedsiębiorstwa) – mężczyźni [EPC]	EPC	
4.	kluczowy	Liczba utrzymanych miejsc pracy [EPC]	EPC	<p>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).</p> <p>Wskaźnik należy mierzyć w rozbiu na kobiety (K), mężczyzn (M) i ogółem (O).</p>
5.	kluczowy	Liczba utrzymanych miejsc pracy – kobiety [EPC]	EPC	
6.	kluczowy	Liczba utrzymanych miejsc pracy – mężczyźni [EPC]	EPC	
7.	kluczowy	Liczba nowo utworzonych miejsc pracy – pozostałe formy [EPC]	EPC	<p>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</p>
8.	kluczowy	Liczba nowo utworzonych miejsc pracy – pozostałe formy – kobiety [EPC]	EPC	

<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 urloпами bezpłatnymi i urloпами wychowawczymi trwającymi nieprzerwanie powyżej 3 miesięcy).

9.	kluczowy	Liczba nowo utworzonych miejsc pracy – pozostałe formy – mężczyźni [EPC]	EPC	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). Wskaźnik należy mierzyć w rozbiu na kobiety (K), mężczyzn (M) i ogółem (O).
10.	Specyficzny dla programu	Oszczędność czasu na nowych/ przebudowanych/ zmodernizowanych drogach w przewozach pasażerskich	PLN/ rok	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.
11.	Specyficzny dla programu	Oszczędność czasu na nowych/ przebudowanych/ zmodernizowanych drogach w przewozach towarowych	PLN/ rok	Wskaźnik dotyczy możliwej do uzyskania oszczędności czasu na nowych, 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 *Wytucznych MRiF 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 osiągania oraz będzie rozliczany z ich osiągnięcia.
7. Dodatkowe informacje na temat wskaźników podano w *Instrukcji wypełniania wniosku* oraz w *Instrukcji do opracowania studium wykonalności*.