

WSPÓLNE PRZEDSIĘWZIĘCIE Z GDDKiA - RID

Ogłoszenie I konkursu w ramach Przedsięwzięcia planowane jest na dzień 15 stycznia 2015 r.

Uruchomienie naboru wniosków nastąpi w lutym 2015 r. Okres naboru wniosków będzie trwał 60 dni. Data otwarcia naboru wniosków zostanie opublikowana w komunikacie dot. ogłoszenia konkursu.

Podstawowym celem Przedsięwzięcia jest zrealizowanie i wdrożenie wyników projektów badawczych z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i efektywności systemu zarządzania ruchem, a także opracowywanie optymalnych norm i standardów planowania, projektowania, technologii oraz budowy i eksploatacji dróg w Polsce.

Przedsięwzięcie RID ukierunkowane jest na wsparcie badań, które mogą być wykorzystane do rozwoju i unowocześnieniu procesów realizowanych w działalności podstawowej GDDKiA, którą to zgodnie z ustawą o drogach publicznych jest m.in. rozwój sieci drogowej oraz utrzymanie i rozbudowa istniejących dróg krajowych.

Przedsięwzięcie obejmuje następujące obszary tematyczne wskazane przez GDDKiA i dotyczące dróg publicznych, dla których nie ma dostępnych analitycznych opracowań omawiających kompleksowo prezentowaną problematykę:

1. Technologia budowy oraz remontu dróg i obiektów inżynierskich

Zagadnienie nr 1A:

Wykorzystanie materiałów pozyskanych z recyklingu

Cel: określenie warunków stosowania materiałów pochodzących z recyklingu do budowy, przebudowy i remontu dróg.

Oczekiwane efekty: wytyczne wykorzystywania materiałów pochodzących z recyklingu w typowych rozwiązaniach konstrukcyjnych dróg.

Zagadnienie nr 1B:

Asfalty drogowe i modyfikowane w polskich warunkach klimatycznych

Cel: sformułowanie i wyznaczenie charakterystycznych parametrów funkcjonalnych w stosunku do asfaltów drogowych i modyfikowanych stosowanych w kraju w zależności od przeznaczenia i warunków klimatycznych różnych regionów Polski oraz analiza możliwości zastosowania w polskich warunkach asfaltów wysokomodyfikowanych.

Oczekiwane efekty: wytyczne dotyczące doboru parametrów asfaltów odpowiadających polskiemu warunkom klimatycznym i w konsekwencji zwiększenie trwałości produktu końcowego, jakim jest nawierzchnia asfaltowa drogi.

Zagadnienie nr 1C

Reaktywność alkaliczno-krzemionkowa krajowych złóż kruszyw

Cel: rozpoznanie oraz opracowanie krajowych wymagań w kontekście reaktywności alkaliczno-krzemionkowej kruszyw stosowanych w budownictwie drogowym, a w szczególności betonów cementowych.

Oczekiwane efekty:

- wymagania techniczne dotyczące właściwości alkalicznych kruszyw możliwych do wykorzystywania w budownictwie drogowym;
- ocena korzyści finansowych wynikających z wydłużonego okresu eksploatacji nawierzchni wykonanych z betonów konstrukcyjnych i drogowych z wykorzystaniem kruszyw z krajowych złóż.

Zagadnienie nr 1D

Ochrona przed hałasem drogowym

Cel: racjonalizacja ochrony przed hałasem mieszkańców w obszarach, w których przebiegają drogi poprzez określenie parametrów, właściwości technicznych drogi i otaczającej ją infrastruktury, których spełnienie będzie gwarantowało zwiększenie efektywności ochrony przed hałasem, który generuje ruch na drodze.

Oczekiwane efekty:

- wytyczne prowadzenia badań i oceny hałaśliwości dróg;
- wymagania techniczne dla nawierzchni drogowej oraz infrastruktury w otoczeniu drogi, których spełnienie spowoduje zmniejszenie hałasu;
- katalog technik, których stosowanie w otoczeniu drogi spowoduje zmniejszenie hałasu.

Zagadnienie nr 1E

Nowoczesne metody rozpoznania podłoża gruntowego w drogownictwie

Cel: przeprowadzenie walidacji metod badawczych wykorzystywanych do rozpoznania właściwości podłoża w drogownictwie oraz wskazanie najbardziej efektywnych metod w zależności od typu projektowanej budowli drogowej (nasyp, obiekt inżynierski, tunel, itp.).

Oczekiwane efekty:

- katalog metod badawczych w zakresie rozpoznania podłoża w drogownictwie, z uwzględnieniem najnowszych osiągnięć rozwoju technik pomiarowych;
- zalecenia stosowania ww. metod badawczych w nawiązaniu do obowiązujących przepisów i norm np. do Eurokodu
- wytyczne prowadzenia badań podłoża gruntowego na potrzeby budownictwa drogowego.

2. Przygotowanie i realizacja inwestycji drogowych w oparciu o najefektywniejsze metody badawcze

3. Wyposażenie dróg i otoczenia

4. Metodyka projektowania i zarządzania siecią drogową

WNIOSKODAWCY

- Jednostki naukowe
- Konsorcja naukowe - w skład których wchodzi wyłącznie jednostki naukowe

WARTOŚĆ KOSZTÓW KWALIFIKOWANYCH

- max 3 mln zł

CZAS REALIZACJI PROJEKTÓW

- max 24 m-ce, w uzasadnionych przypadkach 36 m-cy

ZADANIA OBJĘTE WSPARCIEM

- badania naukowe
- prace rozwojowe

RODZAJE WSPARCIA

- dofinansowanie wypłacane przez Centrum (wkład finansowy Centrum)
- wynagrodzenie za wykonanie prac w ramach realizacji projektu (wkład finansowy GDDKiA)

POZIOM WSPARCIA

Jednostki naukowe: dofinansowanie **do 100%** wartości kosztów kwalifikowanych

KOSZTY KWALIFIKOWANE

- W wynagrodzenia,
 - A koszty aparatury naukowo-badawczej i wartości niematerialnych i prawnych (WNIp),
 - E koszty podwykonawstwa,
 - Op koszty operacyjne,
 - O koszty ogólne (rozliczane ryczałtem, jako procent od pozostałych kosztów kwalifikowanych projektu z wyłączeniem kosztów kategorii E):
- $$O = (W + A + Op) \times \max 25\%$$