

Działanie 3.3 Wspieranie strategii niskoemisyjnych w tym mobilność miejska

Poddziałanie 3.3.3 Wspieranie strategii niskoemisyjnych w tym mobilność miejska w ramach ZIT dla MOF Poznania

ETAP I

1. Ocena strategiczna ZIT

Lp.	Nazwa kryterium	Opis znaczenia kryterium	Definicja
Kryteria dopuszczające - spełnienie jest niezbędne dla możliwości dalszej oceny, zgodnie z kryteriami punktowymi.			
1	<i>Kompletność dokumentacji aplikacyjnej.</i>	T/N Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną strategiczną wniosku i jego odrzuceniem. Możliwość jednorazowej korekty.	Weryfikacji podlega zgodność złożonej dokumentacji projektowej z wymogami zawartymi w Regulaminie konkursu, w szczególności: 1) czy wniosek o dofinansowanie, biznes-plan/studium wykonalności oraz załączniki obligatoryjne mają wszystkie strony i wypełniono w nich wszystkie pola obowiązkowe, 2) czy dokumentacja projektowa została przygotowana na aktualnych formularzach obowiązujących w danym konkursie, 3) czy do wniosku o dofinansowanie załączono wszystkie wymagane załączniki aktualne dla danego konkursu, 4) czy na kopiach dokumentów dokonano potwierdzenia za zgodność z oryginałem, 5) czy dokumentacja projektowa została złożona w odpowiedniej liczbie egzemplarzy zgodnie z wymogami danego konkursu, 6) czy dokumentacja projektowa w formie elektronicznej została przygotowana na właściwym nośniku informatycznym w odpowiednim pliku i możliwe jest odczytanie danych zawartych na nośniku informatycznym. Weryfikacja będzie miała charakter wstępny, pełna ocena kryterium będzie miała miejsce podczas oceny formalnej przeprowadzonej przez IZ WRPO 2014+.
2	<i>Wniosek został złożony przez podmiot uprawniony do uzyskania wsparcia w ramach Strategii ZIT dla MOF Poznania.</i>	T/N Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną strategiczną wniosku i jego odrzuceniem.	Weryfikacji podlega Wnioskodawca pod względem zgodności z typem Beneficjenta określonym w <i>Strategii ZIT w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania</i> dla Projektu <i>P1 Poznańska Kolej Metropolitalna</i> oraz prawidłowość reprezentacji Wnioskodawcy.

3	<i>Miejsce realizacji projektu zgodne ze Strategią ZIT.</i>	T/N Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną strategiczną wniosku i jego odrzuceniem.	Weryfikacji podlega miejsce realizacji projektu pod względem zgodności z warunkami określonymi w <i>Strategii ZIT</i> dla danego projektu strategicznego.
4	<i>Cele, zakres i wskaźniki projektu są zgodne ze Strategią ZIT.</i>	T/N Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną strategiczną wniosku i jego odrzuceniem.	Weryfikacji podlega cel projektu pod kątem zgodności z celami określonymi w Strategii ZIT, zgodność zakresu projektu z działaniami wskazanymi w Strategii ZIT oraz zgodność zadeklarowanych wskaźników ze wskaźnikami realizacji Strategii ZIT.
5	<i>Prawidłowa wartość wnioskowanego dofinansowania.</i>	T/N Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną strategiczną wniosku i jego odrzuceniem.	Weryfikacji podlega, czy wartość wskazanego we wniosku dofinansowania jest zgodna z Regulaminem konkursu, w tym nie przekracza kwoty alokacji określonej w Regulaminie konkursu oraz nie przekracza dopuszczalnej intensywności pomocy.
6	<i>Wniosek został złożony w terminie wskazanym w Regulaminie konkursu.</i>	T/N Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną strategiczną wniosku i jego odrzuceniem.	Weryfikacji podlega, czy Wnioskodawca złożył dokumentację projektową w terminie wskazanym w Regulaminie konkursu.
7	<i>Wniosek został złożony do właściwej instytucji wskazanej w Regulaminie konkursu.</i>	T/N Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną strategiczną wniosku i jego odrzuceniem.	Weryfikacji podlega, czy Wnioskodawca złożył dokumentację projektową w miejscu wskazanym w Regulaminie konkursu.
8	<i>Projekt jest zgodny z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej przyjętym przez właściwy samorząd lub innym dokumentem równoważnym.</i>	T/N Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną strategiczną wniosku i jego odrzuceniem.	Weryfikacji podlega zgodność projektu z opracowanym planem gospodarki niskoemisyjnej (lub równoważnym dokumentem) dla obszaru, na którym realizowana będzie inwestycja. Badane będzie, czy przedsięwzięcie dotyczy przewidzianych w PGN działań związanych z efektywnym gospodarowaniem zasobami, poprawą efektywności energetycznej oraz zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń do powietrza (pyłów, B(α)P, CO ₂ , SO ₂).
9	<i>Termin zakończenia realizacji projektu zgodny z Regulaminem konkursu.</i>	T/N Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną strategiczną wniosku i jego odrzuceniem.	Weryfikacji podlega zgodność wskazanego we wniosku terminu zakończenia realizacji projektu z wymogami w tym zakresie określonymi w Regulaminie konkursu.
Kryteria punktowe - Wniosek musi zdobyć co najmniej 60% maksymalnej możliwej do uzyskania liczby punktów.			
10	<i>Ponadstandardowe udogodnienia dla osób niepełnosprawnych w</i>	0/2	Projekt zakłada udogodnienia dla osób niepełnosprawnych wykraczające poza wymogi wynikające z przepisów prawa. Tak – 2 pkt

	<i>projekcie.</i>		Nie – 0 pkt
11	<i>Projekt uzyskał poparcie mieszkańców gminy/gmin, na terenie których będzie realizowany.</i>	0-2	Ocenie będzie podlegała skala społecznego poparcia dla planowanej interwencji, wyrażona w formie załączonych do wniosku list poparcia mieszkańców oraz deklaracji poparcia wystawionych przez podmioty zainteresowane realizacją projektu. Ocena będzie dokonywana metodą porównania wniosków złożonych w konkursie.
12	<i>Komplementarność projektu z innymi zrealizowanymi lub będącymi w trakcie realizacji projektami dotyczącymi mobilności miejskiej.</i>	0-3	Komplementarność projektów to ich dopełnianie się prowadzące do realizacji określonego celu. Warunkiem koniecznym do określenia projektów jako komplementarne jest ich uzupełniający się charakter, wykluczający powielanie się działań. Wnioskodawca powinien wykazać komplementarność co najmniej w zakresie tematyki (mobilność miejska) i obszaru realizacji projektu w odniesieniu do innych adekwatnych projektów, działań itp. w ramach WRPO 2014+, innych Programów Operacyjnych, innych projektów finansowanych ze środków europejskich, krajowych oraz własnych.
13	<i>Projekt zawiera działania informacyjno-promocyjne na rzecz zachęcania mieszkańców do korzystania z transportu publicznego.</i>	0/1/2	Ocenie będzie podlegał rodzaj i zakres działań informacyjno-promocyjnych zapewniających, że publiczny transport zbiorowy oraz transport rowerowy i ruch pieszy będą wybierane częściej niż samochód jako podstawowy środek przemieszczania się na terenie Metropolii Poznań. Skala ocen: - mały zakres i intensywność działań - 0 pkt , - umiarkowany zakres i intensywność działań - 1 pkt , - znaczny zakres i intensywność działań - 2 pkt .
14	<i>Aktualna liczba ludności mieszkającej w promieniu 3 km od węzła przesiadkowego.</i>	1/2/3	Kryterium premiuje inwestycje realizowane w lokalizacjach zapewniających potencjalnie dużą liczbę użytkowników. Skala ocen: - do 3 000 osób - 1 pkt , - powyżej 3 000 do 12 000 osób - 2 pkt , - powyżej 12 000 osób - 3 pkt .
15	<i>Strategiczny charakter projektu.</i>	1-6	W ramach kryterium analizowane będą uzasadnienia i argumenty Wnioskodawcy dotyczące: - potrzeby realizacji inwestycji, - wpływu inwestycji na integrację różnych form transportu, - wpływu inwestycji na zwiększenie konkurencyjności

			publicznego transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego, - zgodności projektu z dokumentami strategicznymi i koncepcyjnymi dotyczącymi Poznańskiej Kolei Metropolitalnej.
16	<i>Wpływ wartości wskaźników przyjętych w projekcie na realizację celów Strategii ZIT w MOF Poznania.</i>	1-3	Ocenie podlegać będzie poprawność przyjętych wskaźników, ich kompletność, realność osiągnięcia co do terminu i wartości, wpływ przyjętych wskaźników na osiągnięcie celów Strategii ZIT w MOF Poznania oraz relacja nakładów do rezultatów. Ocena będzie dokonywana metodą porównania wniosków złożonych na konkurs pod względem ich wpływu na realizację wskaźników Strategii ZIT.
	<i>Razem punktów (maksymalna liczba punktów wynosi 21)</i>	21	

2. Ocena formalna

3. Ocena merytoryczna

Lp.	Nazwa kryterium	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM	DEFINICJA (tj. przede wszystkim zasady jego oceny)
1.	Zgodność z aktualną Strategią rozwoju województwa wielkopolskiego do 2020 roku.	T/N Kryterium dopuszczające (spełnienie jest niezbędne dla możliwości dalszej oceny, zgodnie z kryteriami punktowanymi). Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną merytoryczną wniosku i jego odrzuceniem.	W ramach kryterium sprawdzana będzie zgodność projektu ze Strategią rozwoju województwa wielkopolskiego do 2020 roku. Wnioskodawca w dokumentacji aplikacyjnej powinien w sposób opisowy wykazać zgodność przedsięwzięcia z celami strategicznymi oraz szczegółowo uzasadnić, jak projekt wpłynie na osiągnięcie wskazanych celów Strategii.
2.	Realizacja docelowego przedsięwzięcia będzie miała wpływ na realizację celów strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu Europa 2020.	T/N Kryterium dopuszczające (spełnienie jest niezbędne dla możliwości dalszej oceny, zgodnie z kryteriami punktowanymi). Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną merytoryczną wniosku	Na podstawie opisu projektu, postawionych w nim celów i określonych wskaźników ocenia się, czy dany projekt wpisuje się w cele i założenia strategii inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu Europa 2020 w kwestiach dotyczących aspektów danego działania.

		i jego odrzuceniem.	
3.	Zgodność ze Strategią Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030)	T/N Kryterium dopuszczające (spełnienie jest niezbędne dla możliwości dalszej oceny, zgodnie z kryteriami punktowanymi). Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną merytoryczną wniosku i jego odrzuceniem.	W ramach kryterium sprawdzana będzie zgodność projektu ze Strategią Rozwoju Transportu do roku 2020. Wnioskodawca w dokumentacji aplikacyjnej powinien w sposób opisowy wykazać zgodność przedsięwzięcia z celami strategicznymi (typu zwiększenie dostępności terytorialnej, poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym) oraz szczegółowo uzasadnić jak projekt wpłynie na osiągnięcie wskazanych celów Strategii.
4.	Przedsięwzięcie jest zgodne z kompleksowym planem gospodarki niskoemisyjnej lub innym dokumentem równoważnym.	T/N Kryterium dopuszczające (spełnienie jest niezbędne dla możliwości dalszej oceny, zgodnie z kryteriami punktowanymi). Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną merytoryczną wniosku i jego odrzuceniem.	W ramach kryterium sprawdzana będzie zgodność projektu z opracowanym planem gospodarki niskoemisyjnym (lub równoważnym dokumentem) dla obszaru, na którym realizowana będzie inwestycja. Badane będzie, czy przedsięwzięcie dotyczy działań niskoemisyjnych związanych z efektywnym gospodarowaniem zasobami (ujętych w ocenie emisji CO ₂), w tym m.in. na poprawie efektywności energetycznej, a także na działaniach mających na celu zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza (pyłów, B(a)P, CO ₂ , SO ₂).
5.	Tabor transportu publicznego spełnia: najwyższe standardy emisyjne (jako dopuszczalne wielkości emisji zanieczyszczeń do środowiska)/efektywnego wykorzystania energii określone w dokumentacji konkursowej lub UWRPO.	T/N/ND Kryterium dopuszczające (spełnienie jest niezbędne dla możliwości dalszej oceny, zgodnie z kryteriami punktowanymi). Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną merytoryczną wniosku i jego odrzuceniem.	W związku z założeniem, iż modernizacja czy rozbudowa systemu transportu publicznego musi być nierozdzielnie związana ze zmniejszeniem emisji CO ₂ i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska lub zwiększeniem efektywności energetycznej systemu transportowego, dlatego badane będzie czy przedsięwzięcie dotyczy tych działań w oparciu o zalecane normy wskazane w stosownych dokumentach.
6.	Z zakresu rzeczowego projektu wynika, iż jest on bezpośrednio skierowany na poprawę stanu środowiska naturalnego	T/N Kryterium dopuszczające (spełnienie jest niezbędne dla możliwości dalszej oceny, zgodnie z kryteriami punktowanymi). Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną merytoryczną wniosku i jego odrzuceniem.	W ramach kryterium ocenie podlegać będzie wpływ projektu na poprawę stanu środowiska naturalnego i wspieranie transportu czystego i przyjaznego środowisku w momencie przeprowadzania inwestycji, jaki i po jej zakończeniu.
7.	Zgodność projektu (w tym podstawowych parametrów technicznych) z obowiązującymi aktami prawnymi dotyczącymi realizowanej inwestycji.	T/N Kryterium dopuszczające (spełnienie jest niezbędne dla możliwości dalszej oceny, zgodnie z kryteriami punktowanymi). Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną merytoryczną wniosku	Projekt musi być zgodny z wszystkimi obowiązującymi przepisami krajowymi / unijnymi, które mają zastosowanie przy jego realizacji (w tym m.in. z prawem budowlanym, prawem zamówień publicznych, Ustawą o rachunkowości, Ustawą o podatku od towarów i usług, Ustawą o podatku dochodowym od osób prawnych, Ustawą o podatku dochodowym od osób fizycznych, Kodeksem spółek handlowych, Ustawą o swobodzie działalności gospodarczej). W ramach kryterium ocenione będzie także, czy zakupiony tabor transportu miejskiego jest dostosowany do standardów infrastruktury transportu

		i jego odrzuceniem.	miejskiego.
8.	Trwałość projektu - Czy wiarygodność finansowa Beneficjenta umożliwia realizację projektu?	T/N Kryterium dopuszczające (spełnienie jest niezbędne dla możliwości dalszej oceny, zgodnie z kryteriami punktowanymi). Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną merytoryczną wniosku i jego odrzuceniem.	W ramach kryterium oceniana będzie trwałość finansowa projektu i zdolność instytucjonalna Beneficjenta. Analizie poddane będzie, czy deklarowane zasoby finansowe Wnioskodawcy są wystarczające do prawidłowej realizacji projektu oraz do zapewnienia stabilności finansowej po zakończeniu jego realizacji. Należy także poddać ocenie zdolność instytucjonalną Beneficjenta, sprawdzić, czy posiada on zdolność techniczną i dysponuje kompetentną kadrą niezbędną do realizacji prac, które będą prowadzone w wyniku realizacji projektu. Aby uzyskać pozytywną ocenę należy spełnić wszystkie trzy warunki wskazane w kryterium.
	- Czy zdolność instytucjonalna Beneficjenta gwarantuje sprawną realizację projektu (doświadczenie, struktura organizacyjna, zaplecze techniczne, kadra zaangażowana w realizację i obsługę projektu)?	T/N Kryterium dopuszczające (spełnienie jest niezbędne dla możliwości dalszej oceny, zgodnie z kryteriami punktowanymi). Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną merytoryczną wniosku i jego odrzuceniem.	
	- Czy założenia odnośnie finansowania projektu po jego zakończeniu są realne i gwarantują stabilność finansową projektu przez okres 5 lat (3 lat w przypadku MŚP - w odniesieniu do projektów dotyczących utrzymania inwestycji lub miejsc pracy) od daty płatności końcowej na rzecz beneficjenta lub w okresie ustalonym zgodnie z zasadami pomocy publicznej?	T/N Kryterium dopuszczające (spełnienie jest niezbędne dla możliwości dalszej oceny, zgodnie z kryteriami punktowanymi). Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną merytoryczną wniosku i jego odrzuceniem.	
9.	Projekt zakłada zwiększenie dostępności obiektu do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.	T/N Kryterium dopuszczające (spełnienie jest niezbędne dla możliwości dalszej oceny, zgodnie z kryteriami punktowanymi). Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną merytoryczną wniosku i jego odrzuceniem.	Ocenie podlegać będzie, czy projekt przewiduje działania przystosowujące infrastrukturę do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (inwestycje, które pomagają likwidować fizyczne bariery utrudniające osobom z niepełnosprawnościami dostęp do transportu publicznego).
10.	Koszty kwalifikowane są uzasadnione i zaplanowane w odpowiedniej wysokości	T/N Kryterium dopuszczające (spełnienie jest niezbędne dla możliwości dalszej oceny, zgodnie z kryteriami punktowanymi). Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną	Badane jest, czy przedstawione w projekcie wydatki są uzasadnione i racjonalne z punktu widzenia realizacji danego projektu oraz adekwatne do jego zakresu i celu, np. czy poszczególne wydatki nie zostały w sposób znaczący przeszacowane. Przez „uzasadnione” należy rozumieć, iż koszty kwalifikowane muszą być potrzebne i bezpośrednio związane z realizacją działań uznanych za kwalifikowane w projekcie. Każda pozycja zawarta w harmonogramie rzeczowo-finansowym musi być odpowiednio opisana i uzasadniona. Przez „racjonalne” należy w tym miejscu

		oceną merytoryczną wniosku i jego odrzuceniem.	rozumieć, że ich wysokość musi być dostosowana do zakresu zaplanowanych czynności / potrzeb inwestycyjnych. Przez „adekwatne” należy rozumieć, iż muszą być także odpowiednie (rodzajowo i pod względem wysokości) do zakresu poszczególnych działań w projekcie oraz do rezultatów tych działań.
11.	Wpływ wartości wskaźników przyjętych w projekcie na realizację celów Programu oraz analiza ich wartości docelowych.	0-3	W ramach kryterium oceniane będzie, czy określone przez Wnioskodawcę wskaźniki osiągnięcia celów projektu w pełni opisują charakter projektu i mogą zostać osiągnięte przy danych nakładach i założonym sposobie realizacji projektu (realność osiągnięcia wskaźników). Ocena kryterium będzie uwzględniała skalę, zakres i specyfikę projektu. Ocenie podlegać będzie: <ul style="list-style-type: none"> - wybór, poprawność, kompletność, wiarygodność wskaźników i ich wpływ na cele określone w WRPO 2014+, - wpływ wartości docelowych wskaźników w projekcie na wartości docelowe wskaźników programowych wybranych do Ram Wykonania, - planowane zakończenie projektu do roku 2018.
12.	Wpływ projektu na wdrażanie zasad horyzontalnych- - wpływ neutralny – 0 pkt. - pozytywny wpływ na jedną z zasad horyzontalnych – 1 pkt. - pozytywny wpływ na dwie zasady horyzontalne – 2 pkt. - pozytywny wpływ na trzy lub więcej zasad horyzontalnych – 3 pkt.	0-3	Ocenie podlegać będzie, czy projekt ma pozytywny wpływ na polityki horyzontalne UE. Zakres realizacji zasad horyzontalnych obejmuje: <ul style="list-style-type: none"> - zrównoważony rozwój, - równość szans i niedyskryminację, - równouprawnienie płci, - inne (nie wskazane powyżej). W ramach kryterium sprawdzana jest zgodność projektu z horyzontalnymi zasadami niedyskryminacji i równości szans ze względu na płeć. W szczególności przedmiotem sprawdzenia jest, czy projekt nie ogranicza równego dostępu do zasobów (towarów, usług, infrastruktury) ze względu na płeć, pochodzenie rasowe lub etniczne, religię lub przekonania, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną. W przypadku osób z niepełnosprawnościami, niedyskryminacyjny charakter projektu oznacza konieczność stosowania zasady uniwersalnego projektowania i racjonalnych usprawnień zapewniających dostępność oraz możliwości korzystania ze wspieranej infrastruktury. Ponadto sprawdzane jest, czy projekt obejmuje finansowanie przedsięwzięć minimalizujących oddziaływanie działalności człowieka na środowisko. Zasada zrównoważonego rozwoju jest zachowana, jeżeli w ramach projektu zakłada się podejmowanie działań ukierunkowanych na: racjonalne gospodarowanie zasobami, ograniczenie presji na środowisko, uwzględnianie efektów środowiskowych w zarządzaniu, podnoszenie świadomości ekologicznej społeczeństwa. Ocenie podlegać będzie także, czy projekt przewiduje wdrożenie ekoinnowacji lub technologii proekologicznych.
13.	Uzasadnienie realizacji projektu (Wnioskodawca posiada rzetelne informacje na temat zapotrzebowania na realizację projektu).	0-5	W ramach kryterium analizowane będzie przedstawione uzasadnienie potrzeby realizacji projektu, w tym m.in. opis istniejącej konkurencji, zapotrzebowanie na produkt/usługę powstałą w wyniku realizacji przedsięwzięcia. W ocenie brane pod uwagę będzie, czy projekt stanowi odpowiedź na zidentyfikowane problemy/potrzeby Wnioskodawcy, czy planowane działania są adekwatne do potrzeb Wnioskodawcy, czy planowane działania umożliwią realizację projektu, czy potrzeby Wnioskodawcy wynikają ze szczegółowej analizy, czy Wnioskodawca wykazał zapotrzebowanie rynku

			na produkty/usługi powstałe w wyniku realizacji projektu, czy projekt rozwiązuje w pełni zidentyfikowane problemy.
14.	Komplementarność z innymi projektami. tak – 2 pkt. nie – 0 pkt..	0/2	Komplementarność projektów to ich dopełnianie się prowadzące do realizacji określonego celu. Podkreślić należy, że do uznania projektów za komplementarne nie jest wystarczające spełnienie przesłanki takiego samego lub wspólnego celu, gdyż ten warunek może być wypełniony w odniesieniu do projektów konkurujących ze sobą. Warunkiem koniecznym do określenia projektów jako komplementarne jest ich uzupełniający się charakter, wykluczający powielanie się działań. Wnioskodawca powinien wykazać komplementarność co najmniej w zakresie tematyki i obszaru realizacji projektu w odniesieniu do innych adekwatnych projektów, działań itp. w ramach Programu Operacyjnego – WRPO 2014+, innych Programów Operacyjnych, innych projektów finansowanych ze środków europejskich, krajowych oraz własnych. W ramach kryterium oceniane będzie powiązanie projektu z innymi przedsięwzięciami, zarówno tymi zrealizowanymi, jak też z tymi, które są w trakcie realizacji, względnie z tymi, które dopiero uzyskały dofinansowanie. Chodzi tu o projekty realizowane przez beneficjenta, partnerów lub inne podmioty.
15.	Zakupiony tabor transportu publicznego działa na alternatywnych systemach napędowych (elektrycznych, hybrydowych, biopaliwach, napędzanych wodorem, itp.) - brak zakupu pojazdów napędzanych alternatywnymi systemami napędowymi – 0 pkt., - stosunek liczby kupowanych pojazdów napędzanych alternatywnymi systemami napędowymi do liczby pojazdów nabywanych w ramach projektu ogółem nie przekracza 50% – 1 pkt., - stosunek liczby kupowanych pojazdów napędzanych alternatywnymi systemami napędowymi do liczby pojazdów nabywanych w ramach projektu ogółem przekracza 50% – 2 pkt.	0-2	W ramach kryterium oceniane podlegać będzie, czy projekt przewiduje zakupu pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi takimi jak LPG, energia elektryczna, biopaliwa lub wodór, przez co powoduje powstrzymanie wzrostu zużycia paliw ropopochodnych.
16.	Usprawnienia w infrastrukturze transportu publicznego	0-6	W ramach usprawnienia infrastruktury transportu publicznego ocena uwzględniać będzie: – dostępność – rozumianą jako: udział mieszkańców pozostających w strefie dogodnej dostępności do linii komunikacji zbiorowej, powiązanie z innymi środkami transportu zbiorowego i indywidualnego, dyspozycyjność pojazdów, kompletność i forma informacji przekazywanych pasażerom, dogodność systemu taryfowego, czytelność i łatwość zapamiętywania układów linii i rozkładów jazdy, różnorodność oferty przewozowej; – czas podróży – obejmujący: czas dojścia, czas oczekiwania, czas jazdy, czas tracony na przesiadki; – niezawodność – rozumianą jako stabilność układu linii i rozkładów jazdy, regularności

			<p>kursowania pojazdów, punktualność kursowania pojazdów, pewność uzyskania miejsca w pojeździe, pewność osiągnięcia celu podróży w spodziewanym czasie, elastyczność funkcjonowania (np. możliwość objazdu, wyboru powiązania alternatywnego itp.);</p> <p>– warunki podróży – obejmujące warunki i uciążliwość dojścia do przystanku, warunki oczekiwania na przystanku, łatwość i sprawność wsiadania i wysiadania, wygodę w pojeździe, bezpośredniość połączeń, dogodność przesiadania się;</p> <p>– poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,</p> <p>- inne, w zależności od elementów projektu.</p>
17.	<p>Integrowanie przez projekt różnych środków transportu</p> <p>a) W przypadku gdy w projekcie zostanie wybudowany lub zorganizowany węzeł przesiadkowy integrujący:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 lub więcej środków transportu – 4 punkty - 2 środki transportu – 1 punkt - brak integracji – 0 punktów. <p>b) W przypadku stworzenia w ramach projektu systemu ujednoczonych opłat za przewozy dla:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 lub więcej przewoźników – 2 punkty - 2 przewoźników – 1 punkt - brak systemu jednolitych opłat – 0 punktów <p>c) W przypadku działań polegających na koordynacji rozkładów jazdy przewoźników dla:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 lub więcej przewoźników – 2 punkty - 2 przewoźników – 1 punkt - brak działań koordynacyjnych – 0 punktów <p>Punkty z poszczególnych podpunktów podlegają sumowaniu.</p>	0-8	<p>Oceniany będzie wpływ inwestycji na integrację systemu transportu publicznego z innymi środkami transportu, takimi jak: kolej, lotniska, autobusy, drogi rowerowe, inne. Preferowane będą projekty, które przyczynią się do lepszej integracji gałęzi transportu, poprawy wydolności infrastruktury, zwiększenia rangi oraz konkurencyjności transportu publicznego względem innych rodzajów transportu.</p>
18.	<p>Efektywność kosztowa projektu – stopień wpływu na osiągnięcie wskaźników.</p>	0-4	<p>Oceniane będzie czy projekty cechują się korzystną relacją nakładów finansowych do efektów.</p>
19.	<p>Kompleksowość projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zakup niskoemisyjnego/efektywnego energetycznie taboru dla transportu publicznego – 1 pkt. - budowa/przebudowa infrastruktury transportu publicznego z działaniami inwestycyjnymi – 2 pkt. - budowa systemów zarządzania i organizacji ruchu lub jego elementów – 2 pkt. 	2-8	<p>Priorytetowo traktowane będą projekty wieloaspektowe, zakładające wielofunkcjonalność powstałej/zmodernizowanej przestrzeni/infrastruktury. Wnioskodawca powinien wykazać (i opisać), że jego projekt realizuje jak największą liczbę elementów wskazanych w UWRPO 2014+.</p> <p>Ocenie podlegać będzie wieloaspektowość, na którą składać się będzie: zakup niskoemisyjnego/efektywnego energetycznie taboru dla transportu publicznego, budowa/przebudowa infrastruktury transportu publicznego z działaniami</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - budowa, przebudowa i modernizacja dróg dla rowerów – 1 pkt. - montaż efektywnego energetycznego oświetlenia ulicznego lub modernizację oświetlenia pod kątem energooszczędności – 1 pkt. - działania informacyjno-promocyjne na rzecz zachęcania mieszkańców do korzystania z transportu publicznego – 1 pkt. 		<p>inwestycyjnymi, budowa systemów zarządzania i organizacji ruchu lub jego elementów, budowa, przebudowa i modernizacja dróg dla rowerów, montaż efektywnego energetycznego oświetlenia ulicznego lub modernizację oświetlenia pod kątem energooszczędności, działania informacyjno-promocyjne na rzecz zachęcania mieszkańców do korzystania z transportu publicznego.</p>
20.	Projekt przewiduje działania podejmowane na rzecz zrównoważonej mobilności.	0-5	<p>Badane będzie, czy przedsięwzięcie uwzględni informacje / elementy z planów zrównoważonej mobilności miejskiej, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zapewnia takie opcje transportowe, które umożliwiają podróżnym, dostęp do kluczowych celów podróży i usług; – wpływa pozytywnie na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki, oraz społeczności jako całości; – poprawia wydajność i efektywność kosztową transportu osób i towarów; – przyczyni się do redukcji zanieczyszczenia powietrza i hałasu, redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz konsumpcji energii; – powoduje zmniejszenie zatłoczenia miast i ograniczenie ruchu drogowego w ich centrach (szersze wykorzystanie bardziej efektywnego transportu publicznego oraz niezmotoryzowanego indywidualnego, zmniejszenie wykorzystania samochodów osobowych).
21.	Stopień innowacyjności zastosowanych rozwiązań (m.in. wykorzystanie Inteligentnych Systemów Transportowych)	0-3	Kryterium ma za zadanie zbadać stopień innowacyjności zastosowanych w projekcie rozwiązań. Poprzez innowacyjność projektu rozumiemy nie tylko jego innowacyjny charakter, ale także innowacyjne techniki zastosowane podczas budowy, materiały, itp.
22.	Wartość dodana projektu, w szczególności korzyści społeczno – gospodarcze dla regionu i społeczności lokalnej	0-5	<p>Ocenie podlegać będzie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - trwały charakter projektu i jego oddziaływanie na społeczność lokalną – 1 pkt., - wpływ projektu na otoczenie gospodarcze i społeczne – 2 pkt., - projekt przewiduje dalszy rozwój infrastruktury, możliwości udoskonalania wytworzonej infrastruktury i dalsze dostosowywanie jej do potrzeb użytkowników – 2 pkt..
23.	Projekt jest zgodny z <i>Programem ochrony powietrza</i> (przekroczenie dopuszczalnych stężeń benzo(a)pirenu i / lub pyłu zawieszonego PM10) tak – 1 pkt. nie – 0 pkt.	0/1	<i>Program ochrony powietrza</i> ma na celu wyodrębnienie stref, które wymagają podjęcia działań naprawczych zmierzających do poprawy jakości powietrza. Celem programu jest osiągnięcie dopuszczalnych substancji w powietrzu, np. stężenie pyłu zawieszonego PM10, stężenie benzo(a)pirenu.
24.	Projekt jest zlokalizowany na terenie OSI „Wiejskie obszary funkcjonalne wymagające wsparcia procesów rozwojowych” tak – 5 pkt. nie – 0 pkt.	0/5	W WRPO 2014+ część obszarów problemowych (OSI REGIONALNE) otrzyma preferencje w ramach wybranych Priorytetów Inwestycyjnych, wynikające z lokalizacji projektu na określonym obszarze problemowym. Zasięg terytorialny obszaru problemowego wskazano w UWRPO 2014+.

	Razem punktów (maksymalna liczba punktów wynosi 60/55**)	60/55**	
--	--------------------------------------------------------------------	----------------	--

* kryterium nie będzie stosowane w konkursach ogłaszanych w formule ZIT / OSI Ośrodków Subregionalnych,

** maksymalna liczba punktów równa 60 dotyczy konkursów, które nie będą ogłaszane w formule ZIT / OSI Ośrodków Subregionalnych; natomiast maksymalna liczba punktów równa 55 dotyczy konkursów, które będą ogłaszane w formule ZIT / OSI Ośrodków Subregionalnych.

ETAP II – Wybór do dofinansowania

ETAP III – Podpisanie umowy

