

Zakres rzeczowy projektów z oceną strategiczną ZIT

Szkolenie dla potencjalnych beneficjentów WRPO 2014+

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

Typ projektu I Inwestycje funkcjonalnie powiązane
z tworzeniem systemu zintegrowanych
węzłów przesiadkowych ZWP

3 lutego 2017

**Konkurs dla Poddziałania 3.3.3
Typ projektu I Inwestycje funkcjonalnie
powiązane z tworzeniem systemu
zintegrowanych węzłów przesiadkowych ZWP**

Termin naboru: od 22-02-2017 do 03-03-2017

Termin rozstrzygnięcia konkursu – październik 2017

Wnioski o dofinansowanie projektów należy składać poprzez **LSI 2014+**. Przygotowywanie wniosków w Systemie LSI 2014+ możliwe jest już od dnia ogłoszenia konkursu tj. od 23 stycznia 2017 r.

Alokacja na konkurs:

50 000 000 PLN i może ulec zmianie

Poziom dofinansowania projektów z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego wynosi maksymalnie **do 85%** wydatków kwalifikowalnych.

Kto może składać wnioski:

Jst, ich związki, stowarzyszenia i jednostki organizacyjne, komunalne osoby prawne oraz operatorzy publicznego transportu zbiorowego z MOF Poznania, gminy Czempień i gminy Środa Wielkopolska.

Partnerstwo w projekcie jest możliwe tylko w ramach katalogu uprawnionych wnioskodawców w oparciu o porozumienie, umowę lub inny dokument równoważny.

Na co można uzyskać dofinansowanie:

Realizacja inwestycji funkcjonalnie powiązanych z tworzeniem systemu zintegrowanych węzłów przesiadkowych (ZWP) polegających w szczególności na:

1. budowie, przebudowie, rozbudowie lub modernizacji **dojść i dróg dojazdowych oraz dojazdowych tras rowerowych**,
2. budowie, przebudowie, rozbudowie lub modernizacji **innej infrastruktury drogowej służącej wyłącznie obsłudze ZWP**,
3. budowie elementów **infrastruktury drogowej (tuneli i wiaduktów)**, eliminujących kolizje dróg z liniami kolejowymi objętymi zasięgiem Poznańskiej Kolei Metropolitalnej,

Na co można uzyskać dofinansowanie (cd.):

4. budowie lub przebudowie **elementów infrastruktury drogowej** umożliwiających wprowadzenie priorytetów dla transportu zbiorowego w zakresie niezbędnym dla właściwego wykonywania robót drogowych dotyczących infrastruktury transportu zbiorowego i uzasadnionych z punktu widzenia technologicznego,
5. budowie **systemów zarządzania i organizacji ruchu** (w tym systemów oznakowania i informacji pasażerskiej, gromadzenia i przetwarzania danych, dystrybucji i identyfikacji biletów, wspólny bilet i inne),
6. budowie, przebudowie, rozbudowie lub modernizacji **parkingów typu P&R, B&R, K&R** wraz z urządzeniami towarzyszącymi (np. system monitorowania, zarządzania), a także budowli i budynków stanowiących infrastrukturę niezbędną do obsługi podróżnych,

Na co można uzyskać dofinansowanie (cd.):

7. zakupie **autobusów niskoemisyjnych** służących do dowożenia pasażerów do ZWP,
8. budowie, przebudowie, rozbudowie lub modernizacji **zapleczy technicznych do obsługi autobusów** – wyłącznie w połączeniu z inwestycją opisaną w pkt 7,
9. inwestycjach związanych z przygotowaniem miejsc leżących w obrębie ZWP, przeznaczonych na **towarzystające usługi transportowe** (np. wypożyczalnia samochodów elektrycznych, wypożyczalnia rowerów publicznych/miejskich),
10. **działaniach informacyjno-promocyjnych** zachęcających do korzystania z niskoemisyjnych form mobilności miejskiej - publicznego transportu zbiorowego, rowerowego lub ruchu pieszego (wyłącznie jako dodatkowy element projektu inwestycyjnego).

Na co można uzyskać dofinansowanie (cd.):

W ramach konkursu realizowane mogą być wyłącznie projekty składające się **co najmniej 2 z elementów inwestycyjnych** wskazanych powyżej w pkt. 1-9 (przy czym pkt. 8 jest możliwy do realizacji wyłącznie w połączeniu z pkt. 7 i to połączenie nie jest traktowane jako 2 elementy) oraz **elementu dotyczącego informacji i promocji** wskazanego w pkt. 10.

Zgodnie z Umową Partnerstwa komponentem każdego projektu obligatoryjnie muszą być działania związane z promowaniem korzystania z komunikacji zbiorowej, rowerowej lub ruchu pieszego.

Preferowane będą kompleksowe projekty obejmujące jak największą liczbę wskazanych powyżej rodzajów projektów.

Na co można uzyskać dofinansowanie (cd.):

W konkursie można ubiegać się o dofinansowanie kosztów tworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych **przy istniejących stacjach kolejowych i przystankach** położonych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania oraz przy stacjach Czempień i Środa Wielkopolska, a także przy najważniejszych z punktu widzenia funkcjonowania systemu transportu **pętlach lub przystankach tramwajowych**, położonych na zewnątrz drugiej ramy komunikacyjnej Poznania.

W gminach pozbawionych funkcjonującej komunikacji kolejowej węzły przesiadkowe mogą być tworzone przy istniejących przystankach publicznej komunikacji autobusowej, dowożącej pasażerów do trakcji kolejowej lub tramwajowej. Ponadto w ramach projektu mogą być także realizowane węzły przesiadkowe położone przy wodnych liniach komunikacyjnych.

Na co można uzyskać dofinansowanie (cd.):

Projekt składany na konkurs może dotyczyć inwestycji zwiększających funkcjonalność ZWP, na którego utworzenie Wnioskodawca już uzyskał dofinansowanie w ramach Działania 3.3. WRPO 2014+ pod warunkiem, że jego realizacja przyczyni się do osiągnięcia głównego celu Projektu P1 ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna. Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w MOF Poznania”, jakim jest **wzrost znaczenia Poznańskiej Kolei Metropolitalnej jako formy transportu stanowiącej alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego.**

Obligatoryjnym elementem projektu powinna być budowa dodatkowych miejsc postojowych w istniejących przy ZWP obiektach „park&ride” lub budowa nowych obiektów „park&ride” przy istniejącym ZWP lub obiektów „park&ride” zlokalizowanych poza istniejącym ZWP ale funkcjonalnie z nim powiązanych.

Informacje dodatkowe:

- Realizacja projektu powinna zakończyć się do **31 grudnia 2019**,
- W ramach konkursu **nie ma ograniczeń** co do liczby składanych wniosków,
- Wszystkie projekty dotyczące zrównoważonej mobilności miejskiej **muszą wynikać z PGN-u lub dokumentu równoważnego**, pozytywnie zweryfikowanego przez doradcę energetycznego WFOŚiGW,

Informacje dodatkowe:

- W ramach konkursu dopuszczalne jest składanie wniosków w trybie „**Zaprojektuj i wybuduj**”,
- W takiej sytuacji do dokumentacji aplikacyjnej należy dołączyć również dokumenty, postanowienia lub decyzje administracyjne, niezbędne dla realizacji przedsięwzięcia, w tym decyzję o warunkach zabudowy/decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego lub wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z dokumentacją z przeprowadzonego postępowania w sprawie jej wydania – jeśli jest wymagana.

Informacje dodatkowe:

- **Infrastruktura drogowa nie nadająca priorytetu transportowi publicznemu** z uwagi na brak ekonomicznego uzasadnienia dla nadania takiego priorytetu, ale poprawiająca jakość funkcjonowania systemu miejskiego transportu publicznego (**wydatki w limicie mniejszości**). Inwestycje te muszą wynikać z dokumentów wskazanych w części VIII pkt 3 Regulaminu konkursu (m.in. PGN, PZMM).

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.

Informacje dodatkowe:

- Nie będą objęte wsparciem projekty zakończone zgodnie z art. 65 ust. 6 Rozporządzenia Ogólnego:

Operacje nie mogą zostać wybrane do wsparcia z EFSI, jeśli zostały one fizycznie ukończone lub w pełni zrealizowane przed przedłożeniem instytucji zarządzającej wniosku o dofinansowanie w ramach programu operacyjnego, niezależnie od tego, czy wszystkie powiązane płatności zostały dokonane przez beneficjenta,

Kryteria oceny strategicznej ZIT

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

**Typ projektu I Inwestycje funkcjonalnie powiązane
z tworzeniem systemu zintegrowanych
węzłów przesiadkowych ZWP**

Ocena wniosków składanych w ramach konkursu

- Ocena strategiczna – Związek ZIT
- Lista rankingowa projektów – Związek ZIT
- Ocena formalna – UMWW
- Ocena merytoryczna – UMWW

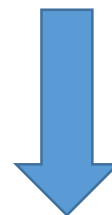
Decyzję o przyznaniu dofinansowania podejmuje Zarząd Województwa Wielkopolskiego oraz Zarząd Stowarzyszenia Metropolia Poznań.

Dopuszczające (Tak/Nie)



Spełnienie wszystkich kryteriów dopuszczających (T/N) jest niezbędne dla możliwości dalszej oceny, zgodnie z kryteriami punktowymi.

Punktowe



W przypadku kryteriów punktowych Wniosek musi zdobyć co najmniej 60% maksymalnej możliwej do uzyskania liczby punktów.

Kryteria dopuszczające

Poddziałanie 3.3.3 Typ projektu I

Nazwa kryterium	Definicja
Kompletność dokumentacji aplikacyjnej.	<p>Weryfikacji podlega zgodność złożonej dokumentacji projektowej z wymogami zawartymi w Regulaminie konkursu, w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none">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. <p>Weryfikacja będzie miała charakter wstępny, pełna ocena kryterium będzie miała miejsce podczas oceny formalnej przeprowadzonej przez IZ WRPO 2014+.</p>

Kryteria dopuszczające

Poddziałanie 3.3.3 Typ projektu I

Nazwa kryterium	Definicja
Wniosek został złożony przez podmiot uprawniony do uzyskania wsparcia w ramach Strategii ZIT dla MOF Poznania.	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.
Miejsce realizacji projektu zgodne ze Strategią ZIT	Weryfikacji podlega miejsce realizacji projektu pod względem zgodności z warunkami określonymi w <i>Strategii ZIT</i> dla danego projektu strategicznego.
Cele, zakres i wskaźniki projektu są zgodne ze Strategią ZIT.	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.

Kryteria dopuszczające

Poddziałanie 3.3.3 Typ projektu I

Nazwa kryterium	Definicja
Prawidłowa wartość wnioskowanego dofinansowania.	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.
Wniosek został złożony w terminie wskazanym w Regulaminie konkursu.	Weryfikacji podlega, czy Wnioskodawca złożył dokumentację projektową w terminie wskazanym w Regulaminie konkursu.
Wniosek został złożony do właściwej instytucji wskazanej w Regulaminie konkursu.	Weryfikacji podlega, czy Wnioskodawca złożył dokumentację projektową w miejscu wskazanym w Regulaminie konkursu.

Kryteria dopuszczające

Poddziałanie 3.3.3 Typ projektu I

Nazwa kryterium	Definicja
Projekt jest zgodny z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej przyjętym przez właściwy samorząd lub innym dokumentem równoważnym.	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).
Termin zakończenia realizacji projektu zgodny z Regulaminem konkursu.	Weryfikacji podlega zgodność wskazanego we wniosku terminu zakończenia realizacji projekt z wymogami w tym zakresie określonymi w Regulaminie konkursu.

Kryteria punktowe

Poddziałanie 3.3.3 Typ projektu I

Nazwa kryterium	Punktacja	Definicja
Ponadstandardowe udogodnienia dla osób niepełnosprawnych w projekcie.	0/2	Projekt zakłada udogodnienia dla osób niepełnosprawnych wykraczające poza wymogi wynikające z przepisów prawa. Tak – 2 pkt Nie – 0 pkt
Projekt uzyskał poparcie mieszkańców gminy/gmin, na terenie których będzie realizowany.	0-2	Ocenie będzie podlegać 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.

Kryteria punktowe

Poddziałanie 3.3.3 Typ projektu I

Nazwa kryterium	Punktacja	Definicja
Komplementarność projektu z innymi zrealizowanymi lub będącymi w trakcie realizacji projektami dotyczącymi mobilności miejskiej.	0-3	<p>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.</p> <p>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.</p>

Kryteria punktowe

Poddziałanie 3.3.3 Typ projektu I

Nazwa kryterium	Punktacja	Definicja
Projekt zawiera działania informacyjno-promocyjne na rzecz zachęcania mieszkańców do korzystania z transportu publicznego.	0/1/2	<p>Ocenie będzie podlegać 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.</p> <p>Skala ocen:</p> <ul style="list-style-type: none">- mały zakres i intensywność działań - 0 pkt,- umiarkowany zakres i intensywność działań - 1 pkt,- znaczny zakres i intensywność działań - 2 pkt.

Kryteria punktowe

Poddziałanie 3.3.3 Typ projektu I

Nazwa kryterium	Punktacja	Definicja
Aktualna liczba ludności mieszkającej w promieniu 3 km od węzła przesiadkowego.	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 .
Wpływ wartości wskaźników przyjętych w projekcie na realizację celów Strategii ZIT w MOF Poznania.	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.

Kryteria punktowe

Poddziałanie 3.3.3 Typ projektu I

Nazwa kryterium	Punktacja	Definicja
Strategiczny charakter projektu.	1-6	W ramach kryterium analizowane będą uzasadnienia i argumenty Wnioskodawcy dotyczące: <ul style="list-style-type: none">- 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.
Razem punktów (maksymalna liczba punktów wynosi 21)	21	

Wniosek o dofinansowanie - LSI 2014+

Wskaźniki obowiązkowe do wyboru przez Wnioskodawcę w konkursie dla Poddziałania 3.3.3:

- Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” (wskaźnik produktu– kluczowy)
- Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (wskaźnik rezultatu– kluczowy)
- Wzrost zatrudnienia we wspieranych podmiotach (innych niż przedsiębiorstwa) (wskaźnik rezultatu – kluczowy)
- Liczba akcji i kampanii informacyjno – promocyjnych (wskaźnik produktu – specyficzny dla projektu)

Pkt 3.6. Szczegółowe dane dotyczące projektu

3.6.1 Zgodność projektu ze Strategią ZIT.

3.6.2 Obszar oddziaływania i potrzeba realizacji projektu.

3.6.3 Wpływ inwestycji na integrację różnych form transportu.

3.6.4 Wpływ inwestycji na zwiększenie konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego.

3.6.5 Opis zastosowanych w projekcie ponadstandardowych udogodnień dla osób niepełnosprawnych (jeśli dotyczy).

3.6.6 Opis planowanych działań informacyjno-promocyjnych na rzecz zachęcania mieszkańców do korzystania z transportu publicznego (jeśli dotyczy).

3.6.7 Zgodność projektu z dokumentami strategicznymi i koncepcyjnymi dotyczącymi Poznańskiej Kolei Metropolitalnej.

3.6.8 Poparcie społeczne dla planowanego projektu (nowy element).

Niektóre rozwiązania możliwe do zastosowania, w tym projektach ZIT, zwiększające dostępność infrastruktury i opowiadające na zapotrzebowanie m.in. osób z niepełnosprawnościami, seniorów, osób o obniżonej percepcji:

- Montaż **drugiego zestawu rozkładów jazdy** na przystankach i węzłach przesiadkowych na wysokości wzroku osoby siedzącej na wózku inwalidzkim (ok. 90 cm).
- Stosowanie **systemu informacji fakturowej** dla zwiększenia orientacji przestrzennej osób z ograniczeniami percepcji wzroku.
- W miarę możliwości projektowanie ciągów pieszych o szerokości umożliwiającej minięcie się dwóch wózków dziecięcych/inwalidzkich (ok. 2 m).
- **Zastosowanie koloru jako informacji** np. w wielokondygnacyjnych obiektach kubaturowych można przyporządkować danemu poziomowi odpowiedni kolor (ścian w obrębie klatki schodowej i holu wind/tablic informacyjnych) itp.

- Stosowanie **ławek z podłokietnikami** w obrębie wiat i ciągów pieszych
- Lokalizowanie ławek w taki sposób by osoby odpoczywające nie utrudniały ruchu użytkowników ciągu pieszego; pozostawienie obok ławki miejsca na zaparkowanie wózka.
- Stosowanie tzw. „**przysiadaków**” umożliwiających krótki odpoczynek.
- Zastosowanie **krawężników naprowadzających** w ciągu zatok autobusowych, umożliwiających podjechanie autobusu odpowiednio blisko krawężnika bez ryzyka uszkodzenia opon.
- Szklane osłony przystanków oznakowane **kontrastowymi pasami**.
- Zastosowanie tablic informacyjnych **obrazkowych** (lub z informacją dualną – obrazkową i tekstową) dla osób o obniżonym poziomie percepcji.
- Stosowanie napisów w formie **negatywowej** (jasne znaki na ciemnym tle).

Dobre praktyki – projektowanie uniwersalne (3)

- Wykorzystanie **materiałów antypoślizgowych** w budowie nawierzchni ciągów komunikacyjnych i podłóg w budynkach obsługi pasażerów i użyteczności publicznej.
- W przypadku realizacji węzłów przesiadkowych wyposażonych w obiekty kubaturowe rozważenie **obniżenia poziomu jednej kas/okienka/ infopunktu** do poziomu umożliwiającego obsługę osób na wózkach inwalidzkich; rozważenie lokalizacji **pętli induktofonicznej** i punktu umożliwiającego uzyskanie informacji fonicznej m.in. o rozkładzie jazdy (np. tablice wyposażone w system zapowiedzi głosowej).
- W przypadku budowy obiektów kubaturowych: rozważyć zastosowanie **drzwi wejściowych i części drzwi wewnętrznych sterowanych automatycznie** przez czujnik ruchu

- **Tablice informacyjne z inskrypcjami w alfabecie Braille’a**
– wymóg zawarty m.in. w ratyfikowanej przez Polskę *Konwencji ONZ o Prawach Osób Niepełnosprawnych*
- W przypadku budowy/przebudowy schodów: uwzględnienie **oznaczenia kontrastowego pierwszego i ostatniego stopnia** lub wykonanie całego stopnia o barwie kontrastującej – oznaczenie powinno być widoczne dla poruszających się w obu kierunkach; poręcze powinny być wysunięte min. 30 cm przed pierwszym i ostatnim stopniem; można rozważyć lokalizację na końcach poręczy dodatkowej krótkiej informacji fakturowej dla osób niewidomych (alfabet Braille’a) określającej np. piętro, numer peronu, kierunek jazdy środków transportu z danego peronu/przystanku itp.

- **Uruchomienie strony (lub podstrony na stronie JST)** z informacjami o dostępności powstającej w ramach projektu infrastruktury; zamieszczenie kodów QR w obrębie tablic informacyjnych (także na wysokości wzroku osoby na wózku), które umożliwiają szybkie wejście na tę stronę przez osobę z niepełnosprawnością i sprawdzenie możliwości dostępowych, rozkładów jazdy itp.; dla większych projektów możliwe rozważenie uruchomienia aplikacji na urządzenia mobilne z informacjami o dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.
- Ukierunkowanie w stronę grupy docelowej osób z niepełnosprawnościami (w tym seniorów) **części działań informacyjnych** w ramach projektu, zachęcających do korzystania z niskoemisyjnych form mobilności miejskiej - publicznego transportu zbiorowego, rowerowego lub ruchu pieszego.

Dobre praktyki i najczęściej popełniane błędy – pozostałe kryteria (1)

- **Kompletność dokumentacji** – najczęściej wzywano do dostarczenia: opinii RIO, rachunku zysków i strat (również dla Partnera), opinii doradcy energetycznego WFOŚiGW, części obliczeniowej Studium Wykonalności, dokumentacji środowiskowej.
- **Zgodność ze Strategią ZIT** – brak planów stworzenia ZWP (układ drogowy nie powiązany bezpośrednio z obsługą ZWP), węzeł przesiadkowy przy przystanku autobusowym (dostępność w gminie stacji kolejowej).
- **Poparcie mieszkańców** – przestrzegania ustawy o ochronie danych osobowych.

Dobre praktyki i najczęściej popełniane błędy – pozostałe kryteria (2)

- **Komplementarność** – deklarowane są projekty dotyczące mobilności miejskiej w ilości mniejszej niż faktycznie realizowana (są one często znane członkom KOP IP ale nie mogą zostać uwzględnione). Wnioskodawcy wskazują głównie projekty koncepcyjne, które nie są tak wysoko punktowane jak projekty inwestycyjne. Przykładem wysoko punktowanego przedsięwzięcia jest węzeł przesiadkowy na terenie gminy w innej lokalizacji.
- **Promocja** – przykładowe elementy pozytywnie oceniane: wycieczki rowerowe, darmowe bilety na przejazd pociągiem zabytkowym, piknik ekologiczny, e-platforma komunikacyjna.

Dobre praktyki i najczęściej popełniane błędy – pozostałe kryteria (3)

- **Aktualna liczba mieszkańców** – część wniosku wypełniania standardowo wg zestawienia SMP. W przypadku węzła nie uwzględnionego w zestawieniu, należy przedstawić swoje szacunki wraz z metodyką obliczeń i źródłem danych np. GUS.
- **Wpływ wskaźników** – najczęstszym błędem jest nie deklarowanie wszystkich wskaźników, które wynikają z charakteru operacji np. wskaźnika: „Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”, w przypadku budowy takiego parkingu. Dodatkowo w jednym z wniosków zadeklarowano nierealistyczne spadki emisji CO₂.

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Stowarzyszenie Metropolia Poznań

ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego 8, 61-124 Poznań

tel. 61 669 80 54, e-mail: biuro@metropoliapoznan.pl

www.zit.metropoliapoznan.pl