

**OŚ PRIORYTETOWA II NOWOCZESNA INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA, DZIAŁANIE 2.1 ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT MIEJSKI**

**Etap I oceny**

| <b>Lp.</b>   | <b>Nazwa kryterium</b>                                      | <b>Opis kryterium</b>  | <b>Ocena</b> |
|--|---|--|--------------|
| <b>Do etapu II oceny przechodzą wyłącznie wnioski, które spełniają wszystkie kryteria etapu I.</b> |   |  |              |
| <b>Kryteria – wnioskodawca</b>   |   |  |              |
| 1  | Kwalifikowalność wnioskodawcy w ramach działania            | Weryfikacja czy wnioskodawca jest wymieniony wśród podmiotów określonych w § 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 14 sierpnia 2015 r. w sprawie udzielania przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości pomocy finansowej w ramach osi priorytetowej II Nowoczesna Infrastruktura Transportowa Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 (Dz. U. 2015 r., poz. 1263).                           | 0-1          |
| <b>Kryteria – projekt</b>  |   |  |              |
| 1  | Realizacja projektu mieści się w ramach czasowych działania | Ocenić podlega czy okres realizacji projektu wskazany we wniosku o dofinansowanie oraz w harmonogramie realizacji projektu nie wykracza poza końcową datę okresu kwalifikowalności wydatków w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia, tj. 31 grudnia 2023 r.  | 0-1          |
| 2  | Obszar realizacji projektu                                  | Sprawdzeniu podlega czy przedsięwzięcie zlokalizowano w:<br>1. jednym z miast wojewódzkich Polski Wschodniej (tj. Białymstoku, Kielcach, Lublinie, Olsztynie, Rzeszowie) albo<br>2. obszarze funkcjonalnym miasta wojewódzkiego Polski Wschodniej* albo<br>3. obszarze realizacji ZIT miasta wojewódzkiego Polski Wschodniej.<br><br>* obszar funkcjonalny miasta wojewódzkiego w rozumieniu § 2 pkt 6 rozporządzenia Ministra | 0-1          |

|   |  |   |     |
|---|--|---|-----|
|   |  | <p><i>Infrastruktury i Rozwoju z dnia 14 sierpnia 2015 r. w sprawie udzielania przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości pomocy finansowej w ramach Osi priorytetowej II Nowoczesna Infrastruktura Transportowa Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 (Dz. U. 2015, poz. 1263).</i></p> <p>Dopuszcza się uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium.</p>   |     |
| 3 | <p>Projekt jest zgodny z ogólnymi zasadami ustanowionymi w art. 7 i 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013</p> | <p>Ocenie podlega, czy projekt jest zgodny z zasadami horyzontalnymi UE:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. promowanie równości szans kobiet i mężczyzn oraz niedyskryminacji, zgodnie z art. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. Zgodnie z zasadą realizacja projektu nie może przyczyniać się do nierównego traktowania osób ze względu na płeć, rasę, pochodzenie etniczne, narodowość, religię, wyznanie, światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną;</li> <li>2. zrównoważony rozwój, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., tj. w zakresie wymogów ochrony środowiska, efektywnego gospodarowania zasobami, dostosowanie zmian klimatu i łagodzenie jego skutków, różnorodność biologiczna, odporność na klęski żywiołowe oraz zapobieganie ryzyku i zarządzanie ryzykiem związanym z ochroną środowiska. Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju wsparcie nie może być udzielone na projekty prowadzące do degradacji lub znacznego pogorszenia stanu środowiska naturalnego.</li> </ol> <p>Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każdy z punktów.</p> <p>Ocena jest dokonywana na podstawie oświadczenia wnioskodawcy.</p> <p>Niezależnie od tego, na etapie II oceny projektu będą oceniane istotne aspekty projektu, mające wpływ na spełnienie wymogów art. 8 <i>Zrównoważony rozwój</i>.</p> <p>Dopuszcza się uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium.</p> | 0-1 |
| 4 | <p>Projekt nie został zakończony przed złożeniem wniosku o dofinansowanie</p>  | <p>Sprawdzenie czy inwestycja nie wyczerpuje przesłanek art. 65 ust. 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 tj. czy projekt nie został fizycznie ukończony bądź w pełni zrealizowany przed przedłożeniem do oceny projektu, niezależnie od tego, czy wszystkie powiązane płatności zostały przez wnioskodawcę dokonane.</p>   | 0-1 |

|   |  | Jako fizyczne ukończenie bądź pełną realizację projektu należy rozumieć podpisanie protokołu odbioru końcowego w ramach ostatniego kontraktu na roboty, dostawy bądź usługi (w przypadku projektu, w ramach którego realizowanych jest kilka etapów, dotyczy ostatniego etapu).  |       |
|---|--|--|-------|
| 5   | Identyfikacja projektu zgodnie z art. 48 ust. 3 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 | Do dofinansowania kwalifikowane będą <u>wyłącznie</u> projekty komplementarne w ramach Strategii ZIT/MOF miasta wojewódzkiego i planowane do wsparcia w POPW 2014-2020.<br><br>Sprawdzeniu podlega, czy projekt jest ujęty w obowiązującym na moment złożenia wniosku o dofinansowanie załączniku do SZOOP <i>Wykaz projektów zidentyfikowanych przez właściwą instytucję w ramach trybu pozakonkursowego</i> lub w opinii MR w zakresie zgodności Strategii ZIT z Umową Partnerstwa oraz możliwości finansowania projektów z krajowych programów operacyjnych (jako projekt zidentyfikowany).   | 0-1   |
| <b>Etap II oceny</b>  |  |  |       |
| <b>A. Niespełnienie jednego z kryteriów powoduje odrzucenie wniosku na etapie II oceny.</b> |  |  |       |
| Lp.   | Nazwa kryterium  | Opis kryterium   | Ocena |
| 1   | Zakres rzeczowy i cel projektu   | Weryfikacja czy<br><br>1. zakres interwencji projektu jest zgodny z § 4 <i>rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 14 sierpnia 2015 r. w sprawie udzielania przez Polska Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości pomocy finansowej w ramach osi priorytetowej II Nowoczesna Infrastruktura Transportowa Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 (Dz. U. 2015 r., poz. 1263)</i> ;<br><br>2. cel projektu jest zgodny z celem szczegółowym PI 4e POPW, obowiązującego na moment złożenia wniosku o dofinansowanie.<br><br>Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każdy z punktów.<br><br>Dopuszcza się uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium. | 0-1   |
| 2   | Projekt kompleksowy  | Weryfikacja kompleksowego charakteru projektu – czy obejmuje on komponent infrastrukturalny (obligatoryjnie) oraz zakup ekologicznego taboru i/lub wdrożenie systemów  | 0-1   |

|   |   |  |     |
|---|---|--|-----|
|   |   | <p>telematycznych.</p> <p>Infrastruktura drogowa może być finansowana wyłącznie jako element kompleksowego projektu i jedynie wówczas, gdy przyczynia się do rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej (np. zmiana organizacji ruchu w celu likwidacji kongestii), <u>o ile nie ma innego sposobu osiągnięcia tego celu, zgodnie z wytycznymi zawartymi w dokumencie pn. Zrównoważona intermodalna mobilność miejska (PI 4e), Postanowienia Umowy Partnerstwa, Wspólna interpretacja</u> (wersja obowiązująca od 22 stycznia 2016 r.).</p> <p>Dopuszcza się uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium.</p>   |     |
| 3 | Zgodność z planem gospodarki niskoemisyjnej               | <p>Ocenie podlega, czy inwestycja wynika z opracowanego i przyjętego przez właściwe miasto wojewódzkie/Związek ZIT miasta wojewódzkiego planu gospodarki niskoemisyjnej, obowiązującego na moment złożenia wniosku o dofinansowanie.</p> <p>Dopuszcza się uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium.</p>  | 0-1 |
| 4 | Zgodność z założeniami zrównoważonej mobilności miejskiej | <p><i>Komunikat nr COM(2013)913 final Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenia do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”, Załącznik: Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju określa założenia zrównoważonej mobilności miejskiej.</i></p> <p>Beneficjenci zobligowani są do opracowania dokumentów uwzględniających założenia zrównoważonej mobilności miejskiej, zgodnie z ww. <i>Komunikatem</i>. Rolę takich dokumentów mogą pełnić: Strategia ZIT, plan gospodarki niskoemisyjnej, zrównoważony plan rozwoju transportu miejskiego, studium uwarunkowań transportowych obszaru miejskiego/aglomeracyjnego, etc.</p> <p>W związku z powyższym ocenie podlega to, czy zapisy ww. dokumentów uzasadniają realizację inwestycji w proponowanym zakresie, w kontekście osiągnięcia niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności w miastach.</p> <p>Dopuszcza się uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium.</p> | 0-1 |

|   |   |   |     |
|---|---|---|-----|
| 5 | Zgodność projektu z polityką ochrony środowiska | <p>Ocena zgodności z ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 3 października 2008 r. (Dz. U. 2017, poz. 1405, z późn. zm.). Sprawdzenie czy dla projektu wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach obejmującą pełen zakres projektu.</p> <p>W przypadku, gdy przedkładanych jest kilka decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach sprawdzeniu podlega uzasadnienie takiego podejścia oraz to czy przedstawiona dokumentacja uwzględnia kumulatywny wpływ projektu na środowisko.</p> <p>Dopuszcza się uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium.</p>  | 0-1 |
| 6 | Trwałość projektu                               | <p>Finansowa:<br/>Ocena czy deklarowane zasoby finansowe na realizację projektu są możliwe do zapewnienia i są wystarczające do sfinansowania kosztów projektu podczas jego realizacji, a następnie eksploatacji (ocena wstępna – niewymagająca weryfikacji w formie analizy finansowej).</p> <p>Projekt zachowuje trwałość finansową, jeśli skumulowane przepływy pieniężne netto nie są ujemne w każdym roku analizy. Trwałość finansowa powinna zostać zbadana także w odniesieniu do wnioskodawcy/operatora z projektem. Wystąpienie ujemnego salda w rachunku przepływów pieniężnych nawet dla jednego roku w ramach okresu referencyjnego i niewskazanie źródła pokrycia deficytu przez wnioskodawcę powoduje negatywną ocenę projektu w tym aspekcie.</p> <p>Funkcjonowania:<br/>Ocena czy wnioskodawca zamierza wykorzystywać produkty projektu zgodnie z przeznaczeniem oraz czy założone cele projektu zostaną w pełni osiągnięte.</p> <p>Sprawdzeniu będzie podlegać także zapewnienie przez beneficjenta wnioskodawcę we wniosku o dofinansowanie trwałości operacji. Zgodnie z zapisami art. 71 Rozporządzenia PE i Rady (UE) nr 1303/2013 kryterium trwałości operacji uważa się za niespełnione, jeżeli w okresie 5 lat od płatności końcowej na rzecz beneficjenta, zajdzie jakakolwiek z poniższych okoliczności:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) zaprzestanie działalności produkcyjnej lub przeniesienie jej poza obszar objęty programem;</li> <li>b) zmiana własności elementu infrastruktury, która daje przedsiębiorstwu lub podmiotowi</li> </ul> | 0-1 |

|   |   |   |     |
|---|---|---|-----|
|   |   | <p>publicznemu nienależne korzyści;</p> <p>c) istotna zmiana wpływająca na charakter operacji, jej cele lub warunki wdrażania, która mogłaby doprowadzić do naruszenia jej pierwotnych celów.</p> <p>Dopuszcza się uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium.</p>  |     |
| 7 | <p>Tabor autobusowy (<u>dotyczy wyłącznie projektów, w ramach których przewidziano zakup taboru autobusowego</u>)</p> | <p>Ocenie podlega czy:</p> <p>a) potrzeba zakupu autobusów została potwierdzona w planach, dokumentach strategicznych lub analizie kosztów i korzyści odnoszących się do zrównoważonej mobilności miejskiej;</p> <p>b) zaplanowano zakup nowego taboru autobusowego spełniającego normę emisji spalin <u>co najmniej</u> Euro VI.</p> <p>Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każde z pytań pomocniczych.</p> <p>Dopuszcza się uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium.</p>   | 0-1 |
| 8 | <p>Poprawność analizy finansowej</p>  | <p>Analiza finansowa powinna zostać przeprowadzona zgodnie z wykładnią Komisji Europejskiej i wytycznymi krajowymi. Analiza finansowa powinna służyć wykazaniu, przy pomocy wskaźników efektywności finansowej, konieczności dofinansowania projektu. Wskaźniki efektywności finansowej powinny zostać wyliczone w dwóch wariantach: bez dofinansowania unijnego (FNPV/c i FRR/c) oraz z dofinansowaniem unijnym (FNPV/k i FRR/k). Ponadto weryfikacji będzie poddane przyjęcie założeń do analizy finansowej zgodnych z analizą przedstawioną w Studium Wykonalności.</p> <p>Weryfikacji podlegać będzie przede wszystkim:</p> <p>a) Czy w analizie finansowej wzięto pod uwagę wszystkie elementy, etapy projektu?</p> <p>b) Czy analizę przeprowadzono z punktu widzenia właściciela i/lub operatora? Czy jeśli to konieczne przeprowadzono analizę skonsolidowaną?</p> <p>c) Czy wyliczenia przeprowadzono metodą różnicową albo w metodzie standardowej prawidłowo zidentyfikowano i wydzielono przepływy związane z projektem?</p> <p>d) Czy założono odpowiedni okres referencyjny?</p> <p>e) Czy dla całości analizy przyjęto ceny realne?</p> <p>f) Czy w zależności od tego, czy wnioskodawca ma, bądź nie ma prawa odliczenia albo</p> | 0-1 |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  |  | <p>zwrotu naliczonego VAT, przyjęto odpowiednio ceny netto lub brutto w analizie finansowej?</p> <p>g) Czy przyjęto prawidłową finansową stopę dyskonta?</p> <p>h) Czy w analizie finansowej wzięto pod uwagę tylko przepływy pieniężne, w tym nie uwzględniono amortyzacji oraz rezerw na nieprzewidziane wydatki?</p> <p>i) Czy przyjęto i opisano realne założenia oraz akceptowalną metodykę dla wszystkich pozycji finansowych przyjętych do kalkulacji, w stopniu szczegółowości umożliwiającym ich weryfikację?</p> <p>j) Czy nakłady inwestycyjne wykorzystane do wyliczenia wskaźników w analizie finansowej są równe nakładom na projekt objęty wnioskiem o dofinansowanie?</p> <p>k) Czy przychody wykazywane w analizie efektywności finansowej i luki w finansowaniu są przychodami projektu zgodnie z art. 61 Rozporządzenia 1303/2013, tj. tylko przychodami od użytkowników, dzierżawców itp., natomiast w przychodach nie wykazano subsydiów, dotacji operacyjnych i innych dotacji?</p> <p>l) Czy odniesiono się do możliwości uzyskania przychodów incydentalnych, w tym przychodów z materiałów odzyskanych (staroużytecznych)?</p> <p>m) Czy wzięto pod uwagę wartość rezydualną (jeśli rzeczywisty okres gospodarczego życia projektu przekracza przyjęty okres referencyjny)?</p> <p>n) Czy dla wskaźników efektywności finansowej wykonano analizę wrażliwości?</p> <p>o) Czy w kalkulacjach analizy finansowej przedłożonych w arkuszu kalkulacyjnym nie ma błędów matematycznych i/lub metodycznych?</p> <p>p) Czy wskaźnik finansowej wartości bieżącej netto inwestycji (FNPV/C) ma wartość mniejszą od 0?</p> <p>q) Czy wskaźnik finansowej wewnętrznej stopy zwrotu z inwestycji (FRR/C) jest niższy od przyjętej w analizie stopy dyskontowej?</p> <p>r) Czy wskaźnik finansowej wartości bieżącej netto kapitału bez wkładu UE (FNPV/K) ma wartość mniejszą od 0?</p> <p>s) Czy wskaźnik finansowej wewnętrznej stopy zwrotu z kapitału (FRR/K) jest niższy od przyjętej w analizie stopy dyskontowej?</p> <p>t) Czy dla projektu generującego dochód dla określenia maksymalnego poziomu dofinansowania użyto metody luki w finansowaniu? (jeśli dotyczy)</p> <p>u) Czy wykazano trwałość finansową projektu? Czy w przypadku, gdy skumulowane środki pieniężne na koniec okresu osiągają w którymkolwiek roku wartości ujemne wskazano źródła pokrycia deficytu?</p> <p>Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każde z pytań pomocniczych.</p> <p>Dopuszcza się uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium.</p> |  |
|--|--|--|--|

|   |                                 |  |     |
|---|---------------------------------|--|-----|
| 9 | Poprawność analizy ekonomicznej | <p>Analiza społeczno-ekonomiczna powinna zostać przeprowadzona zgodnie wykładnią Komisji Europejskiej i wytycznymi krajowymi.</p> <p>Weryfikacji zostanie poddana spójność analizy ekonomicznej z danymi zawartymi w Studium Wykonalności, a ponadto zasadność realizacji projektu z punktu widzenia społeczno-ekonomicznego zgodnie z wynikami analizy kosztów i korzyści.</p> <p>Weryfikacji podlegać będzie w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Czy prawidłowo określono obszar oddziaływania projektu oraz jego interesariuszy?</li> <li>b) Czy przeprowadzono analizę wariantów oraz opisano ją w studium wykonalności lub czy została opisana analiza wariantów przeprowadzona uprzednio w ramach innego opracowania?</li> <li>c) Czy wykonano prognozę popytu dla wariantu bezinwestycyjnego i inwestycyjnego, i (jeśli dotyczy) dla analizowanych wariantów alternatywnych, z odpowiednimi założeniami, metodyką i spójnością zarówno z zakresem projektu, jak i bieżącymi trendami rozwojowymi przedmiotowej gałęzi transportu?</li> <li>d) Czy założono odpowiedni okres referencyjny?</li> <li>e) Czy dla całości analizy przyjęto ceny realne?</li> <li>f) Czy analizy dokonano w cenach netto?</li> <li>g) Czy przyjęto prawidłową społeczną stopę dyskonta?</li> <li>h) Czy prawidłowo dokonano korekt fiskalnych, oraz (jeśli dotyczy) przekształcenia cen rynkowych w ceny rozrachunkowe w odniesieniu do wyników analizy finansowej?</li> <li>i) Czy z analizy ekonomicznej wyłączono przychody operacyjne oraz przychody finansowe?</li> <li>j) Czy prawidłowo określono katalog korzyści i kosztów społeczno-ekonomicznych oraz założenia i metodykę ich kwantyfikacji zgodnie z wytycznymi i/lub w nietypowych przypadkach posłużono się metodyką autorską?</li> <li>k) Czy przyjęto i opisano realne założenia oraz akceptowalną metodykę dla wszystkich pozycji ekonomicznych przyjętych do kalkulacji, w stopniu szczegółowości umożliwiającym ich weryfikację?</li> <li>l) Czy wyliczono wartość rezydualną w analizie ekonomicznej zgodnie z wytycznymi i opisano założenia przyjęte w kalkulacji?</li> <li>m) Czy dla wskaźników efektywności ekonomicznej wykonano analizę wrażliwości?</li> <li>n) Czy w kalkulacjach analizy społeczno-ekonomicznej przedłożonych w arkuszu</li> </ul> | 0-1 |
|---|---------------------------------|--|-----|



|    |                                     |  |     |
|----|-------------------------------------|--|-----|
|    |                                     | <p>kalkulacyjnym nie ma błędów matematycznych i/lub metodycznych?</p> <p>o) Czy wskaźnik ekonomicznej wartości bieżącej netto inwestycji ENPV ma wartość większą od 0?<sup>1</sup></p> <p>p) Czy wskaźnik ekonomicznej wewnętrznej stopy zwrotu z inwestycji ERR jest wyższy od przyjętej w analizie stopy dyskontowej?</p> <p>q) Czy wskaźnik Korzyści/Koszty (B/C) jest większy lub równy 1?</p> <p>r) Czy efekty społeczno-gospodarcze projektu, których nie da się wyrazić w wartościach pieniężnych zostały opisane ilościowo i jakościowo z uwzględnieniem wszystkich istotnych skutków realizacji projektu?</p> <p>Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każde z pytań pomocniczych.</p> <p>Dopuszcza się uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium.</p> |     |
| 10 | Spójność wewnętrzna projektu        | <p>Weryfikacji zostanie poddana logika interwencji, tzn. czy planowane w projekcie działania wynikają z przeprowadzonych analiz oraz są spójne z diagnozą potrzeb, celami projektu, nakładami oraz założonymi wskaźnikami realizacji oraz czy zakładany harmonogram realizacji inwestycji jest realny.</p> <p>Dopuszcza się uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium.</p>  | 0-1 |
| 11 | Poprawność wskaźników monitorowania | <p>Dokonując oceny projektu według tego kryterium należy stwierdzić:</p> <p>a) czy w projekcie znajdują się wszystkie adekwatne do zakresu projektu wskaźniki?</p> <p>b) czy wartości docelowe wskaźników są realne do osiągnięcia?</p> <p>c) czy podany rok osiągnięcia wartości docelowej wskaźników jest właściwy do zaplanowanego czasu realizacji projektu?</p> <p>d) czy wybrane wskaźniki, w korespondencji z AKK, są adekwatne do oczekiwanych rezultatów działania 2.1?</p> <p>Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każde z pytań pomocniczych.</p>  | 0-1 |

<sup>1</sup> Ujemna wartość ENPV może być do przyjęcia w pewnych wyjątkowych przypadkach, jeśli projekt niesie ze sobą istotne korzyści nie dające się oszacować w kategoriach pieniężnych, pod warunkiem jednak, że korzyści takie zostaną szczegółowo określone.

|    |                             |  |     |
|----|-----------------------------|--|-----|
|    |                             | Dopuszcza się uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium.  |     |
| 12 | Kwalifikowalność wydatków   | <p>Weryfikacja wydatków zaplanowanych w projekcie zgodnie z <i>Wytycznymi w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020</i> oraz z kategoriami wydatków kwalifikowalnych wskazanymi w instrukcji do wniosku o dofinansowanie.</p> <p>W konsekwencji zapisów Umowy Partnerstwa przyjęto założenie, że wydatki na infrastrukturę drogową w ramach inwestycji dotyczącej mobilności miejskiej muszą stanowić mniejszość wydatków w danym projekcie. W związku z powyższym ocenie podlega także to, czy kalkulację wydatków wykonano zgodnie z zasadami zawartymi w dokumencie pn. <i>Zrównoważona intermodalna mobilność miejska (PI 4e), Postanowienia Umowy Partnerstwa, Wspólna interpretacja</i> (wersja obowiązująca od 22 stycznia 2016 r.).</p> <p>Dopuszcza się uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium.</p>  | 0-1 |
| 13 | Odporność na zmiany klimatu | <p>W trakcie oceny sprawdzeniu podlega czy:</p> <p>a) projekt jest zgodny z dokumentami:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ „Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” oraz</li> <li>▪ „Ocena ryzyka na potrzeby zarządzania kryzysowego. Raport o zagrożeniach bezpieczeństwa narodowego”,</li> </ul> <p>b) w projekcie przeanalizowano ryzyko zalania, podtopienia, osuwiska czy innego niekorzystnego zdarzenia, skutkującego uszkodzeniem lub zniszczeniem infrastruktury wytworzonej w wyniku realizacji projektu. Tam gdzie ma to uzasadnienie, zastosowano rozwiązania zwiększające odporność infrastruktury w przypadku nasilonej częstotliwości występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych lub też rozwiązania ograniczające ryzyko wpływu tego typu zjawisk na zachowanie stabilności i trwałości projektu. Rozwiązania te powinny dotyczyć zarówno etapu realizacji przedsięwzięcia, jak też dalszego utrzymania wybudowanej infrastruktury.</p> <p>Kryterium b) jest również spełnione w przypadku, kiedy w wyniku analizy ryzyka przeprowadzonej w studium wykonalności lub w raporcie oddziaływania na środowisko</p> | 0-1 |

|    |   |  |     |
|----|---|--|-----|
|    |   | <p>stwierdzono brak konieczności stosowania tego typu rozwiązań.</p> <p>Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każdy z punktów.</p> <p>Dopuszcza się uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium.</p>  |     |
| 14 | Adaptacja do zmian klimatu                  | <p>Ocenić podlega czy w projekcie uwzględniono rozwiązania dostosowujące miejsca lokalizacji przystanków, zajezdni, węzłów przesiadkowych, dworców intermodalnych, itp. do warunków: okresowego wysokiego nasłonecznienia (np. zacienianie w sposób sztuczny – zadaszenia, bądź w sposób naturalny – nasadzenia roślinności itp.), opadów deszczu i śniegu, a także podmuchów wiatru.</p> <p>Dopuszcza się uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium.</p> | 0-1 |
| 15 | Komplementarność z innymi przedsięwzięciami | <p>Projekt zostanie zweryfikowany pod kątem komplementarności z inwestycjami z zakresu transportu miejskiego bądź innych gałęzi transportu (komplementarność międzygałęziowa): zrealizowanymi od 2004 r., realizowanymi aktualnie bądź planowanymi do realizacji w perspektywie 2014-2020.</p> <p>Dopuszcza się uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium.</p>  | 0-1 |

**B . Wymagane jest uzyskanie minimum 50% punktów (17 pkt) z wszystkich możliwych do osiągnięcia w ramach kryteriów punktowych.**

| Lp. | Nazwa kryterium | Opis kryterium | Punktacja (zasady oceny) | Liczba punktów | Max. punktacja |
|-----|-----------------|----------------|--------------------------|----------------|----------------|
|-----|-----------------|----------------|--------------------------|----------------|----------------|

|   |   |  |   |   |    |
|---|---|--|---|---|----|
| 1 | Ocena realizacji przez projekt celów działania – tworzenie nowych i rozbudowa istniejących ekologicznych, zintegrowanych sieci transportu miejskiego, dzięki czemu możliwe będzie zwiększenie wykorzystania komunikacji miejskiej w miastach wojewódzkich PW oraz ich obszarach funkcjonalnych albo obszarach realizacji ZIT ww. miast wojewódzkich | Wprowadzenie preferencji dla projektów, które powodują:<br><br>Dopuszcza się uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium. | skrócenie czasu podróży komunikacją miejską (autobusową, trolejbusową, tramwajową) / upłynnienie ruchu na obszarach objętych kongestią  | 5 | 31 |
|   |   |  | integrację infrastrukturalną funkcjonujących na obszarze miejskim i podmiejskim ekologicznych form transportu szynowego (kolej, tramwaj) oraz innego (trolejbus, autobus)   | 5 |    |
|   |   |  | powiązanie transportu publicznego z indywidualną komunikacją rowerową i pieszą (wprowadzenie tzw. łańcuchów ekomobilności) oraz samochodową   | 5 |    |
|   |   |  | objęcie świadczoną usługą przewozów pasażerskich w ramach transportu miejskiego, obszarów miejskich dotąd nim nieobsługiwanych  | 5 |    |
|   |   |  | poprawę mobilności osób z niepełnosprawnością lub osób z ograniczoną zdolnością ruchową poprzez wprowadzenie w projekcie dodatkowych, wszechstronnych rozwiązań, wykraczających poza minimalne wymogi określone w obowiązujących przepisach prawa w tym zakresie, przyczyniających się do możliwości korzystania z transportu publicznego w pełnym zakresie (np. stosowanie zasad tzw. projektowania uniwersalnego)<br><br>Przykłady można znaleźć w podręczniku "Zasada równości szans w projektach PO RPW" w części dotyczącej projektów transportowych <a href="https://www.polskawschodnia.2007-2013.gov.pl/AnalizyRaportyPodsumowania/Documents/Raport_rownosc_szans_12_01_11.pdf">https://www.polskawschodnia.2007-2013.gov.pl/AnalizyRaportyPodsumowania/Documents/Raport_rownosc_szans_12_01_11.pdf</a> | 5 |    |

|                                  |  |  |   |   |           |
|----------------------------------|--|--|---|---|-----------|
|                                  |  |  | <p>poprawę efektywności energetycznej transport miejskiego przez inwestycje w:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• transport szynowy (tramwajowy - infrastruktura i tabor) - w miastach, w których funkcjonuje ten środek transportu, bądź</li> <li>• transport o alternatywnych systemach napędowych: elektrycznych, hybrydowych, napędzanych wodorem, biopaliwem, itp. (infrastruktura i tabor) – w miastach, w których transport szynowy (tramwajowy) nie funkcjonuje.</li> </ul> | 6 |           |
| 2                                | Projekt został uwzględniony w lokalnym programie rewitalizacji (o ile dotyczy) | <p>Projekt wpisuje się w koncepcję kompleksowej rewitalizacji obszaru wyznaczonego w lokalnym programie rewitalizacji</p> <p>Dopuszcza się uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium.</p> | <p>Weryfikacji podlega czy przedsięwzięcie zostało uwzględnione w programie rewitalizacji, (w rozumieniu <i>Wytycznych w zakresie rewitalizacji w programach operacyjnych na lata 2014-2020</i>), obowiązującym na moment złożenia wniosku o dofinansowanie oraz czy jego elementy przewidują działania związane z rewitalizacją (np. zadania związane z tworzeniem intermodalnych dworców przesiadkowych).</p>   | 2 | 2         |
| <b>MAKSYMALNA LICZBA PUNKTÓW</b> |  |  |   |   | <b>33</b> |