

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

Lp.	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Ocena
<b>Do etapu oceny merytorycznej przechodzą wyłącznie wnioski, które spełniają wszystkie kryteria formalne.</b>			
<b>Kryteria formalne – Wnioskodawca</b>			
1	Kwalifikowalność Wnioskodawcy w ramach działania	Weryfikacja czy wnioskodawca jest zgodny z typem beneficjenta określonym dla działania 2.1 w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych POPW (SZOOP).	0-1
<b>Kryteria formalne – projekt</b>			
1	Realizacja projektu mieści się w ramach czasowych działania	Ocenie 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	Projekt jest zgodny z ogólnymi zasadami ustanowionymi w art. 7 i 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013	Ocenie podlega, czy projekt jest zgodny z zasadami horyzontalnymi UE:  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;  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,	0-1

		<p>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.</p> <p>Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każdy z podpunktów.</p> <p>Ocena jest dokonywana na podstawie oświadczenia Wnioskodawcy.</p> <p>Niezależnie od tego, na etapie oceny merytorycznej projektu będą oceniane istotne aspekty projektu, mające wpływ na spełnienie wymogów art. 8 <i>Zrównoważony rozwój</i>.</p>	
3	Projekt nie został zakończony przed złożeniem wniosku o dofinansowanie	<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 wniosku o dofinansowanie, niezależnie od tego, czy wszystkie powiązane płatności zostały przez beneficjenta dokonane.</p> <p>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).</p>	0-1
4	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	<p>Do dofinansowania kwalifikowane będą <u>wyłącznie</u> projekty komplementarne w ramach Strategii ZIT/MOF miasta wojewódzkiego i planowane do wsparcia w POPW 2014-2020.</p> <p>Sprawdzeniu podlega, czy projekt jest ujęty w załączniku do SZOOP <i>Wykaz projektów zidentyfikowanych przez właściwą instytucję w ramach trybu pozakonkursowego</i>, i/lub w opinii MR w zakresie zgodności Strategii ZIT z Umową Partnerstwa oraz możliwości finansowania projektów z krajowych programów operacyjnych (jako projekt zidentyfikowany).</p>	0-1

**KRYTERIA OCENY MERYTORYCZNEJ**

**A. Niespełnienie jednego z kryteriów powoduje odrzucenie wniosku na etapie oceny merytorycznej.**

Lp.	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Ocena
1	Zgodność ze Szczegółowym opisem osi priorytetowych POPW	Weryfikacja czy cel i zakres interwencji projektu zachowuje zgodność ze szczegółowymi zasadami określonymi dla działania 2.1 w Szczegółowym opisie osi priorytetowych POPW.	0-1
2	Zgodność z planem gospodarki niskoemisyjnej	Ocenie podlega, czy inwestycja wynika z opracowanego i przyjętego przez właściwe miasto wojewódzkie/Związek ZIT miasta wojewódzkiego planu gospodarki niskoemisyjnej.	0-1
3	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 osiągania niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności w miastach.</p>	0-1
4	Kompletność i spójność informacji przedstawionych w dokumentacji projektowej	<p>Ocenie podlega czy:</p> <p>a) dołączono wszystkie wymagane załączniki zgodnie z instrukcją wypełniania wniosku oraz listą wskazaną w wezwaniu do złożenia wniosku;</p> <p>b) załączniki do wniosku są prawidłowo przygotowane, ważne (aktualne) i zgodne</p>	0-1

		<p>z odpowiednimi polskimi oraz unijnymi przepisami, szczególnie w zakresie przepisów o ochronie środowiska, przepisów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ustawy z 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;</p> <p>c) przedstawiono spójne dane oraz tożsame założenia we wniosku o dofinansowanie oraz stosownych załącznikach do wniosku.</p> <p>Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każde z pytań pomocniczych.</p>	
5	Obszar realizacji projektu	<p>Sprawdzeniu podlega czy przedsięwzięcie zlokalizowano w: 1. jednym z miast wojewódzkich Polski Wschodniej (tj. Białymstoku, Kielcach, Lublinie, Olsztynie, Rzeszowie) albo 2. obszarze funkcjonalnym miasta wojewódzkiego Polski Wschodniej* albo 3. obszarze realizacji ZIT miasta wojewódzkiego Polski Wschodniej.</p> <p>* obszar funkcjonalny miasta wojewódzkiego w rozumieniu § 2 pkt 6 <i>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</i> (Dz. U. 2015, poz. 1263).</p>	0-1
6	Projekt kompleksowy	<p>Weryfikacja kompleksowego charakteru projektu – czy obejmuje on komponent infrastrukturalny (obligatoryjnie) oraz zakup ekologicznego taboru i/lub wdrożenie systemów 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</u>, zgodnie z wytycznymi zawartymi w dokumencie pn. <a href="#">Zrównoważona intermodalna mobilność miejska (PI 4e), Postanowienia Umowy Partnerstwa, Wspólna interpretacja</a>.</p>	0-1
7	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. 2016, poz. 353 - j.t.). Sprawdzenie czy</p>	0-1

		<p>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>	
8	Trwałość projektu	<p>Finansowa: 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 beneficjenta/operatora z projektem. Wystąpienie ujemnego salda w rachunku przepływów pieniężnych nawet dla jednego roku w ramach okresu referencyjnego i niewskazanie źródła pokrycia deficytu przez beneficjenta powoduje negatywną ocenę wniosku w tym aspekcie.</p> <p>Funkcjonowania: Ocena czy beneficjent 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 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 publicznemu nienależne korzyści;</li> <li>c) istotna zmiana wpływająca na charakter operacji, jej cele lub warunki wdrażania,</li> </ul>	0-1

		która mogłaby doprowadzić do naruszenia jej pierwotnych celów.	
9	Tabor autobusowy ( <u>dotyczy wyłącznie projektów, w ramach których przewidziano zakup taboru autobusowego</u> )	<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>	0-1
<b>B. Niespełnienie jednego z kryteriów powoduje konieczność uzupełnienia wniosku na etapie oceny merytorycznej</b>			
1	Poprawność analizy finansowej	<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 Beneficjent ma, bądź nie ma prawa odliczenia albo 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</p>	0-1

		<p>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>	
2	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</p>	0-1

		<p>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 kalkulacyjnym nie ma błędów matematycznych i/lub metodycznych?</li><li>o) Czy wskaźnik ekonomicznej wartości bieżącej netto inwestycji ENPV ma wartość</li></ul>	
--	--	--	--



		<p>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>	
3	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>	0-1
4	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
5	Kwalifikowalność wydatków	<p>Weryfikacja wydatków zaplanowanych w projekcie (według kategorii wydatków we wniosku o dofinansowanie) w zakresie zgodności z zapisami <i>Wytucznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 Rozdział 16 Wykaz wydatków kwalifikowalnych w ramach poszczególnych</i></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.

		<p><i>działań osi priorytetowych POPW (Podrozdział 2 Oś priorytetowa II działanie 2.1).</i></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. <a href="#"><u>Zrównoważona intermodalna mobilność miejska (PI 4e), Postanowienia Umowy Partnerstwa, Wspólna interpretacja.</u></a></p>	
6	Odporność na zmiany klimatu	<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 stwierdzono brak konieczności stosowania tego typu rozwiązań.</p> <p>Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każdy z podpunktów.</p>	0-1
7	Adaptacja do zmian klimatu	<p>Ocenie 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</p>	0-1

		deszczu i śniegu, a także podmuchów wiatru.			
8	Komplementarność z innymi przedsięwzięciami	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.	0-1		
<b>C. Kryteria merytoryczne punktowe</b>					
<b>Wymagane jest uzyskanie minimum 50% punktów (17 pkt) z wszystkich możliwych do osiągnięcia w ramach kryteriów merytorycznych punktowych</b>					
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	Wprowadzenie preferencji dla projektów, które powodują:	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	

ZIT ww. miast wojewódzkich	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)  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
	poprawę efektywności energetycznej transport miejskiego przez inwestycje w: <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 programie rewitalizacji (o ile dotyczy)	Projekt wpisuje się w koncepcję kompleksowej rewitalizacji obszaru wyznaczonego w programie rewitalizacji zgodnie z <i>Wytycznymi w zakresie rewitalizacji w programach operacyjnych na lata 2014-2020</i>	Weryfikacji podlega czy przedsięwzięcie zostało uwzględnione w programie rewitalizacji, jego elementy przewidują działania związane z rewitalizacją (np. zadania związane z tworzeniem intermodalnych dworców przesiadkowych).	2	2
<b>MAKSYMALNA LICZBA PUNKTÓW</b>					<b>33</b>