

I. OCENA FORMALNA

WYBRANE DZIAŁANIA (TYPY PROJEKTÓW) WSPÓLFINANSOWANE Z EFRR

C. KRYTERIA FORMALNE SPECYFICZNE

DZIAŁANIE 5.4 TRANSPORT NISKOEMISYJNY

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
1.	Wykorzystanie bardziej efektywnego transportu publicznego oraz niezmotoryzowanego indywidualnego.	<p>Kryterium zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”.</p> <p>Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.</p> <p>Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</p> <p><i>W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy projekt jest zgodny z planem gospodarki niskoemisyjnej/planem mobilności miejskiej i w tym zakresie przyczynia się do szerszego wykorzystania bardziej efektywnego transportu publicznego oraz niezmotoryzowanego indywidualnego. Weryfikacja tego warunku będzie obejmować sprawdzenie, czy w wyniku realizacji projektu: 1) zmniejszy się czas przejazdu w systemie od-drzwi-do-drzwi w najważniejszych relacjach transportowych lub 2) zwiększy się liczba pasażerokilometrów lub 3) zwiększy się dostępność transportu publicznego – dostępność do linii, mierzona jako udział procentowy mieszkańców pozostających w strefie dogodnej dostępności do przystanków komunikacji zbiorowej lub 4) zwiększy się udział transportu niezmotoryzowanego – w ciągu roku od zakończenia realizacji projektu (lub uruchomienia przedsięwzięcia) w stosunku do ostatniego roku przed rozpoczęciem realizacji projektu.</i></p>	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.
2.	Zmniejszenie wykorzystania samochodów osobowych.	<p>Kryterium zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY”.</p>	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.

		<p>Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu. Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</p> <p><i>W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy projekt jest zgodny z planem gospodarki niskoemisyjnej/planem mobilności miejskiej i w tym zakresie przyczyni się do zmniejszenia wykorzystania samochodów osobowych przez mieszkańców. Weryfikacja tego warunku będzie obejmować sprawdzenie, czy w wyniku realizacji projektu: 1) zmniejszy się prędkość w ruchu swobodnym lub 2) zmniejszy się praca przewozowa (pojazdokilometry) w transporcie indywidualnym lub 3) zwiększy się liczba osób zmieniających środek transportu z indywidualnego samochodowego na transport publiczny – w ciągu roku od zakończenia realizacji projektu (lub uruchomienia przedsięwzięcia) w stosunku do ostatniego roku przed rozpoczęciem realizacji projektu. W przypadku np. węzłów przesiadkowych typu Park&Ride wystarczy wykazać wzrost liczby parkowanych pojazdów na parkingach w obrębie tych węzłów. W przypadku przebudowy infrastruktury wystarczy wykazać budowę lub przebudowę mechanizmów powodujących zmniejszenie atrakcyjności transportu indywidualnego poprzez np. nadanie transportowi publicznemu priorytetu w ruchu na głównych miejskich trasach i skrzyżowaniach.</i></p>	
3.	Lepsza integracja gałęzi transportu.	<p>Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”.</p> <p>Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu. Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</p> <p><i>W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy projekt jest zgodny z planem gospodarki niskoemisyjnej/planem mobilności miejskiej i w tym zakresie przyczynia się do integracji gałęzi transportu na obszarze objętym projektem. Integracja musi dotyczyć przynajmniej dwóch różnych gałęzi (np. transportu publicznego i transportu zmotoryzowanego indywidualnego) i obejmować takie aspekty jak np. ułatwienie zmiany gałęzi transportu, możliwości przesiadek, lepsze dopasowanie rozkładów jazdy, wspólną informację, elastyczną koordynację itp.</i></p>	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.
4.	Niższa energochłonność, niższa emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz niższe	<p>Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości</p>	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania

	zatlroczenie.	<p>logicznych „TAK”, „NIE”.</p> <p>Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.</p> <p>Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</p> <p><i>W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy projekt jest zgodny z planem gospodarki niskoemisyjnej/planem mobilności miejskiej i w tym zakresie przyczynia się do oszczędności energii, obniżenia emisji zanieczyszczeń powietrza (CO₂, pyłu PM10), zmniejszenia poziomu hałasu oraz obniżenia zatlroczenia. Weryfikacja tego warunku będzie obejmować sprawdzenie, czy w wyniku realizacji projektu zmniejszy się poziom zanieczyszczeń powietrza, hałasu, zatlroczenia w ciągu roku od zakończenia realizacji projektu (lub uruchomienia przedsięwzięcia) w stosunku do ostatniego roku przed rozpoczęciem realizacji projektu. Alternatywnie spełnienie tego kryterium nastąpi w przypadku projektów, które zakładają zastosowanie nowoczesnych (ponadstandardowych) rozwiązań technologicznych, innowacji zmniejszających uciążliwość transportu publicznego dla środowiska, w tym zakupu autobusów napędzanych paliwami alternatywnymi.</i></p>	dofinansowania.
5.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.	<p>Kryterium zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”.</p> <p>Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.</p> <p>Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</p> <p><i>W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy projekt jest zgodny z planem gospodarki niskoemisyjnej/planem mobilności miejskiej i w tym zakresie przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego tzn. czy w ramach projektu zaplanowano budowę lub przebudowę rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo użytkowników drogi skutkujących zmniejszeniem liczby wypadków ze szczególnym udziałem pieszych i rowerzystów.</i></p>	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.
6.	Spełnianie norm Euro VI przez tabor.	<p>Kryterium zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY” (tylko w przypadku, jeżeli w ramach projektu nie przewidziano zakupu taboru).</p> <p>Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.</p>	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.

		<p>Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</p> <p><i>W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy kupowany w ramach projektu tabor spełnia wymogi normy emisji co najmniej Euro VI, chyba że przewidziano zakup pojazdów o alternatywnych systemach napędowych (elektrycznych, hybrydowych, biopaliwa, napędzanych wodorem, itp.) – wówczas kryterium nie dotyczy projektu.</i></p>	
7.	Projekt jest realizowany na terenie miasta lub miast i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie nieujętych w Strategii ZIT LOF.	<p>Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”.</p> <p>Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu. Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</p>	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.
8.	Projekt realizuje lokalną strategię niskoemisyjną lub inny równoważny dokument (dokument zawierający plan przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportu).	<p>Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”.</p> <p>Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu. <i>W ramach kryterium weryfikowane będzie czy wnioskodawca posiada plan gospodarki niskoemisyjnej/plan mobilności miejskiej oraz czy projekt jest zgodny z tym planem w zakresie strategii niskoemisyjnej.</i> Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</p>	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.
9.	Inwestycje w drogi lokalne lub regionalne są niezbędnym i uzupełniającym elementem projektu dotyczącego systemu zrównoważonej mobilności miejskiej i stanowią maksymalnie 30% kosztów kwalifikowalnych projektu.	<p>Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY” (jeżeli projekt nie obejmuje inwestycji w drogi lokalne lub regionalne).</p> <p>Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu. Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</p>	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.
10.	Wsparta infrastruktura będzie dostosowana (zgodnie z koncepcją uniwersalnego	<p>Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości</p>	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania

	projektowania ¹⁾ do potrzeb osób z różnymi formami niepełnosprawności.	logicznych „TAK”, „NIE”, Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu. Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.	dofinansowania.
11.	Projekt jest komplementarny z inwestycjami realizowanymi w ramach właściwych krajowych programów operacyjnych.	Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu. Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.

¹ Zgodnie z definicją zawartą w Wytocznych MliR w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020 z dnia 8 maja 2015 r. **konceptcja uniwersalnego projektowania** to projektowanie produktów, środowiska, programów i usług w taki sposób, by były użyteczne dla wszystkich, w możliwie największym stopniu, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego projektowania. Uniwersalne projektowanie nie wyklucza możliwości zapewniania dodatkowych udogodnień dla szczególnych grup osób z niepełnosprawnościami, jeżeli jest to potrzebne.

II. OCENA MERYTORYCZNA

C. Kryteria trafności merytorycznej

(maksymalnie 100 punktów ogółem)

DZIAŁANIE 5.4 TRANSPORT NISKOEMISYJNY

Kryteria trafności

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	
1	Trafność miejsca realizacji projektu na terenach szczególnie istotnych z punktu widzenia celów RPO WL.	<p>Kryterium punktowe.</p> <p>Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.</p> <p>Kryterium punktuje miejsce realizacji projektu na obszarze gmin objętych obszarami strategicznej interwencji (OSI) zgodnie z zapisami Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 z perspektywą do 2030 r. Punkty są przyznawane za spełnienie każdego punktu (niezależnie od pozostałych). Punktowane są poszczególne miejsca realizacji projektu, projekt może uzyskać punkty za przynależność do kilku OSI.</p>	<p>Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania).</p> <p>Ocena kryterium będzie polegała na:</p> <p>a) przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów oraz ich wagi za spełnienie każdego z warunków (maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 4 tj. 20 pkt),</p> <p>b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.</p>	
		Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga
		Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) nr 2: Miasta subregionalne	5	4
		Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) nr 4: Obszarach gospodarczego wykorzystania walorów przyrodniczych i kulturowych	4	
		Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) nr 7: Nowoczesna wieś	3	
		Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) nr 3: Obszary przygraniczne	2	

Kryteria skuteczności / efektywności efektywności

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
-----	-----------------	---------------------	--------------------------

1	Efektywność kosztowa zakupu 1 jednostki taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej.	Kryterium punktowe. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Kryterium ocenia średni umowny koszt jednostkowy uzyskania 1 jednostki wskaźnika produktu w projekcie w porównaniu z analogicznym kosztem jednostkowym zaplanowanym w Programie. Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika w Programie wyniósł 1 282 846 zł/szt. i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów tym kryterium.		Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania). Ocena kryterium będzie polegała na: a) wyliczeniu dla projektu wartości umownego kosztu jednostkowego dla danego wskaźnika poprzez podzielenie dofinansowania z EFRR dla projektu przez poziom wskaźnika produktu osiąganego w projekcie (i zaokrąglenia do pełnych złotych), a następnie sprawdzeniu, w którym przedziale mieści się wyliczony wskaźnik i przyznaniu odpowiedniej liczby punktów, b) wyliczeniu umownych kosztów jednostkowych dla danego projektu dla pozostałych wskaźników, które wystąpiły w projekcie oraz przyznaniu odpowiedniej liczby punktów (jeżeli wskaźnik nie występuje w projekcie, umownego kosztu jednostkowego nie wylicza się i nie przyznaje się za niego punktów), c) wyliczeniu średniej ze wszystkich przyznaczonych punktów dla wypełnionych wskaźników, a następnie przemnożeniu jej przez wagę (maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 5 tj. 25 pkt), d) przyznaniu 0 punktów - kiedy projekt nie realizuje żadnego ze wskaźników.	
		Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga	
		Efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 962 134 zł/szt. włącznie)	5	5	
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 962 135 do 1 282 845 zł/szt. włącznie)	4		
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 1 282 846 do 1 603 557 zł/szt. włącznie)	2		
Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (1 603 558 zł/szt. i więcej)	0				
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium		

2	Efektywność kosztowa 1 miejsca w taborze pasażerskim w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej.	<p>Kryterium punktowe.</p> <p>Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.</p> <p>Kryterium ocenia średni umowny koszt jednostkowy uzyskania 1 jednostki wskaźnika produktu w projekcie w porównaniu z analogicznym kosztem jednostkowym zaplanowanym w Programie. Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika w Programie wyniósł 12 218 zł/os. i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów tym kryterium.</p>	<p>Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania).</p> <p>Ocena kryterium będzie polegała na:</p> <p>a) wyliczeniu dla projektu wartości umownego kosztu jednostkowego dla danego wskaźnika poprzez podzielenie dofinansowania z EFRR dla projektu przez poziom wskaźnika produktu osiąganego w projekcie (i zaokrąglenia do pełnych złotych), a następnie sprawdzeniu, w którym przedziale mieści się wyliczony wskaźnik i przyznaniu odpowiedniej liczby punktów,</p> <p>b) wyliczeniu umownych kosztów jednostkowych dla danego projektu dla pozostałych wskaźników, które wystąpiły w projekcie oraz przyznaniu odpowiedniej liczby punktów (jeżeli wskaźnik nie występuje w projekcie, umownego kosztu jednostkowego nie wylicza się i nie przyznaje się za niego punktów),</p> <p>c) wyliczeniu średniej ze wszystkich przyznaczonych punktów dla wypełnionych wskaźników, a następnie przemożeniu jej przez wagę (maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 5 tj. 25 pkt),</p> <p>d) przyznaniu 0 punktów - kiedy projekt nie realizuje żadnego ze wskaźników.</p>	
		Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga
		Efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 9 162 zł/os. włącznie)	5	5
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 9 163 do 12 217 zł/os. włącznie)	4	
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 12 218 do 15 272 zł/os. włącznie)	2	
Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (15 273 zł/os. i więcej)	0			
Kryteria użyteczności				
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	

1	Wpływ na bezpieczeństwo transportu publicznego i podróży oraz innych uczestników ruchu drogowego.	Kryterium punktowe. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Kryterium punktuje rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo obiektów i użytkowników, także rozwiązania wpływające na poprawę jakości: wszelkie ułatwienia / udogodnienia dla użytkowników, analizę jakości świadczonych usług / użyteczności dla użytkowników itp.	Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania). Ocena kryterium będzie polegała na: a) przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów oraz ich wagi za każde z zastosowanych w projekcie rozwiązań (przy czym maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 3 tj. 15 pkt), b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.	
		Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga
		Działania projektu obejmują system monitorowania (bezpieczeństwa) na przystankach / w węzłach przesiadkowych / w taborze	1	3
		Działania projektu obejmują systemy monitoringu wizyjnego rejestrujące zagrożenia lub identyfikujące osoby stwarzające zagrożenie lub rozwiązania infrastrukturalne (np. przystankowe) zwiększające bezpieczeństwo	1	
		Działania projektu obejmują systemy poszerzające pole obserwacji pojazdu przez kierowcę lub poprawę widoczności np. poprzez lepsze oświetlenie wnętrza pojazdu lub obiektu infrastrukturalnego lub tworzące odpowiednią szerokość dróg rowerowych/ciągów pieszo-rowerowych oraz wyposażenie ich w niskie krawężniki	1	
		Działania projektu obejmują nowoczesne systemy łączności z funkcją satelitarnej lokalizacji pojazdu lub urządzenia alarmujące dające możliwość szybkiego kontaktu ze służbami kontroli i nadzoru publicznego	1	
		Działania projektu obejmują urządzenia zwiększające widoczność w nocy lub ostrzegające przed zderzeniami oraz zaśnieżeniem za kierownicą lub automatyczną detekcję rowerzystów na przejściach dla pieszych lub odpowiednie oznakowanie poziome dróg rowerowych / ciągów pieszo-rowerowych np. gwarantujące dobrą widoczność w nocy	1	
		Działania projektu obejmują przebudowę dróg i ulic poprawiającą bezpieczeństwo transportu (zatoczki, zjazdy, podjazdy, bocznice, pętle, wydzielenia pasów ruchu dla autobusów i/lub trolejbusów) oraz pasażerów (przystanki, wysepki itp.), a także obiekty inżynierskie służące bezpieczeństwu ruchu pojazdów transportu publicznego	1	
		W wyniku realizacji projektu zainstalowane zostaną systemy sygnalizacji akustycznej	1	

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	
2	Wpływ na jakość użytkowania (ułatwienia dla użytkowników).	<p>Kryterium punktowe.</p> <p>Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.</p> <p>Kryterium punktuje rozwiązania wpływające na poprawę jakości podróżowania: wszelkie ułatwienia / udogodnienia dla użytkowników, analizę jakości świadczonych usług / użyteczności dla użytkowników itp.</p>	<p>Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania).</p> <p>Ocena kryterium będzie polegała na:</p> <p>a) przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów oraz ich wagi za każde z zastosowanych w projekcie rozwiązań (przy czym maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 3 tj. 15 pkt),</p> <p>b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.</p>	
		Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga
		Działania projektu obejmują wsparcie węzła przesiadkowego integrującego co najmniej trzy gałęzie transportu	3	3
		Działania projektu obejmują systemy informacji dla podróżnych – elektroniczne tablice informacyjne lub interaktywne plany trasy, rozkłady jazdy, rezerwacja on-line, informacja o przewidywanym czasie oczekiwania na przystanku itp. i/lub zamontowane w zakupionym/odnowionym taborze elektroniczne tablice informacyjne lub interaktywne plany trasy, rozkłady jazdy, itp.	1	
		Działania projektu obejmują systemy służące optymalizacji planów podróży, wraz z informacjami o różnych dostępnych dla danej trasy środkach transportu	1	
		Działania projektu obejmują wdrożenie Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) wspierającego uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu publicznym	1	
		Działania projektu obejmują innowacyjne systemy wystawiania, dystrybucji i identyfikacji biletów	1	
		Działania projektu obejmują budowę parkingu <i>Park&Ride</i>	1	
		Działania projektu obejmują innowacyjne systemy parkingowe wraz z informacjami (przekazywanymi w czasie rzeczywistym) na temat dostępności czy rozmieszczenia parkingów	1	
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	

3	Komplementarność projektu.	Kryterium punktowe. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Kryterium punktuje projekty poprawiające spójność programową, będące elementem szerszej strategii realizowanej przez szereg projektów komplementarnych lub też powiązane z projektami już zrealizowanymi, w trakcie realizacji lub wybranych do realizacji i współfinansowanych ze środków zagranicznych i polskich m.in. funduszy europejskich, kontraktów wojewódzkich, dotacji celowych itp. od 2007 roku (<u>z wyłączeniem krajowych programów operacyjnych</u>). Premiowane będą tutaj również projekty realizowane w partnerstwach, a także projekty kompleksowe (w osiągnięciu celu w pełni i całkowitej likwidacji problemu na danym obszarze).	Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania). Ocena kryterium będzie polegała na: a) przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów oraz ich wagi za każde z zastosowanych w projekcie rozwiązań (przy czym maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 3 tj. 15 pkt), b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.	
		Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga
		Projekt współtworzy kompleksowe rozwiązania obszarowe – projekt jest końcowym elementem wypełniającym ostatnią lukę w istniejącej infrastrukturze na danym obszarze lub projekt jest centralnym rozwiązaniem, którego realizacja umożliwi realizację kolejnych projektów sferycznie umiejscowionych wobec danego projektu lub projekt poprawia spójność danego układu obiektów, infrastruktury, sieci itp.	4	3
		Projekt bezpośrednio wykorzystuje produkty bądź rezultaty innego projektu	3	
		Projekt pełni łącznie z innymi projektami tę samą funkcję, dzięki czemu w pełni wykorzystywane są możliwości istniejącej infrastruktury	3	
		Projekt łącznie z innymi projektami jest wykorzystywany przez tych samych użytkowników	2	
		Projekt wykorzystuje wiedzę / kompetencje powstałe w innym projekcie	1	
		Projekt znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie innych projektów, niekoniecznie pełniących tę samą funkcję lub użytkowanych przez tych samych użytkowników	0	
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	
4	Oddziaływanie na ochronę środowiska i inne polityki horyzontalne.	Kryterium punktowe. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Kryterium punktuje konkretne działania podjęte na rzecz realizacji polityk horyzontalnych: zrównoważonego rozwoju oraz promowanie równości mężczyzn i kobiet oraz niedyskryminacji, w tym w szczególności wykorzystanie nowoczesnych, energooszczędnych rozwiązań technicznych i technologicznych, zastosowanie technologii przyjaznych środowisku przyrodniczemu lub korzystne oddziaływanie projektu na środowisko przyrodnicze, a także rozwój odnawialnych źródeł energii.	Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania). Ocena kryterium będzie polegała na: a) przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów oraz ich wagi za każde z zastosowanych w projekcie rozwiązań (przy czym maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 2 tj. 10 pkt), b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia	

D. KRYTERIA ROZSTRZYGAJĄCE²

(ZAWARTE ZOSTANĄ WE WSZYSTKICH KARTACH OCEN MERYTORYCZNYCH I DOTYCZYĆ BĘDĄ WSZYSTKICH OCENIANYCH PROJEKTÓW)

DZIAŁANIE 5.4 TRANSPORT NISKOEMISYJNY

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
1.	Oddziaływanie na ochronę środowiska i inne polityki horyzontalne.	<p><i>Jaki jest wpływ projektu na realizację polityki zrównoważonego rozwoju?</i></p> <p>Wsparcie w pierwszej kolejności jest przyznawane projektom, w ramach których kupowane są pojazdy o alternatywnych systemach napędowych (elektrycznych, hybrydowych, biopaliwa, napędzanych wodorem, itp), w których przewiduje się inwestycje w niezbędną infrastrukturę dla właściwego funkcjonowania zrównoważonej mobilności, a także w których dokonywany jest zakup urządzeń chroniących i monitorujących zanieczyszczenie środowiska.</p>	<p>W przypadku, gdy kilka projektów uzyska tą samą, najniższą pozytywną liczbę punktów, a wartość alokacji przeznaczony na dany konkurs nie pozwala na zatwierdzenie do dofinansowania wszystkich projektów, o wyborze projektu do dofinansowania decyduje kryterium rozstrzygające.</p>
2.	Wpływ na jakość użytkowania (ułatwienia dla użytkowników).	<p><i>W jakim stopniu projekt wpływa na poprawę jakości podróżowania: wszelkie ułatwienia / udogodnienia dla użytkowników, analizę jakości świadczonych usług / użyteczności dla użytkowników itp.?</i></p> <p>Wsparcie w pierwszej kolejności jest przyznawane projektom obejmującym węzły przesiadkowe, systemy informacji dla podróżnych, optymalizacji planów podróży, systemy sprzedaży biletów, systemy ITS, parkingi Park&Ride, systemy parkingowe.</p>	<p>Jeżeli pierwsze z wymienionych kryteriów rozstrzygających nie rozstrzyga kwestii wyboru projektów, wówczas stosuje się drugie kryterium rozstrzygające.</p> <p>W przypadku, gdy kilka projektów uzyska tą samą, najniższą pozytywną liczbę punktów, a wartość alokacji przeznaczony na dany konkurs nie pozwala na zatwierdzenie do dofinansowania wszystkich projektów, o wyborze projektu do dofinansowania decyduje kryterium rozstrzygające.</p>
3.	Efektywność kosztowa.	<p><i>W jakim stopniu projekt jest efektywny kosztowo?</i></p> <p>Wsparcie w pierwszej kolejności jest przyznawane projektom, które otrzymały największą liczbę punktów w ramach przedmiotowego kryterium (średnia z dwóch kryteriów</p>	<p>Jeżeli drugie z wymienionych kryteriów rozstrzygających nie rozstrzyga kwestii wyboru projektów, wówczas stosuje się trzecie kryterium rozstrzygające.</p>

² W przypadku, gdy kilka projektów uzyska tą samą, najniższą pozytywną liczbę punktów, a wartość alokacji przeznaczony na dany konkurs nie pozwala na zatwierdzenie do dofinansowania wszystkich projektów, o wyborze projektu do dofinansowania decydują kryteria rozstrzygające. Jeżeli pierwsze z wymienionych kryteriów rozstrzygających nie rozstrzyga kwestii wyboru projektów, wówczas stosuje się drugie kryterium rozstrzygające. W przypadku, gdy na podstawie kryteriów rozstrzygających nadal nie jest możliwe ustalenie kolejności uszeregowania wniosków, wówczas o wyborze projektu do dofinansowania decyduje losowanie.

	<p>efektywności / skuteczności 1 i 2).</p> <p>O rozstrzygnięciu kryterium decyduje najniższa średnia kosztów zakupu 1 jednostki taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej oraz 1 miejsca w taborze pasażerskim w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej (zgodnie z metodyką obliczania wskaźników efektywności / skuteczności).</p>	<p>W przypadku, gdy kilka projektów uzyska tą samą, najniższą pozytywną liczbę punktów, a wartość alokacji przeznaczonej na dany konkurs nie pozwala na zatwierdzenie do dofinansowania wszystkich projektów, o wyborze projektu do dofinansowania decyduje kryterium rozstrzygające.</p>
--	---	---