



Program współfinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego



Załącznik do Uchwały nr 434/2017 Komitetu Monitorującego Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014–2020 z dnia 20 kwietnia 2017 r.

## I. OCENA FORMALNA

### WYBRANE DZIAŁANIA (TYPY PROJEKTÓW) WSPÓŁFINANSOWANE Z EFRR

#### C. KRYTERIA FORMALNE SPECYFICZNE

#### DZIAŁANIE 5.6 EFEKTYWNOŚĆ ENERGETYCZNA I GOSPODARKA NISKOEMISYJNA DLA ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI

#### I TERYTORIALNYCH LUBELSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

L p.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
1.	Wykorzystanie bardziej efektywnego transportu publicznego oraz niezmotoryzowane go indywidualnego	<p>Kryterium zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY” (<u>opcja „NIE DOTYCZY” dla w przypadku</u> projektów typu 6–7).</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 <u>może zostać</u> zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</p>	<p>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</p> <p><u>W trakcie oceny kryterium</u></p>

Z komentarzem [DW EFRR1]: Poprawki edytorskie.

Z komentarzem [DW EFRR2]: Doprecyzowano kryterium, aby Wnioskodawca wiedział iż we wniosku o dofinansowanie musi uzasadnić spełnienie kryterium.



	<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>	<p>wnioskodawca może zostać poproszony o uzupełnienie, poprawę i wyjaśnienie.</p>
2.	<p><b>Zmniejszenie wykorzystania samochodów osobowych</b></p> <p>Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY” (opcja „NIE DOTYCZY” w przypadku dla projektów typu 6–7).</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 jest 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</i></p>	<p>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</p> <p>W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać poproszony o uzupełnienie, poprawę i wyjaśnienie.</p>

Z komentarzem [DW EFRR3]: Modyfikacja wprowadzona w kontekście zmian ustawy wdrożeniowej (art. 45 ust. 3).

Z komentarzem [DW EFRR4]: Poprawki edytorskie.

Z komentarzem [DW EFRR5]: Doprecyzowano kryterium, aby Wnioskodawca wiedział iż we wniosku o dofinansowanie musi uzasadnić spełnienie kryterium.

Z komentarzem [DW EFRR6]: Modyfikacja wprowadzona w kontekście zmian ustawy wdrożeniowej (art. 45 ust. 3).



		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.	
3.	<b>Lepsza integracja gałęzi transportu</b>	<p>Kryterium zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY” (dla opcja „NIE DOTYCZY” w przypadku projektów typu 6–7).</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 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>	<p>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</p> <p><u>W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać poproszony o uzupełnienie, poprawę i wyjaśnienie.</u></p>

Z komentarzem [DW EFRR7]: Poprawki edytorskie.

Z komentarzem [DW EFRR8]: Doprecyzowano kryterium, aby Wnioskodawca wiedział iż we wniosku o dofinansowanie musi uzasadnić spełnienie kryterium.

Z komentarzem [DW EFRR9]: Modyfikacja wprowadzona w kontekście zmian ustawy wdrożeniowej (art. 45 ust. 3).

<p><b>4. Niższa energochłonność, niższa emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz niższe zatłoczenie</b></p>	<p>Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY” (opcja „NIE DOTYCZY” dla w przypadku projektów typu 6–7).</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 oszczędności energii, obniżenia emisji zanieczyszczeń powietrza (CO<sub>2</sub>, pyłu PM10), zmniejszenia poziomu hałasu oraz obniżenia zatłoczenia. Weryfikacja tego warunku będzie obejmować sprawdzenie, czy w wyniku realizacji projektu zmniejszy się poziom zanieczyszczeń powietrza, hałasu, zatłoczenia 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>	<p>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</p> <p><i>W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać poproszony o uzupełnienie, poprawę i wyjaśnienie.</i></p>
<p><b>5. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego</b></p>	<p>Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY” (opcja „NIE DOTYCZY” dla w przypadku projektów typu 6–7).</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>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</p>

Z komentarzem [DW EFRR10]: Poprawki edytorskie.

Z komentarzem [DW EFRR11]: Doprecyzowano kryterium, aby Wnioskodawca wiedział iż we wniosku o dofinansowanie musi uzasadnić spełnienie kryterium.

Z komentarzem [DW EFRR12]: Modyfikacja wprowadzona w kontekście zmian ustawy wdrożeniowej (art. 45 ust. 3).

Z komentarzem [DW EFRR13]: Poprawki edytorskie.

Z komentarzem [DW EFRR14]: Doprecyzowano kryterium, aby Wnioskodawca wiedział iż we wniosku o dofinansowanie musi uzasadnić spełnienie kryterium.



	<p>W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy projekt 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.</p>	<p>W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać poproszony o uzupełnienie, poprawę i wyjaśnienie.</p>
6.	<p><b>Spełnianie norm Euro VI przez tabor Zakup środków transportu zbiorowego publicznego w ramach projektu dotyczy środków niskoemisyjnych lub bezemisyjnych, zasilanych paliwem alternatywnym w rozumieniu</b></p> <p>Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY” (opcja „NIE DOTYCZY” tylko w przypadku, jeżeli w ramach projektu nie przewidziano zakupu taboru oraz dla w przypadku projektów typu 6–7). 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 jest zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</p> <p>W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy kupowany w ramach projektu obejmującego zakup środków transportu zbiorowego tabor spełnia wymogi normy emisji co najmniej Euro VI, chyba że przewidziano zakup pojazdów o alternatywnych systemach napędowych (elektrycznych, hybrydowych, biopaliwa, napędzanych</p>	<p>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</p> <p>W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać poproszony o uzupełnienie, poprawę i wyjaśnienie.</p>

Z komentarzem [OP RPO15]: Modyfikacja wprowadzona w kontekście zmian ustawy wdrożeniowej (art. 45 ust. 3).

Z komentarzem [DW EFRR17]: Poprawki edytorskie.

Z komentarzem [DW EFRR18]: Doprecyzowano kryterium, aby Wnioskodawca wiedział iż we wniosku o dofinansowanie musi uzasadnić spełnienie kryterium.

Z komentarzem [DW EFRR22]: Modyfikacja wprowadzona w kontekście zmian ustawy wdrożeniowej (art. 45 ust. 3).



	<b>krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych</b>	<i>wodorem, itp.) – wówczas kryterium nie dotyczy projektów zakupywanych wyłącznie środki transportu niskoemisyjnego lub bezemisyjnego zasilane paliwem alternatywnym w rozumieniu krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (dot. dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych). Ponadto, w ramach kryterium weryfikowane będzie, czy typ taboru wynika z wielokryterialnej analizy przechodzenia na czystszy tabor oraz czy zakupywanych pojazdów wynika z analizy zrównoważonej mobilności miejskiej (wchodzącej w skład strategii ZIT, PGN lub równoważnego dokumentu)?</i>	
7.	<b>Inwestycje w drogi lokalne lub regionalne są i niezbędnym uzupełniającym elementem projektu dotyczącego systemu zrównoważonej mobilności miejskiej i stanowią maksymalnie 30% kosztów kwalifikowalnych projektu</b>	Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY” (opcja „NIE DOTYCZY” jeżeli projekt nie obejmuje inwestycji w drogi lokalne lub regionalne oraz dla w przypadku projektów typu 6–7). 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.  <u>W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać poproszony o uzupełnienie, poprawę i wyjaśnienie.</u>
8.	<b>Projekt obejmujący inwestycje w</b>	Kryterium zerojedynkowe.	Kryterium obligatoryjne –

Z komentarzem [DW EFRR19]: Zmiana, zgodnie z zapisami RPO WL przyjętego pierwotną Decyzją Komisji Europejskiej C(2015)887 z dnia 12 lutego 2015 r. ze zmianami zatwierdzonymi Decyzją Komisji Europejskiej C(2018)3837 z dnia 12 czerwca 2018 r.

Z komentarzem [DW EFRR16]: Zmiana nazwy kryterium, zgodnie z zapisami RPO WL przyjętego pierwotną Decyzją Komisji Europejskiej C(2015)887 z dnia 12 lutego 2015 r.) ze zmianami zatwierdzonymi Decyzją Komisji Europejskiej C(2018)3837 z dnia 12 czerwca 2018 r.).

Z komentarzem [DW EFRR20]: Zmiana wprowadzona, zgodnie z zapisami przyjętego pierwotną Decyzją Komisji Europejskiej C(2015)887 z dnia 12 lutego 2015 r. ze zmianami zatwierdzonymi Decyzją Komisji Europejskiej C(2018)3837 z dnia 12 czerwca 2018 r.

Z komentarzem [DW EFRR21]: Doprecyzowano, zgodnie z zapisami SZOOP.

Z komentarzem [DW EFRR23]: Poprawki edytorskie.

Z komentarzem [DW EFRR24]: Doprecyzowano kryterium, aby Wnioskodawca wiedział iż we wniosku o dofinansowanie musi uzasadnić spełnienie kryterium.

Z komentarzem [DW EFRR25]: Modyfikacja wprowadzona w kontekście zmian ustawy wdrożeniowej (art. 45 ust. 3).



	<p><b>zakresie dróg publicznych spełnia wymogi w zakresie nośności drogi</b></p>	<p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY” (opcja „NIE DOTYCZY” w przypadku projektów nieobejmujących swym zakresem inwestycji w zakresie dróg publicznych). Ocena, wartością logiczną „NIE DOTYCZY” oznacza, że projekt nie obejmuje swym zakresem inwestycji w drogi publiczne i jest traktowana jako spełnienie kryterium. 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 jest zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium. W ramach kryterium ocenie podlegać będzie, czy nośność drogi publicznej po zakończeniu realizacji projektu wynosić będzie minimum 11,5 t na oś.</p>	<p>spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.  W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać poproszony o uzupełnienie, poprawę i wyjaśnienie.</p>
<p>89</p>	<p><b>Projekt jest komplementarny z inwestycjami realizowanymi w ramach właściwych krajowych programów operacyjnych</b></p>	<p>Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY” (opcja „NIE DOTYCZY” dla w przypadku projektów typu 6–7). 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>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.  W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać poproszony o uzupełnienie, poprawę i wyjaśnienie.</p>

Z komentarzem [DW EFRR26]: Kryterium wprowadzono zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 21 marca 2019 w sprawie transpozycji dyrektywy Rady 96/53/WE.

Z komentarzem [DW EFRR27]: Poprawki edytorskie.

Z komentarzem [DW EFRR28]: Doprecyzowano kryterium, aby Wnioskodawca wiedział iż we wniosku o dofinansowanie musi uzasadnić spełnienie kryterium.

Z komentarzem [DW EFRR29]: Modyfikacja wprowadzona w kontekście zmian ustawy wdrożeniowej (art. 45 ust. 3).



910.	<p><b>Zakres projektu wynika z aktualnego planu gospodarki niskoemisyjnej/planu mobilności miejskiej</b></p>	<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>W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy wnioskodawca posiada plan gospodarki niskoemisyjnej/plan mobilności miejskiej oraz czy zakres interwencji wynika z planu gospodarki niskoemisyjnej/planu mobilności miejskiej.</p> <p>Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca <del>może zostać jest</del> zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</p>	<p>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</p> <p><del>W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać poproszony o uzupełnienie, poprawę i wyjaśnienie.</del></p>
10	<p><del>Projekt wykazuje wyraźny pozytywny wpływ na środowisko (zakłada znaczną redukcję CO<sub>2</sub> o co najmniej 30% w odniesieniu do istniejącej instalacji)</del></p>	<p><del>Kryterium zerojedynkowe.</del></p> <p><del>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY” (dla projektów typu 1–5).</del></p> <p><del>Kryterium indywidualne – weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.</del></p> <p><del>Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu oraz audytu energetycznego. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</del></p> <p><del>Pozytywny wpływ projektu na środowisko weryfikowany będzie na podstawie audytu energetycznego<sup>4</sup>, z którego będzie jednocześnie wynikać zasadność realizacji wybranego wariantu inwestycyjnego.</del></p>	<p><del>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</del></p>

Z komentarzem [DW EFRR30]: Doprecyzowano kryterium, aby Wnioskodawca wiedział iż we wniosku o dofinansowanie musi uzasadnić spełnienie kryterium.

Z komentarzem [DW EFRR31]: Modyfikacja wprowadzona w kontekście zmian ustawy wdrożeniowej (art. 45 ust. 3).

Z komentarzem [DW EFRR32]: Usunięcie kryterium, które nie ma zastosowania do projektów realizowanych w ramach Działania 5.6. pozytywny wpływ na środowisko wyrażony w formie oszczędności energii, obniżonej emisji CO<sub>2</sub> i pyłu PM10 weryfikowany jest w ramach kryterium 4. **Niższa energochłonność, niższa emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz niższe zatłoczenie**

<sup>4</sup> Audyt przygotowany zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 17 marca 2009 r. w sprawie szczegółowego zakresu i form audytu energetycznego oraz części audytu remontowego, wzorów kart audytów, a także algorytmu oceny opłacalności przedsięwzięcia termomodernizacyjnego (z późniejszymi zmianami) oraz zawierający elementy opracowane zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 10 sierpnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i sposobu sporządzania audytu efektywności energetycznej, wzoru karty audytu efektywności energetycznej oraz metod obliczania oszczędności energii (Dz.U. 2012 poz. 962) (jeśli dotyczy).





11	Projekt zakłada monitorowanie zmniejszenia zużycia energii końcowej w wyniku jego realizacji	<p>Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY” (dla opcja „NIE DOTYCZY” w przypadku projektów typu 1–5).</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 <del>oraz danych wynikających z audytu energetycznego.</del> Wnioskodawca <del>może zostać</del> jest zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</p> <p>Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli wnioskodawca zobowiąże się do monitorowania na etapie wdrażania i udostępniania jako informacji dodatkowej w rocznym sprawozdaniu monitoringowym – zmniejszenia zużycia energii końcowej w wyniku realizacji projektów [GJ/rok], ilości zaoszczędzonej energii cieplnej [GJ/rok] oraz ilości zaoszczędzonej energii elektrycznej [MWh/rok].</p>	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.
----	--	--	---

Z komentarzem [DW EFRR34]: Poprawki edytorskie.

Z komentarzem [DW EFRR33]: Uogólnienie nazwy kryterium.

Z komentarzem [DW EFRR35]: Usunięcie dokumentu, który nie służy weryfikacji zobowiązania wnioskodawcy do monitorowania zmniejszenia zużycia energii.

Z komentarzem [DW EFRR36]: Doprecyzowano kryterium, aby Wnioskodawca wiedział iż we wniosku o dofinansowanie musi uzasadnić spełnienie kryterium.

Z komentarzem [DW EFRR37]: Poprawki techniczne.



## II. OCENA MERYTORYCZNA

### C. KRYTERIA TRAFNOŚCI MERYTORYCZNEJ

(maksymalnie 100 punktów ogółem)

#### DZIAŁANIE 5.6 EFEKTYWNOŚĆ ENERGETYCZNA I GOSPODARKA NISKOEMISYJNA DLA ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH LUBELSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

##### Kryteria trafności

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	
1.	Stopień wskaźników realizacji Strategii ZIT LOF	<p>Kryterium punktowe.</p> <p>Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.</p> <p>Kryterium punktuje stopień realizacji wskaźników monitoringu realizacji Celów Rozwojowych Strategii ZIT LOF. Jest ono oceniane na podstawie wzoru, który wylicza średni poziom realizacji przez oceniany projekt trzech najbardziej adekwatnych do projektu wskaźników Strategii ZIT LOF w ramach priorytetu rozwojowego 2.2 <i>Wspieranie zrównoważonego rozwoju mobilności, systemu transportu i zastosowań strategii niskoemisyjnych w transporcie (wspierane w ramach RPO WL 2014-2020 – PI 4e (działanie 5.6), POPW 2014-2020 – 4e)</i>.</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 (maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 4 tj. 20 pkt),</p> <p>b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.</p>	
		<p><b>Metody pomiaru</b></p> <p>Pomiar punktów odbywa się poprzez porównanie wartości maksymalnie trzech wskaźników realizowanych w projekcie do wartości docelowej wskaźników monitoringu realizacji Celów Rozwojowych Strategii ZIT LOF i przemnożenie jej przez maksymalną liczbę możliwych do uzyskania punktów według wzoru:</p> $L = \frac{1}{3} \times \left( \frac{W_{p1}}{W_{s1}} + \frac{W_{p2}}{W_{s2}} + \frac{W_{p3}}{W_{s3}} \right) \times 5 \text{ pkt}$ <p>gdzie:</p> <p><math>L</math> liczba punktów przyznana za kryterium</p> <p><math>W_s</math> wartości trzech wybranych wskaźników monitoringu realizacji Celów Rozwojowych zapisane w Strategii ZIT LOF (wartość docelowa (2020) z Tabeli 5, s. 88–89); należy wybrać w pierwszej kolejności te wskaźniki, których wartości projekt realizuje w największym stopniu; można wybrać wyłącznie wskaźniki posiadające wartości docelowe</p> <p><math>W_{pi}</math> wartości trzech wskaźników osiągniętych w ramach projektu; jeżeli projekt nie realizuje danego wskaźnika, należy wpisać w tym przypadku wartość zero</p>	<p><b>Możliwe punkty</b></p> <p>5</p>	<p><b>Waga</b></p> <p>4</p>
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	
2.	Zasięg oddziaływania projektu na obszarze ZIT	<p>Kryterium punktowe.</p> <p>Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.</p> <p>Kryterium punktuje zasięg terytorialny oddziaływania projektu na obszar ZIT.</p> <p>Punkty są przyznawane za spełnienie jednego z warunków zapisanych w metodach pomiaru.</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>	

Załącznik do Uchwały nr 434/2017 Komitetu Monitorującego Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014–2020 z dnia 20 kwietnia 2017 r.

			<p>a) przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów oraz ich wagi (maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 3 tj. 15 pkt),</p> <p>b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.</p>
<b>Metody pomiaru</b>		<b>Możliwe punkty</b>	<b>Waga</b>
Projekt oddziałuje na 9–16 gmin		5	3
Projekt oddziałuje na 2–8 gmin		3	
Projekt oddziałuje na 1 gminę		1	
<b>Kryteria skuteczności / efektywności</b> (za kryterium można przyznać maksymalnie 15 punktów)			
<b>Lp.</b>	<b>Nazwa kryterium</b>	<b>Definicja kryterium</b>	<b>Opis znaczenia kryterium</b>
1A	<b>Efektywność kosztowa zakupu 1 jednostki taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej</b>	<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 <a href="#">przyjętym Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2018) 3837 z dnia 12.06.2018 r., zmieniającą Decyzję Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2015) 887.</a></p> <p>Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika w Programie wyniósł <a href="#">1 282 846 472 536</a> zł/szt. 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 <a href="#">skuteczności/efektywności kosztowej</a>, 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 przyznanych punktów dla wypełnionych wskaźników <a href="#">(jeżeli dany wskaźnik nie występuje w projekcie, nie wchodzi do wyliczenia średniej)</a>, a następnie przemnożeniu jej przez wagę (maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 3 tj. 15 pkt),</p> <p>d) przyznaniu 0 punktów - kiedy projekt nie realizuje żadnego ze wskaźników.</p>
<b>Metody pomiaru</b>		<b>Możliwe punkty</b>	<b>Waga</b>
Efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do <a href="#">962 434 354 401</a> zł/szt. włącznie)		5	3
Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od <a href="#">962 434 354 402</a> do <a href="#">1 282 846 472 536</a> zł/szt. włącznie)		4	

Z komentarzem [DW EFRR38]: Doprecyzowanie zapisów.

Z komentarzem [DW EFRR39]: Zaktualizowano, zgodnie z Metodologią szacowania wartości docelowych dla wskaźników wybranych do realizacji w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Lubelskiego na lata 2014 – 2020 stanowiąca załącznik nr 10 do RPO WL przyjętym Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2018) 3837 z dnia 12.06.2018 r., zmieniającą Decyzję Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2015) 887.

Z komentarzem [DW EFRR40]: Doprecyzowanie zapisów.

Z komentarzem [DW EFRR41]: Doprecyzowanie zapisów.



Załącznik do Uchwały nr 434/2017 Komitetu Monitorującego  
Regionalny Program Operacyjny Województwa  
Lubelskiego na lata 2014–2020 z dnia 20 kwietnia 2017 r.

		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 4-282-8464 472 536 do 4-603-5575 590 669 zł/szt. włącznie)	2	
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (4-603-5585 590 670 zł/szt. i więcej)	0	
<b>Lp.</b>	<b>Nazwa kryterium</b>	<b>Definicja kryterium</b>	<b>Opis znaczenia kryterium</b>	
1B	<b>Efektywność kosztowa 1 miejsca w taborze pasażerskim w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej</b>	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 <u>przyjętym Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2018) 3837 z dnia 12.06.2018 r., zmieniającą Decyzję Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2015) 887.</u> Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika w Programie wyniósł 12-21848 003 zł/os. 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 <u>skuteczności/efektywności kosztowej</u> , 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 <u>(jeżeli dany wskaźnik nie występuje w projekcie, nie wchodzi do wyliczenia średniej)</u> , a następnie przemożeniu jej przez wagę (maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 3 tj. 15 pkt), d) przyznaniu 0 punktów - kiedy projekt nie realizuje żadnego ze wskaźników.	
		<b>Metody pomiaru</b>	<b>Możliwe punkty</b>	<b>Waga</b>
		Efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 9-16236 001 zł/os. włącznie)	5	3
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 9-16336 002 do 12-21748 002 zł/os. włącznie)	4	
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 12-21848 003 do 15-27260 003 zł/os. włącznie)	2	
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (15-27360 004 zł/os. i więcej)	0	
<b>Lp.</b>	<b>Nazwa kryterium</b>	<b>Definicja kryterium</b>	<b>Opis znaczenia kryterium</b>	

Z komentarzem [DW EFRR42]: Wprowadzenie zmian w związku z uaktualnieniem kosztu jednostkowego.

Z komentarzem [DW EFRR43]: Doprecyzowanie zapisów.

Z komentarzem [DW EFRR44]: Zaktualizowano, zgodnie z Metodologią szacowania wartości docelowych dla wskaźników wybranych do realizacji w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Lubelskiego na lata 2014 – 2020 stanowiąca załącznik nr 10 do RPO WL przyjętym Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2018) 3837 z dnia 12.06.2018 r., zmieniającą Decyzję Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2015) 887.

Z komentarzem [DW EFRR45]: Doprecyzowanie zapisów.

Z komentarzem [DW EFRR46]: Doprecyzowanie zapisów.

Z komentarzem [DW EFRR47]: Wprowadzenie zmian w związku z uaktualnieniem kosztu jednostkowego.

1C	<b>Efektywność kosztowa wybudowania 1 węzła przesiadkowego</b>	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 <u>przyjętym Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2018) 3837 z dnia 12.06.2018 r., zmieniającą Decyzję Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2015) 887.</u> Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika w Programie wyniósł <u>6 250 0004 856 360 zł/szt.</u> 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 <u>skuteczności/efektywności kosztowej</u> , 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 przyznanych punktów dla wypełnionych wskaźników <u>(jeżeli dany wskaźnik nie występuje w projekcie, nie wchodzi do wyliczenia średniej)</u> , a następnie przemnożeniu jej przez wagę (maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 3 tj. 15 pkt), d) przyznaniu 0 punktów - kiedy projekt nie realizuje żadnego ze wskaźników.	
		<b>Metody pomiaru</b>	<b>Możliwe punkty</b>	<b>Waga</b>
		Efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do <u>4 687 4993 642 269 zł/szt. włącznie</u> )	5	3
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od <u>4 687 5003 642 270</u> do <u>6 249 9994 856 359 zł/szt. włącznie</u> )	4	
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od <u>6 250 0004 856 360</u> do <u>7 812 4996 070 449 zł/szt. włącznie</u> )	2	
Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu ( <u>7 812 5006 070 450 zł/szt. i więcej</u> )	0			
<b>Lp.</b>	<b>Nazwa kryterium</b>	<b>Definicja kryterium</b>	<b>Opis znaczenia kryterium</b>	
1D	<b>Efektywność kosztowa zainstalowania inteligentnego systemu transportowego</b>	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 <u>przyjętym Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2018) 3837 z dnia 12.06.2018 r., zmieniającą Decyzję Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2015) 887.</u> Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika w Programie	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	

Z komentarzem [DW EFRR48]: Doprecyzowanie zapisów.

Z komentarzem [DW EFRR49]: Zaktualizowano, zgodnie z Metodologią szacowania wartości docelowych dla wskaźników wybranych do realizacji w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Lubelskiego na lata 2014 – 2020 stanowiąca załącznik nr 10 do RPO WL przyjętym Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2018) 3837 z dnia 12.06.2018 r., zmieniającą Decyzję Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2015) 887.

Z komentarzem [DW EFRR50]: Doprecyzowanie zapisów.

Z komentarzem [DW EFRR51]: Doprecyzowanie zapisów.

Z komentarzem [DW EFRR52]: Wprowadzenie zmian w związku z uaktualnieniem kosztu jednostkowego.

Z komentarzem [DW EFRR53]: Doprecyzowanie zapisów.



			kosztu jednostkowego nie wylicza się i nie przyznaje się za niego punktów), c) wyliczeniu średniej ze wszystkich przyznanych punktów dla wypełnionych wskaźników <u>(jeżeli dany wskaźnik nie występuje w projekcie, nie wchodzi do wyliczenia średniej)</u> , a następnie przemnożeniu jej przez wagę (maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 3 tj. 15 pkt), d) przyznaniu 0 punktów - kiedy projekt nie realizuje żadnego ze wskaźników.
<b>Metody pomiaru</b>		<b>Możliwe punkty</b>	<b>Waga</b>
Efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 500 923 zł/km włącznie)		5	3
Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 500 924 do 667 898 zł/km włącznie)		4	
Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 667 899 do 834 873 zł/km włącznie)		2	
Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (834 874 zł/km i więcej)		0	
<b>Kryteria użyteczności</b>			
<b>Lp.</b>	<b>Nazwa kryterium</b>	<b>Definicja kryterium</b>	<b>Opis znaczenia kryterium</b>
1.	<b>Wpływ bezpieczeństwa transportu publicznego i podróży innych uczestników ruchu drogowego</b>	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 <u>(pomimo spełnienia kilku warunków określonych w Metodzie pomiaru, które umożliwiłyby otrzymanie większej liczby punktów, przy czym maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 3 tj. 15 pkt)</u> , b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.
<b>Metody pomiaru</b>		<b>Możliwe punkty</b>	<b>Waga</b>
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	

Z komentarzem [DW EFRR59]: Doprecyzowanie zapisów.

Z komentarzem [DW EFRR60]: Doprecyzowano, w celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych.

		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 zaśnieciem 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 infrastrukturalne służące bezpieczeństwu ruchu pojazdów transportu publicznego	1	
		W wyniku realizacji projektu zainstalowane zostaną systemy sygnalizacji akustycznej	1	
		Projekt przewiduje tworzenie systemów pomiaru zanieczyszczeń w miastach oraz systemów informowania mieszkańców o poziomie zanieczyszczeń	1	
		Projekt przewiduje budowę lub modernizację instalacji energooszczędnego oświetlenia, w tym oświetlenia ulicznego (budowa lub modernizacja oświetlenia ulicznego finansowanego przez JST zgodnie z art. 18 ust. 1 pkt. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. prawo energetyczne (Dz. U. z 2012-2019 r. poz. 4069-755 z późn. zm.)	1	
<b>Lp.</b>	<b>Nazwa kryterium</b>	<b>Definicja kryterium</b>	<b>Opis znaczenia kryterium</b>	
2.	<b>Wpływ na jakość użytkowania (ułatwienia użytkownikom) dla</b>	Kryterium punktowe. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Kryterium punktuje rozwiązania wpływające na poprawę jakości podróżowania: 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 (pomimo spełnienia kilku warunków określonych w Metodzie pomiaru, które umożliwiłyby otrzymanie większej liczby punktów, przy czym maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 3 tj. 15 pkt), b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.	
		<b>Metody pomiaru</b>	<b>Możliwe punkty</b>	<b>Waga</b>
		Działania projektu obejmują wsparcie węzła przesiadkowego integrującego co najmniej trzy gałęzie transportu	3	3
		Działania projektu obejmują wdrożenie Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) wspierające uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu publicznym	3	
		Działania projektu obejmują budowę parkingu <i>Park&amp;Ride</i> i/lub parkingu <i>Bike&amp;Ride</i>	2	
		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	

Z komentarzem [DW EFRR61]: Poprawka edytorska.

Z komentarzem [DW EFRR62]: Uaktualnienie podstaw prawnych.

Z komentarzem [DW EFRR63]: Doprecyzowano, w celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych.

Z komentarzem [DW EFRR64]: Poprawka edytorska.



		Działania projektu obejmują innowacyjne systemy wystawiania, dystrybucji i identyfikacji biletów	1	
		Działania projektu obejmują systemy służące optymalizacji planów podróży wraz z informacjami o różnych dostępnych dla danej trasy środkach transportu	1	
		Działania projektu obejmują innowacyjne systemy parkingowe wraz z informacjami (przekazywanymi w czasie rzeczywistym) na temat dostępności czy rozmieszczenia parkingów	1	
		<del>W projekcie wykorzystano wsparcie udzielane przez przedsiębiorstwa usług energetycznych (ESCO<sup>2</sup>) lub instrumenty finansowe</del>	<del>4</del>	
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	
3.	Komplementarność projektu	<p>Kryterium punktowe.</p> <p>Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.</p> <p>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 (z wyłączeniem krajowych programów operacyjnych). Premiowane będą tutaj również projekty realizowane w partnerstwach, a także projekty kompleksowe (w osiągnięciu celu w pełni i całkowitej likwidacji problemu na danym obszarze).</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 <u>bomimo spełnienia kilku warunków określonych w Metodzie pomiaru, które umożliwiłyby otrzymanie większej liczby punktów, [przy czym] maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 2 tj. 10 pkt),</u></p> <p>b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.</p>	
		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	2
		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	Kryterium punktowe.	Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania).	

Z komentarzem [DW EFRR65]: Wykreślenie elementu, który nie ma zastosowania w ramach Działania 5.6.

Z komentarzem [DW EFRR66]: Doprecyzowano, w celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych.

<sup>2</sup> Energy Service Company (ESCO) realizuje kompleksowe usługi w zakresie gospodarowania energią dla odbiorców energii polegające na zmniejszeniu zużycia i zapotrzebowania na energię w oparciu o kontrakty wykonawcze, udzielając przy tym gwarancji uzyskania oszczędności.

i inne polityki horyzontalne	Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Kryterium punktuje konkretne działania podjęte na rzecz realizacji polityki 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.	Ocena kryterium będzie polegała na: a) przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów oraz ich wagi za każde z zastosowanych w projekcie rozwiązań <u>(pomimo spełnienia kilku warunków określonych w Metodzie pomiaru, które umożliwiłyby otrzymanie większej liczby punktów, przy czym maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 2 tj. 10 pkt)</u> , b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.	
	<b>Metody pomiaru</b>	<b>Możliwe punkty</b>	<b>Waga</b>
	<b>Wpływ na zrównoważony rozwój:</b>		2
	W projekcie przewiduje się inwestycje w niezbędną infrastrukturę dla właściwego funkcjonowania zrównoważonej mobilności (przyczyniające się do eliminacji szkodliwego wpływu realizacji projektu na środowisko naturalne, inne niż wskazane w poniższych metodach pomiaru)	4	
	W projekcie kupowane są pojazdy <u>bezemisyjne</u> o alternatywnych systemach napędowych (elektrycznych, <u>hybrydowych, biopaliwa, napędzanych wodorem, itp.</u> )	3	
	Projekt obejmuje zakup urządzeń chroniących i monitorujących zanieczyszczenie środowiska	1	
	<b>Wpływ na promowanie równości szans i niedyskryminacji w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami:</b>		
	<del>Zatrudnienie osób tej płci, która jest w danym obszarze w trudniejszej sytuacji lub osób z marginalizowanych grup społecznych lub outsourcing usług uzupełniających obsługę infrastruktury przedsiębiorstw zatrudniającym osoby z marginalizowanych grup społecznych (np. osoby z niepełnosprawnościami)</del>	<del>1</del>	
	W projekcie przewiduje się zakup odpowiednio przystosowanych środków transportu, urządzeń dla osób o różnych potrzebach, w tym osób z niepełnosprawnościami w celu umożliwienia im korzystania z systemu transportowego, wykraczający poza obowiązujące wymogi przepisów prawa	1	
W ramach projektu dostosowano <u>bezpieczne, zastrzeżone miejsca parkingowe parkingi dla osób z różnymi potrzebami w tym dla osób z niepełnosprawnościami</u> , kobiet w ciąży i osób z małymi dziećmi <u>z bezpiecznymi, zastrzeżonymi miejscami parkingowymi</u>	1		
Projekt wprowadza politykę cenową korzystną dla osób ze zmarginalizowanych grup społecznych (np. dla różnych grup z niepełnosprawnościami) <del>oraz obszarów słabo rozwiniętych gospodarczo</del> , np. poprzez wyznaczenie miejsc dla osób z niepełnosprawnościami za obniżoną cenę na tworzonych lub adaptowanych parkingach	1		

Z komentarzem [DW EFRR67]: Doprecyzowano, w celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych.

Z komentarzem [DW EFRR68]: Zmiana wprowadzona zgodnie z zapisami Programu oraz SZOOP, zgodnie z którymi preferencyjnie mają być traktowane projekty związane z zakupem bezemisyjnych pojazdów transportu publicznego.

Z komentarzem [DW EFRR69]: Usunięcie kryterium, które nie ma zastosowania w przypadku projektów z Działania 5.6.

Z komentarzem [OP RPO70]: Zmiana techniczna

Z komentarzem [DW EFRR71]: Wykreślenie elementu, który nie ma zastosowania w ramach Działania 5.6 skierowanego na teren ZIT LOF.