



KARTA OCENY MERYTORYCZNEJ PROJEKTU ZGŁOSZONEGO DO DOFINANSOWANIA W RAMACH RPO WP W ZAKRESIE ANALIZY FINANSOWEJ I EKONOMICZNEJ

Oś priorytetowa: V. Infrastruktura komunikacyjna
Działanie/poddziałanie: 5.4 Niskoemisyjny transport miejski

Ograniczenie emisji zanieczyszczeń oraz budowa spójnego i efektywnego systemu przewozów pasażerskich na terenie miast i ich obszarów funkcjonalnych¹, poprzez realizację projektów obejmujących m.in. takie zadania jak:

- a) Zakup/modernizacja niskoemisyjnego taboru transportu publicznego miejskiego – tabor autobusowy o alternatywnych systemach napędowych (elektrycznych, hybrydowych, napędzanych wodorem, biopaliwami) i/lub spełniających normę emisji spalin EURO VI.
- b) Budowa/przebudowa linii komunikacji miejskiej (sieci autobusowych) realizowana łącznie z zadaniem a.
- c) Roboty budowlane związane z niezbędną infrastrukturą na potrzeby komunikacji miejskiej (np. pętli, zatok, dworców przesiadkowych², centrów przesiadkowych, parkingów w systemie Park & Ride, Bike & Ride, ścieżek rowerowych, infrastruktury do obsługi niskoemisyjnego taboru transportu publicznego takiej jak np. zaplecze techniczne do obsługi taboru w zajezdni, instalacje do dystrybucji ekologicznych nośników energii).
- d) Rozwiązania z zakresu organizacji ruchu, ułatwiające sprawne poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej (np. ITS, wyznaczenie pasów ruchu dla autobusów komunikacji zbiorowej).
- e) Działania informacyjno-promocyjne mające na celu zachęcenie mieszkańców danego obszaru do wyboru transportu zbiorowego lub niezmotoryzowanego, wyłącznie jeżeli będą one nieodzownym elementem przedsięwzięć wymienionych w zadaniach a-d i przyczyniać się będą do realizacji celu szczegółowego poddziałania.
- f) Inwestycje w infrastrukturę drogową (wyłącznie jako element zintegrowanego projektu) niezbędną do rozwoju/odtworzenia systemu transportu publicznego (zmiany organizacji systemu transportu publicznego), które przyczyniają się do osiągnięcia planowanych efektów (ograniczenie emisji zanieczyszczeń oraz/lub zatłoczenia

PROJEKTY Z ZAKRESU:

¹ Przez **obszar funkcjonalny miasta** należy tutaj rozumieć miejscowości, przez które przebiegają lub będą przebiegać w efekcie realizacji projektu regularne linie komunikacji miejskiej.

² Przez **dworzec przesiadkowy** należy rozumieć dworzec (tj. miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych – art. 4.1 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. z 2011r. nr 5 poz.13) łączący co najmniej 2 rodzaje transportu.

w miastach) i poprawiają jakość funkcjonowania systemu transportu publicznego, nie nadając priorytetu w ruchu transportowi publicznemu z uwagi na brak ekonomicznego uzasadnienia dla nadania takiego priorytetu.

Mogą one dotyczyć:

- odcinków dróg zapewniających dostęp do miejskich centrów przesiadkowych, pętli autobusowych, stacji kolejowych lub parkingów P&R, itp. – łączących takie terminale z siecią dróg miejskich;
- odcinków dróg służących uruchomieniu transportu publicznego (na obszarach wcześniej nie obsługiwanych) / przebudowie sieci transportu publicznego.

Nr wniosku:

Tytuł projektu:

Wnioskodawca:

Wnioskowana kwota z EFRR (w zł):

Data złożenia wniosku:

I. KRYTERIA MERYTORYCZNE DOPUSZCZAJĄCE STANDARDOWE

Lp.	Kryterium	TAK	NIE	UZASADNIENIE
1.	Logika projektu			
2.	Prawidłowość analizy wariantów alternatywnych			
3.	Kwalifikowalność wydatków			
4.	Poprawność przeprowadzenia analizy potencjału instytucjonalnego wnioskodawcy			
5.	Zasada zapobiegania dyskryminacji i równość szans kobiet i mężczyzn			
6.	Zasada zrównoważonego rozwoju			
7.	Klauzula delokalizacyjna (jeśli dotyczy)			
8.	Prawidłowość metodologiczna i rachunkowa analizy finansowej			
9.	Spełnienie kryteriów progowych wskaźników finansowych			
10.	Trwałość finansowa projektu			
11.	Prawidłowość analizy ekonomicznej			

II. KRYTERIA MERYTORYCZNE DOPUSZCZAJĄCE SPECYFICZNE

Lp.	Kryterium	TAK	NIE	UZASADNIENIE
1.	Zgodność z dokumentem o charakterze planistycznym zawierającym odniesienia do kwestii przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportowe w miastach obowiązującym na terenie gminy			
2.	Realizacja celów transportu miejskiego			
3.	Wpływ projektu na poprawę jakości środowiska naturalnego			
4.	Spełnianie normy EURO VI – dotyczy taboru z silnikami spalinowymi			

W przypadku stwierdzenia, że projekt nie spełnia w/w kryteriów, wniosek o dofinansowanie uzyskuje ocenę negatywną i nie podlega ocenie jakościowej. Wynik oceny wymaga uzasadnienia.

Uzasadnienie w przypadku oceny negatywnej wniosku

Imię i nazwisko eksperta oceniającego wniosek:

Data:

Podpis:

KARTA OCENY MERYTORYCZNEJ - JAKOŚCIOWEJ PROJEKTU ZGŁOSZONEGO DO DOFINANSOWANIA W RAMACH RPO WP

Oś priorytetowa: V. Infrastruktura komunikacyjna
Działanie/poddziałanie: 5.4 Niskoemisyjny transport miejski

Ograniczenie emisji zanieczyszczeń oraz budowa spójnego i efektywnego systemu przewozów pasażerskich na terenie miast i ich obszarów funkcjonalnych³, poprzez realizację projektów obejmujących m.in. takie zadania jak:

- a) Zakup/modernizacja niskoemisyjnego taboru transportu publicznego miejskiego – tabor autobusowy o alternatywnych systemach napędowych (elektrycznych, hybrydowych, napędzanych wodorem, biopaliwami) i/lub spełniających normę emisji spalin EURO VI.
- b) Budowa/przebudowa linii komunikacji miejskiej (sieci autobusowych) realizowana łącznie z zadaniem a.
- c) Roboty budowlane związane z niezbędną infrastrukturą na potrzeby komunikacji miejskiej (np. pętli, zatok, dworców przesiadkowych⁴, centrów przesiadkowych, parkingów w systemie Park & Ride, Bike & Ride, ścieżek rowerowych, infrastruktury do obsługi niskoemisyjnego taboru transportu publicznego takiej jak np. zaplecze techniczne do obsługi taboru w zajezdni, instalacje do dystrybucji ekologicznych nośników energii).
- d) Rozwiązania z zakresu organizacji ruchu, ułatwiające sprawne poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej (np. ITS, wyznaczenie pasów ruchu dla autobusów komunikacji zbiorowej).
- e) Działania informacyjno-promocyjne mające na celu zachęcenie mieszkańców danego obszaru do wyboru transportu zbiorowego lub niezmotoryzowanego, wyłącznie jeżeli będą one nieodzownym elementem przedsięwzięć wymienionych w zadaniach a-d i przyczyniać się będą do realizacji celu szczegółowego podziałania.
- f) Inwestycje w infrastrukturę drogową (wyłącznie jako element zintegrowanego projektu) niezbędną do rozwoju/odtworzenia systemu transportu publicznego (zmiany organizacji systemu transportu publicznego), które przyczyniają się do osiągnięcia planowanych efektów (ograniczenie emisji zanieczyszczeń oraz/lub zatłoczenia w miastach) i poprawiają jakość funkcjonowania systemu transportu publicznego, nie nadając priorytetu w ruchu transportowi publicznemu z uwagi na brak ekonomicznego uzasadnienia dla nadania takiego priorytetu.
Mogą one dotyczyć:
 - odcinków dróg zapewniających dostęp do miejskich centrów przesiadkowych, pętli autobusowych, stacji kolejowych lub parkingów P&R, itp. – łączących takie terminale z siecią dróg miejskich,

PROJEKTY Z ZAKRESU:

³ Przez **obszar funkcjonalny miasta** należy tutaj rozumieć miejscowości, przez które przebiegają lub będą przebiegać w efekcie realizacji projektu regularne linie komunikacji miejskiej.

⁴ Przez **dworzec przesiadkowy** należy rozumieć dworzec (tj. miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych – art. 4.1 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. z 2011r. nr 5 poz.13) łączący co najmniej 2 rodzaje transportu.

- odcinków dróg służących uruchomieniu transportu publicznego (na obszarach wcześniej nie obsługiwanych) / przebudowie sieci transportu publicznego.

Nr wniosku:

Tytuł projektu:

Wnioskodawca:

Wnioskowana kwota z EFRR (w zł):

Data złożenia wniosku:

Lp.	Kryterium	Maksymalna suma punktów	Przyznana punktacja	Uzasadnienie
1.	Zakup pojazdów o alternatywnych systemach napędowych	20		
2.	Wiek taboru podlegającego wymianie / modernizacji	15		
3.	Poprawa stanu technicznego infrastruktury związanej z obsługą transportu publicznego	15		
4.	Wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na ulicach	10		
5.	Komplementarność projektu	5		
6.	Wpływ na tworzenie nowych / wydłużanie istniejących połączeń (miejskiego transportu publicznego) lub zwiększenie częstotliwości obsługi danej linii	10		
7.	Gotowość do realizacji projektu	10		
8.	Liczba partnerów	15		
	Maksymalna liczba punktów	100		

W przypadku uzyskania przez projekt w ocenie jakościowej poniżej 30% maksymalnej liczby punktów, wynik oceny wymaga uzasadnienia.

Uzasadnienie w przypadku negatywnej oceny wniosku

Imię i nazwisko eksperta oceniającego wniosek:

Data:

Podpis:

KARTA OCENY MERYTORYCZNEJ PROJEKTU ZGŁOSZONEGO DO DOFINANSOWANIA W RAMACH RPO WP W ZAKRESIE ANALIZY TECHNICZNEJ I TECHNOLOGICZNEJ

Oś priorytetowa: V. Infrastruktura komunikacyjna
Działanie/poddziałanie: 5.4 Niskoemisyjny transport miejski

Ograniczenie emisji zanieczyszczeń oraz budowa spójnego i efektywnego systemu przewozów pasażerskich na terenie miast i ich obszarów funkcjonalnych⁵, poprzez realizację projektów obejmujących m.in. takie zadania jak:

- a) Zakup/modernizacja niskoemisyjnego taboru transportu publicznego miejskiego – tabor autobusowy o alternatywnych systemach napędowych (elektrycznych, hybrydowych, napędzanych wodorem, biopaliwami) i/lub spełniających normę emisji spalin EURO VI.
- b) Budowa/przebudowa linii komunikacji miejskiej (sieci autobusowych) realizowana łącznie z zadaniem a.
- c) Roboty budowlane związane z niezbędną infrastrukturą na potrzeby komunikacji miejskiej (np. pętli, zatok, dworców przesiadkowych⁶, centrów przesiadkowych, parkingów w systemie Park & Ride, Bike & Ride, ścieżek rowerowych, infrastruktury do obsługi niskoemisyjnego taboru transportu publicznego takiej jak np. zaplecze techniczne do obsługi taboru w zajezdni, instalacje do dystrybucji ekologicznych nośników energii).
- d) Rozwiązania z zakresu organizacji ruchu, ułatwiające sprawne poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej (np. ITS, wyznaczenie pasów ruchu dla autobusów komunikacji zbiorowej).
- e) Działania informacyjno-promocyjne mające na celu zachęcenie mieszkańców danego obszaru do wyboru transportu zbiorowego lub niezmotoryzowanego, wyłącznie jeżeli będą one nieodzownym elementem przedsięwzięć wymienionych w zadaniach a-d i przyczyniać się będą do realizacji celu szczegółowego poddziałania.
- f) Inwestycje w infrastrukturę drogową (wyłącznie jako element zintegrowanego projektu) niezbędną do rozwoju/odtworzenia systemu transportu publicznego (zmiany organizacji systemu transportu publicznego), które przyczyniają się do osiągnięcia planowanych efektów (ograniczenie emisji zanieczyszczeń oraz/lub zatłoczenia w miastach) i poprawiają jakość funkcjonowania systemu transportu publicznego, nie nadając priorytetu w ruchu transportowi publicznemu z uwagi na brak ekonomicznego uzasadnienia dla nadania takiego priorytetu.
Mogą one dotyczyć:

PROJEKTY Z ZAKRESU:

⁵ Przez **obszar funkcjonalny miasta** należy tutaj rozumieć miejscowości, przez które przebiegają lub będą przebiegać w efekcie realizacji projektu regularne linie komunikacji miejskiej.

⁶ Przez **dworzec przesiadkowy** należy rozumieć dworzec (tj. miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych – art. 4.1 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. z 2011r. nr 5 poz.13) łączący co najmniej 2 rodzaje transportu.

- odcinków dróg zapewniających dostęp do miejskich centrów przesiadkowych, pętli autobusowych, stacji kolejowych lub parkingów P&R, itp. – łączących takie terminale z siecią dróg miejskich,
- odcinków dróg służących uruchomieniu transportu publicznego (na obszarach wcześniej nie obsługiwanych) / przebudowie sieci transportu publicznego.

Nr wniosku:

Tytuł projektu:

Wnioskodawca:

Wnioskowana kwota z EFRR (w zł):

Data złożenia wniosku:

I. KRYTERIA MERYTORYCZNE DOPUSZCZAJĄCE STANDARDOWE

Lp.	Kryterium	TAK	NIE	UZASADNIENIE
1.	Logika projektu			
2.	Prawidłowość analizy wariantów alternatywnych			
3.	Kwalifikowalność wydatków			
4.	Poprawność przeprowadzenia analizy potencjału instytucjonalnego wnioskodawcy			
5.	Zasada zapobiegania dyskryminacji i równość szans kobiet i mężczyzn			
6.	Zasada zrównoważonego rozwoju			
7.	Klauzula delokalizacyjna (jeśli dotyczy)			
8.	Wykonalność techniczna i technologiczna projektu			
9.	Uwarunkowania prawne i organizacyjne związane z procesem inwestycyjnym			
10.	Zmiany klimatu			

II. KRYTERIA MERYTORYCZNE DOPUSZCZAJĄCE SPECYFICZNE

Lp.	Kryterium	TAK	NIE	UZASADNIENIE
1.	Zgodność z dokumentem o charakterze planistycznym zawierającym odniesienia do kwestii przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportowe w miastach obowiązującym na terenie gminy			
2.	Realizacja celów transportu miejskiego			

3.	Wpływ projektu na poprawę jakości środowiska naturalnego			
4.	Spełnianie normy EURO VI – dotyczy taboru z silnikami spalinowymi			

W przypadku stwierdzenia, że projekt nie spełnia w/w kryteriów, wniosek o dofinansowanie uzyskuje ocenę negatywną i nie podlega ocenie jakościowej. Wynik oceny wymaga uzasadnienia.

Uzasadnienie w przypadku oceny negatywnej wniosku

Imię i nazwisko eksperta oceniającego wniosek:

Data:

Podpis:

KARTA OCENY MERYTORYCZNEJ - JAKOŚCIOWEJ PROJEKTU ZGŁOSZONEGO DO DOFINANSOWANIA W RAMACH RPO WP

Oś priorytetowa: V. Infrastruktura komunikacyjna
Działanie/poddziałanie: 5.4 Niskoemisyjny transport miejski

Ograniczenie emisji zanieczyszczeń oraz budowa spójnego i efektywnego systemu przewozów pasażerskich na terenie miast i ich obszarów funkcjonalnych⁷, poprzez realizację projektów obejmujących m.in. takie zadania jak:

- a) Zakup/modernizacja niskoemisyjnego taboru transportu publicznego miejskiego – tabor autobusowy o alternatywnych systemach napędowych (elektrycznych, hybrydowych, napędzanych wodorem, biopaliwami) i/lub spełniających normę emisji spalin EURO VI.
- b) Budowa/przebudowa linii komunikacji miejskiej (sieci autobusowych) realizowana łącznie z zadaniem a.
- c) Roboty budowlane związane z niezbędną infrastrukturą na potrzeby komunikacji miejskiej (np. pętli, zatok, dworców przesiadkowych⁸, centrów przesiadkowych, parkingów w systemie Park & Ride, Bike & Ride, ścieżek rowerowych, infrastruktury do obsługi niskoemisyjnego taboru transportu publicznego takiej jak np. zaplecze techniczne do obsługi taboru w zajezdni, instalacje do dystrybucji ekologicznych nośników energii).
- d) Rozwiązania z zakresu organizacji ruchu, ułatwiające sprawne poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej (np. ITS, wyznaczenie pasów ruchu dla autobusów komunikacji zbiorowej).
- e) Działania informacyjno-promocyjne mające na celu zachęcenie mieszkańców danego obszaru do wyboru transportu zbiorowego lub niezmotoryzowanego, wyłącznie jeżeli będą one nieodzownym elementem przedsięwzięć wymienionych w zadaniach a-d i przyczyniać się będą do realizacji celu szczegółowego poddziałania.
- f) Inwestycje w infrastrukturę drogową (wyłącznie jako element zintegrowanego projektu) niezbędną do rozwoju/odtworzenia systemu transportu publicznego (zmiany organizacji systemu transportu publicznego), które przyczyniają się do osiągnięcia planowanych efektów (ograniczenie emisji zanieczyszczeń oraz/lub zatłoczenia w miastach) i poprawiają jakość funkcjonowania systemu transportu publicznego, nie nadając priorytetu w ruchu transportowi publicznemu z uwagi na brak ekonomicznego uzasadnienia dla nadania takiego priorytetu.

Mogą one dotyczyć:

- odcinków dróg zapewniających dostęp do miejskich centrów przesiadkowych, pętli autobusowych, stacji kolejowych lub parkingów P&R, itp. – łączących takie terminale z siecią dróg miejskich,

⁷ Przez **obszar funkcjonalny miasta** należy tutaj rozumieć miejscowości, przez które przebiegają lub będą przebiegać w efekcie realizacji projektu regularne linie komunikacji miejskiej.

⁸ Przez **dworzec przesiadkowy** należy rozumieć dworzec (tj. miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych – art. 4.1 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. z 2011r. nr 5 poz.13) łączący co najmniej 2 rodzaje transportu.

- odcinków dróg służących uruchomieniu transportu publicznego (na obszarach wcześniej nie obsługiwanych) / przebudowie sieci transportu publicznego.

Nr wniosku:

Tytuł projektu:

Wnioskodawca:

Wnioskowana kwota z EFRR (w zł):

Data złożenia wniosku:

Lp.	Kryterium	Maksymalna suma punktów	Przyznana punktacja	Uzasadnienie
1.	Zakup pojazdów o alternatywnych systemach napędowych	20		
2.	Wiek taboru podlegającego wymianie / modernizacji	15		
3.	Poprawa stanu technicznego infrastruktury związanej z obsługą transportu publicznego	15		
4.	Wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na ulicach	10		
5.	Komplementarność projektu	5		
6.	Wpływ na tworzenie nowych / wydłużanie istniejących połączeń (miejskiego transportu publicznego) lub zwiększenie częstotliwości obsługi danej linii	10		
7.	Gotowość do realizacji projektu	10		
8.	Liczba partnerów	15		
	Maksymalna liczba punktów	100		

W przypadku uzyskania przez projekt w ocenie jakościowej poniżej 30% maksymalnej liczby punktów, wynik oceny wymaga uzasadnienia.

Uzasadnienie w przypadku negatywnej oceny wniosku

Imię i nazwisko eksperta oceniającego wniosek:

Data:

Podpis: