

Kryteria wyboru projektów

Działanie: 3.4 Zrównoważona mobilność miejska i promowanie strategii niskoemisyjnych

Poddziałanie: n/d

Oś priorytetowa: 3 Efektywność energetyczna i gospodarka niskoemisyjna w regionie

Priorytet: 4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu

Cel szczegółowy: Zwiększone wykorzystanie transportu publicznego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych

Schemat: Infrastruktura na potrzeby czystego transportu miejskiego oraz inteligentne systemy transportowe w ramach polityki terytorialnej (bez infrastruktury szynowej)

Kryterium		Definicja kryterium	Opis znaczenia Kryterium
A. Kryteria Formalne			
A.1	Niepodleganie wykluczeniu z możliwości otrzymania dofinansowania ze środków Unii Europejskiej	<p>Wykluczenie podmiotowe (dotyczące wnioskodawcy) i przedmiotowe (dotyczące przedmiotu projektu): Ocenie podlega, czy:</p> <p>1) wnioskodawca oraz partnerzy (jeśli dotyczy)¹ nie podlegają wykluczeniu z możliwości ubiegania się o dofinansowanie oraz że nie są objęci zakazem dostępu do środków funduszy europejskich na podstawie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - art. 207 ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077 z późn. zm.), - art. 12 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 czerwca 2012 r. o skutkach powierzania wykonywania pracy cudzoziemcom przebywającym wbrew przepisom na terytorium Rzeczypospolitej 	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)

¹ Ilekroć w poniższych kryteriach mowa jest o wnioskodawcy, należy przez to rozumieć zarówno wnioskodawcę oraz partnera, chyba że kryterium stanowi inaczej.

		<p>Polskiej (Dz. U. z 2012 r. poz. 769),</p> <ul style="list-style-type: none"> - art. 9 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 28 października 2002 r. o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary (Dz. U. z 2018 r. poz. 703), <p>2) na danym podmiocie nie ciąży obowiązek zwrotu pomocy publicznej, wynikający z decyzji Komisji Europejskiej uznającej taką pomoc za niezgodną z prawem oraz z rynkiem wewnętrznym,</p> <p>3) dany podmiot nie jest przedsiębiorstwem w trudnej sytuacji w rozumieniu pkt 24 Wytocznych Komisji Europejskiej dotyczących pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji (Dz. Urz. UE C 2014/C 249/01),</p> <p>4) przedmiot realizacji projektu nie dotyczy rodzajów działalności wykluczonych z możliwości uzyskania pomocy finansowej, o których mowa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w art. 1 Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu) (Dz. Urz. UE L 187 z 26.06.2014 z późn. zm.), - w art. 1 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1407/2013 z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis (Dz. Urz. UE L 352 z 24.12.2013 r.), - w art. 3 ust. 3 Rozporządzenia PE i Rady (UE) nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013, str. 289), <p>5) projekt nie został zakończony przed złożeniem wniosku o dofinansowanie projektu zgodnie z art. 65 ust. 6 rozporządzenia nr 1303/2013², co oznacza że nie został on fizycznie ukończony lub w pełni wdrożony przed złożeniem wniosku o dofinansowanie projektu w ramach RPO WK-P 2014-2020, niezależnie od tego czy wszystkie powiązane z nim płatności zostały dokonane przez Beneficjenta,</p> <p>6) projekt nie obejmuje przedsięwzięć, które zostały objęte lub powinny zostać objęte procedurą odzyskiwania w rozumieniu art. 71 rozporządzenia 1303/2013, w następstwie przeniesienia działalności produkcyjnej poza obszar objęty programem zgodnie z art. 125 ust. 3 lit. f) rozporządzenia 1303/2013.</p> <p>Projekt nie podlega poprawie w zakresie spełnienia kryterium.</p>	
--	--	--	--

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. Urz. UE L347 z 20.12.2013, str. 320 i nast.) (dalej: rozporządzenie 1303/2013).

A.2	Miejsce realizacji projektu	Ocenić podlega, czy projekt realizowany jest/będzie na terytorium województwa kujawsko-pomorskiego w rozumieniu art. 70 rozporządzenia 1303/2013, z wyłączeniem obszaru objętego Zintegrowanymi Inwestycjami Terytorialnymi ³ . Projekt nie podlega poprawie w zakresie spełnienia kryterium.	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
A.3	Gotowość techniczna projektu do realizacji	Ocenić podlega, czy na moment zakończenia naboru wniosków o dofinansowanie projektu: 1. Złożony został wniosek o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji ⁴ (jeżeli przedmiotem projektu jest budowa wymagająca uzyskania takiej decyzji). 2. Zostało dokonane zgłoszenie budowy lub robót budowlanych niewymagających pozwolenia na budowę (jeśli przedmiotem projektu są prace wymagające dokonania zgłoszenia). 3. W przypadku projektów realizowanych w trybie „zaprojektuj i wybuduj”: – został opracowany program funkcjonalno-użytkowy oraz – ogłoszony został przetarg na udzielenie zamówienia publicznego w przedmiocie sporządzenia dokumentacji projektowej obiektu budowlanego oraz wykonania robót budowlanych. Projekt nie podlega poprawie w zakresie spełnienia kryterium.	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B. Kryteria merytoryczne – ogólne			
B.1	Trwałość operacji	Ocenić podlega, czy wnioskodawca gwarantuje trwałość operacji zgodnie z art. 71 rozporządzenia nr 1303/2013. Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.2	Kwalifikowalność wnioskodawcy/partnerów	Ocenić podlega, czy wniosek został złożony przez uprawnionego wnioskodawcę, tj.: - przedsiębiorstwo; - jednostkę samorządu terytorialnego; - związek jednostek samorządu terytorialnego; - stowarzyszenie jednostek samorządu terytorialnego; - samorządową jednostkę organizacyjną; - zarządcę infrastruktury transportowej, służącej organizacji transportu zbiorowego	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)

³ Uchwała Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego Nr 15/463/14 z dnia 8 kwietnia 2014 r. wyznaczającą obszar realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Bydgoszczy, Torunia i obszaru powiązanego z nimi funkcjonalnie.

⁴ Pozwolenie na budowę/decyzja o zmianie sposobu użytkowania lub decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

		<p>publicznego;</p> <p>- partnera prywatnego we współpracy z podmiotami publicznymi, w przypadku projektów realizowanych w formule partnerstwa publiczno-prywatnego.</p> <p>Możliwa jest realizacja projektów partnerskich pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego na podstawie ustawy o samorządzie województwa (Dz. U. z 2017 r. poz. 2096 z późn. zm.), ustawy o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1868 z późn. zm.) oraz ustawy o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1875 z późn. zm.).</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	
B.3	Prawidłowość wyboru partnerów uczestniczących/realizujących projekt	<p>Ocenie podlega, czy wnioskodawca dokonał wyboru partnera/ów zgodnie z art. 33 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie 2014-2020 (Dz. U. z 2017 r. poz. 1460 z późn. zm.).</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie/nie dotyczy (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.4	Projekt jest zgodny z typami projektów przewidzianymi do wsparcia w ramach działania/poddziałania	<p>Ocenie podlega czy projekt jest zgodny z następującymi typami projektów:</p> <p>1. Projekty obejmujące rozwój i usprawnienie systemu transportu miejskiego (w miastach z funkcjonującym zorganizowanym transportem publicznym⁵), w tym m.in.:</p> <p>a) infrastruktura transportu publicznego: budowa i przebudowa zaplecza technicznego do obsługi taboru, infrastruktury punktowej (zajezdni autobusowych, przystanków, wysepek, a także urządzeń dla osób z niepełnosprawnościami), centrów przesiadkowych; elementy wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerów oraz pozostała infrastruktura (w tym drogowa) niezbędna do rozwoju publicznego transportu autobusowego;</p> <p>b) zakup taboru (wyłącznie jako uzupełnienie inwestycji infrastrukturalnych);</p> <p>c) systemy zarządzania ruchem (ITS), w tym m.in.: systemy centralnego sterowania sygnalizacją, systemy sygnalizacji akustycznej, systemy sygnalizacji świetlnej wzbudzonej przez autobusy i trolejbusy (sygnalizacja akomodacyjna), systemy monitorowania ruchu na kluczowych trasach, w tunelach, w newralgicznych punktach miasta wraz z informowaniem o aktualnej sytuacji ruchowej, system nawigacji satelitarnej dla usprawnienia ruchu i podniesienia bezpieczeństwa transportu publicznego, system informacji dla podróżnych – elektroniczne tablice informacyjne, w tym systemy on-line, systemy monitorowania bezpieczeństwa montowane na przystankach, węzłach przesiadkowych, parkingach oraz w taborze;</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)

⁵ Dotyczy miast wymienionych w SzOOP RPO WK-P na lata 2014-2020 (z wyłączeniem Bydgoszczy i Torunia), tj. Włocławka, Grudziądz i Inowrocławia, a także Brodnicy.

		<p>d) działania związane z ułatwianiem podróży multimodalnych, polityką parkingową (budowa i przebudowa parkingów typu np. "park&ride", "bike&ride", „kiss&ride”) oraz priorytetyzacją ruchu pieszego i rowerowego (m.in. rozwój koncepcji "bike&ride", ścieżek i tras rowerowych oraz systemów rowerów publicznych/miejskich wraz z niezbędną infrastrukturą);</p> <p>e) działania mające za zadanie zmniejszenie zatłoczenia miast i ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast (np. ograniczenia w ruchu samochodowym w centrach miast, buspasy, priorytety w ruchu miejskim dla środków komunikacji publicznej);</p> <p>2. Działania informacyjno-promocyjne (wyłącznie jako część powyższych projektów).</p> <p>Do wsparcia nie kwalifikują się inwestycje obejmujące prace remontowe oraz bieżące utrzymanie infrastruktury.</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	
B.5	Prawidłowość określenia wkładu własnego	<p>Ocenie podlega, czy wkład własny wnioskodawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – w przypadku projektów, w których nie wystąpi pomoc publiczna: <ul style="list-style-type: none"> • gdy projekt realizowany jest na obszarze rewitalizacji i wynika z Gminnego/Lokalnego Programu Rewitalizacji⁶ – stanowi nie mniej niż 5% w wydatkach kwalifikowalnych projektu⁷, • gdy projekt realizowany jest poza obszarem rewitalizacji – stanowi nie mniej niż 15% w wydatkach kwalifikowalnych projektu, – w przypadku projektów, w których wystąpi pomoc publiczna – jest zgodny z wymogami właściwych programów pomocowych oraz stanowi nie mniej niż 15% w wydatkach kwalifikowalnych projektu. <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.6	Zgodność z prawem pomocy publicznej/pomocy de minimis	<p>Ocena będzie polegać na sprawdzeniu, czy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – w projekcie nie występuje pomoc publiczna lub – pomoc jest zgodna z art. 56 rozporządzenia KE nr 651/2014 <i>Pomoc inwestycyjna na infrastrukturę lokalną</i> oraz z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 sierpnia 2015 r. w sprawie udzielania pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę lokalną w ramach regionalnych programów operacyjnych na lata 2014–2020 (Dz. U. poz. 	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)

⁶ Projekt, który uzyskuje punkty w kryterium C.2.5.

⁷ Wkład UE nie może wynieść więcej niż 85% w wydatkach kwalifikowalnych projektu, co oznacza, że we wniosku o dofinansowanie projektu zmniejszony wkład własny należy pokryć wkładem z budżetu państwa (np. wkład UE może wynieść 85%, wkład z budżetu państwa 10%, a wkład własny 5%).

		<p>1208) lub</p> <ul style="list-style-type: none"> – pomoc udzielana jest jako pomoc <i>de minimis</i> zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 19 marca 2015 r. w sprawie udzielania pomocy <i>de minimis</i> w ramach regionalnych programów operacyjnych na lata 2014-2020 (Dz. U. poz. 488) lub – pomoc jest udzielana zgodnie z zasadami określonymi w <i>Wytycznych Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 19 października 2015 r. w zakresie zasad dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązki świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym</i> (Nr MIR/H/2014-2020/30(1)/10/2014) (wsparcie stanowi rekompensatę z tytułu realizacji zadań publicznych). <p>Nie stanowi pomocy publicznej sytuacja, w której wykorzystywanie infrastruktury (budynków oraz sprzętu) do celów działalności gospodarczej ma charakter pomocniczy tj. działalności bezpośrednio powiązanej z eksploatacją infrastruktury lub nieodłącznie związanej z podstawowym wykorzystaniem o charakterze niegospodarczym. Uznaje się, że taka sytuacja ma miejsce, gdy działalność gospodarcza pochłania takie same nakłady jak podstawowa działalność o charakterze niegospodarczym, takie jak materiały, sprzęt, siła robocza lub aktywa trwałe. Działalność gospodarcza o charakterze pomocniczym musi więc mieć ograniczony zakres, w odniesieniu do wydajności infrastruktury. W tym względzie użytkowanie infrastruktury do celów gospodarczych można uznać za działalność pomocniczą, jeżeli wydajność przydzielana co roku na taką działalność nie przekracza 20 % całkowitej rocznej wydajności infrastruktury.</p> <p>W przypadku prowadzenia działalności gospodarczej o charakterze pomocniczym wnioskodawca obowiązany jest przedstawić w dokumentacji projektowej informację nt. mechanizmu monitorowania i wycofania jaki znajdzie zastosowanie, w celu zapewnienia, że działalność gospodarcza w całym okresie amortyzacji infrastruktury sfinansowanej ze środków RPO WK-P 2014-2020 będzie miała charakter pomocniczy.</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	
B.7	Zgodność projektu z zasadą zrównoważonego rozwoju i wymaganiami prawa ochrony środowiska	<p>Weryfikowany będzie pozytywny lub neutralny wpływ projektu na zasadę horyzontalną UE zrównoważony rozwój (w szczególności minimalizowanie negatywnego wpływu działalności człowieka na środowisko, w tym nakierowanych na spełnienie <i>acquis</i>⁸ w obszarze środowiska) oraz czy projekt został przygotowany zgodnie z prawem dotyczącym ochrony środowiska, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405 z późn. zm.), - ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U z 2018 r. poz.799 	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)

⁸ Acquis - dorobek prawny UE.

		<p>z późn. zm.),</p> <ul style="list-style-type: none"> - ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 142 z późn. zm.), - ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2017 r. poz. 1566 z późn. zm.). <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	
B.8	Cele projektu wspierają realizację celów określonych w działaniu/poddziałaniu	<p>Ocenie podlega, czy projekt umożliwi zrealizowanie celu działania, tj. zwiększenie wykorzystania transportu publicznego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych.</p> <p>W tym kontekście należy zbadać czy zaplanowane zadania służą realizacji celów projektu i w konsekwencji prowadzą do osiągnięcia celów działania.</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.9	Wskaźniki realizacji celów projektu	<p>Ocenie podlega, czy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wskaźniki realizacji celów projektu (produktu, rezultatu) zostały wyrażone liczbowo oraz podano czas ich osiągnięcia, – wskaźniki zostały właściwie oszacowane w odniesieniu do zakresu projektu, – wybrano wszystkie wskaźniki związane z realizacją projektu. <p>Lista wskaźników obowiązujących w konkursie stanowi załącznik do Kryteriów wyboru projektów.</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.10	Wykonalność techniczna, technologiczna i instytucjonalna projektu	<p>Ocenie podlega, czy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – harmonogram realizacji projektu jest realistyczny i uwzględnia zakres rzeczowy oraz czas niezbędny na realizację procedur przetargowych i inne okoliczności niezbędne do realizacji procedur, – wnioskodawca gwarantuje techniczną wykonalność projektu, – zakres rzeczowy projektu jest technologicznie wykonalny, – wnioskodawca posiada potencjał do prawidłowej obsługi projektu. <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.11	Kwalifikowalność wydatków	<p>Ocenie podlega, czy wydatki wskazane w projekcie spełniają warunki kwalifikowalności, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zostały/ną poniesione w okresie kwalifikowalności wydatków określonym w Regulaminie konkursu obowiązującym dla danego naboru. Przy czym okres kwalifikowalności powinien mieścić się w ramach czasowych określonych w wytycznych ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020, 	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)

		<ul style="list-style-type: none"> – są zgodne z zasadami określonymi w ww. Wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków oraz zapisami dotyczącymi kwalifikowalności wydatków określonymi w Regulaminie konkursu, – zostały uwzględnione w budżecie projektu, – są niezbędne do realizacji celów projektu i zostaną poniesione w związku z realizacją projektu, – zostaną dokonane w sposób racjonalny i efektywny z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów. <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	
B.12	Zgodność z zasadą równości mężczyzn i kobiet oraz niedyskryminacji	<p>Ocenie podlega zgodność projektu z politykami horyzontalnymi UE, w tym z:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zasadą równości szans kobiet i mężczyzn. 2. Zasadą równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami⁹ poprzez weryfikację czy wszystkie nowe produkty projektów (zasoby cyfrowe, środki transportu i infrastruktura) finansowane ze środków polityki spójności będą zgodne z koncepcją uniwersalnego projektowania, co oznacza co najmniej zastosowanie standardów dostępności dla polityki spójności na lata 2014-2020. <p>W przypadku obiektów i zasobów modernizowanych¹⁰ (przebudowa¹¹, rozbudowa¹²) zastosowanie standardów dostępności dla polityki spójności na lata 2014-2020 jest obligatoryjne, o ile pozwalają na to warunki techniczne i zakres prowadzonej modernizacji. Decyzja w tej sprawie podejmowana będzie na podstawie opisu dostępności inwestycji.</p> <p>W przypadku projektów nieobjętych zakresem standardów dostępności dla polityki spójności 2014-2020 należy opisać zapewnienie możliwości samodzielnego użytkowania/skorzystania z produktów projektów przez osoby z co najmniej jedną niepełnosprawnością.</p> <p>W przypadku wyjątkowych sytuacji, w których zasada dostępności nie znajduje zastosowania, dopuszczalne jest uznanie neutralności produktu projektu. O neutralności produktu można mówić w sytuacji, kiedy wnioskodawca wykaże we wniosku o dofinansowanie projektu, że dostępność nie dotyczy danego produktu na przykład z uwagi</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)

⁹ Osoby z niepełnosprawnościami w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 511 z późn. zm.), a także osoby z zaburzeniami psychicznymi, o których mowa w ustawie z dnia 19 sierpnia 1994 r. o ochronie zdrowia psychicznego (Dz. U. z 2017 r. poz. 882 z późn. zm.).

¹⁰ W przypadku modernizacji dostępność dotyczy co najmniej tych elementów budynku, które były przedmiotem współfinansowania.

¹¹ Przebudowa to wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, z wyjątkiem charakterystycznych parametrów, jak: kubatura, powierzchnia zabudowy, wysokość, długość, szerokość bądź liczba kondygnacji.

¹² Rozbudowa to powiększenie, rozszerzenie budowli, obszaru już zabudowanego, dobudowywanie nowych elementów.

		<p>na brak jego bezpośrednich użytkowników.</p> <p>Ostateczna decyzja o neutralności danego produktu należy do Instytucji Zarządzającej. W przypadku uznania, że produkt jest neutralny, projekt może być nadal zgodny z zasadą równości szans i niedyskryminacji w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.</p> <p>Każda z powyższych zasad podlega oddzielnej ocenie. Projekt/produkt powinien wykazywać pozytywny lub neutralny wpływ w zakresie każdej polityki horyzontalnej.</p> <p>Ocenie podlegać będzie zgodność z art. 7 rozporządzenia 1303/2013 oraz <i>Wytycznymi 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</i>, w tym z załącznikiem nr 2 do niniejszych <i>Wytycznych: Standardy dostępności dla polityki spójności 2014-2020</i>.</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	
B.13	Wykonalność finansowa i ekonomiczna projektu	<p>Ocenie podlega, czy analiza finansowa i ekonomiczna przedsięwzięcia została przeprowadzona poprawnie, w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> – poziom dofinansowania został ustalony poprawnie i z uwzględnieniem przepisów dotyczących projektów generujących dochód (jeśli dotyczy), – wskazano źródła finansowania wkładu własnego oraz wydatków niekwalifikowalnych, – przyjęte założenia analiz finansowych są realne, – w kalkulacji kosztów nie ma istotnych błędów rachunkowych, – analiza finansowa została przeprowadzona zgodnie z zasadami sporządzania takich analiz, – zapewniona została trwałość finansowa projektu. <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.14	Zgodność dokumentacji projektowej z SZOOP oraz Regulaminem konkursu	<p>Ocenie podlega, czy wnioskodawca przygotował wniosek o dofinansowanie projektu zgodnie z SZOOP obowiązującym na dzień przyjęcia kryterium (chyba że kryteria zawężają postanowienia SZOOP w zakresie działania) oraz Regulaminem konkursu, w szczególności zgodnie z <i>Instrukcją wypełniania wniosku o dofinansowanie projektu w ramach RPO WK-P 2014-2020 na lata 2014-2020</i>.</p> <p>Weryfikacji podlega m.in. maksymalna/minimalna wartość projektu oraz maksymalna/minimalna wartość wydatków kwalifikowanych projektu (jeśli dotyczy), maksymalny % poziom dofinansowania UE oraz minimalny wkład własny beneficjenta jako % wydatków kwalifikowanych (jeśli dotyczy).</p> <p>IZ RPO ma możliwość doprecyzowania maksymalnej/minimalnej wartości projektu oraz maksymalnej/minimalnej wartości wydatków kwalifikowanych projektu (jeśli dotyczy), maksymalnego % poziomu dofinansowania UE oraz minimalnego wkładu własnego beneficjenta</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)

		jako % wydatków kwalifikowanych (jeśli dotyczy) w Regulaminie konkursu. Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.	
C.1 Kryteria merytoryczne szczegółowe – dostępne			
C.1.1	Zgodność z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej (PGN) lub Planem działań na rzecz zrównoważonej energii (SEAP)	Ocenie podlega, czy projekt jest zgodny z PGN lub SEAP obowiązującym na dzień ogłoszenia naboru wniosków o dofinansowanie projektu. Ponadto, należy zweryfikować, czy planowane przedsięwzięcie wynika z założeń Zrównoważonego Planu Mobilności Miejskiej dla danego obszaru (który może być elementem PGN), w szczególności w aspektach kierunków interwencji planowanej w odniesieniu do transportu zbiorowego, ekoelektrywnych środków transportu, inteligentnych systemów transportowych oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kryterium weryfikowane na podstawie treści PGN lub SEAP oraz pozytywnej opinii Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej lub Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w zakresie zgodności przygotowanych PGN lub SEAP z zasadami ich opracowywania. Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
C.1.2	Zgodność ze strategią rozwoju Obszaru Strategicznej Interwencji lub strategią Obszaru Rozwoju Społeczno-Gospodarczego	Ocenie podlega, czy projekt realizuje cele i kierunki określone w strategii rozwoju Obszaru Strategicznej Interwencji (OSI) lub strategii Obszaru Rozwoju Społeczno-Gospodarczego (ORSG) obowiązującej na dzień ogłoszenia naboru wniosków o dofinansowanie projektu. W zakresie kryterium należy ocenić, czy: - projekt realizowany jest na obszarze, dla którego została przygotowana pozytywnie zaopiniowana przez IZ RPO Strategia OSI/ORSG; Nie dotyczy projektów realizowanych przez samorządy powiatowe na terenie powiatu, w przypadku gdy obszar realizacji danego ORSG, wyznaczony przez Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego uchwałą nr 27/952/14 z dnia 2 lipca 2014 r., nie jest tożsamy z obszarem powiatu (nie obejmuje wszystkich gmin z danego powiatu). - projekt wykazuje powiązanie z częścią diagnostyczną, w tym analizą wyzwań i problemów Strategii OSI/ORSG; - projekt wykazuje powiązanie z celami wskazanymi w Strategii OSI/ORSG poprzez realizację wskaźników; - projekt wynika ze Strategii OSI/ORSG, która posiada pozytywną opinię IZ RPO WK-P. Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
C.1.3	Tabor autobusowy	Ocenie podlega, czy zakup autobusów nie dotyczy autobusów zasilanych dieslem. W ramach RPO WK-P może być wspierany wyłącznie zakup pojazdów, które nie będą zasilane	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)

		dieslem (w tym spełniającym normy EURO-6). Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.		
C.2 Kryteria merytoryczne szczegółowe – punktowe				
			liczba punktów możliwa do uzyskania	minimalna liczba punktów niezbędna do spełnienia kryterium
C.2.1	Efektywność ekologiczna projektu	Ocenie podlega, czy zakupywany w ramach projektu tabor autobusowy dotyczy pojazdów o napędzie elektrycznym. Aby uzyskać punkty min. 50% (sztuk) zakupywanego taboru musi dotyczyć pojazdów o napędzie elektrycznym. Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.	Nie – 0 pkt Tak – 5 pkt	n/d
C.2.2	Stopień redukcji CO ₂	Ocenie podlega, w jakim stopniu projekt przyczynia się do redukcji gazów cieplarnianych, w szczególności CO ₂ w odniesieniu do wielkości zaangażowanych środków w realizację projektu. W ramach oceny kryterium należy obliczyć wartość wskaźnika w następujący sposób: redukcja CO ₂ (t/rok)/wartość całkowitą projektu. Redukcję CO ₂ w projekcie określa wskaźnik „Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (CI34)”. Kryterium weryfikowane jest w całej populacji wniosków. Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.	W kryterium można uzyskać maksymalnie 10 punktów. Punkty liczone będą w następujący sposób: (Wart. Wsk.)/(max. Wart. Wsk.)*10	n/d
C.2.3	Wpływ projektu na realizację założeń zrównoważonej mobilności miejskiej	Ocenie podlega wpływ projektu na realizację założeń zrównoważonej mobilności miejskiej. Punkty należy przyznać, jeśli w wyniku realizacji projektu wykazany zostanie pozytywny wpływ na realizację następujących celów jednocześnie: - szersze wykorzystanie efektywnego transportu publicznego i niezmotoryzowanego indywidualnego – 2 pkt - zmniejszenie wykorzystania samochodów osobowych – 2 pkt - integrację gałęzi transportu – 2 pkt - niższą emisję zanieczyszczeń powietrza, hałas oraz niższe zatłoczenie – 2 pkt - poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego – 2 pkt Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.	Nie – 0 pkt Tak – 10 pkt	6

C.2.4	Stopień zwiększenia wykorzystania komunikacji zbiorowej	<p>Ocenić podlega przewidywana liczba osób korzystających rocznie z transportu publicznego przed i po realizacji projektu.</p> <p>W tym celu należy dokonać weryfikacji liczby osób korzystających z publicznych przewozów komunikacją zbiorową w roku poprzedzającym rozpoczęcie realizacji projektu, a następnie odnieść to do prognozowanej liczby pasażerów w pierwszym, pełnym roku po zakończeniu rzeczowej realizacji projektu.</p> <p>Obliczenie wskaźnika: uzyskany wzrost liczby pasażerów w wyniku realizacji projektu/wartość projektu.</p> <p>Kryterium weryfikowane jest w całej populacji wniosków.</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	<p>W kryterium można uzyskać maksymalnie 10 punktów. Punkty liczone będą w następujący sposób: (Wart. Wsk.)/(max. Wart. Wsk.)*10</p>	n/d
C.2.5	Gminny/Lokalny Program Rewitalizacji	<p>Ocenić podlega, czy projekt znajduje się na liście głównych lub uzupełniających przedsięwzięć/projektów rewitalizacyjnych Gminnego/Lokalnego Programu Rewitalizacji, posiadającego pozytywną opinię IZ RPO i wpisanego do Wykazu programów rewitalizacji Województwa Kujawsko-Pomorskiego.</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	<p>Nie – 0 pkt Tak – 5 pkt</p>	n/d

Przyznanie punktów lub pozytywna ocena kryterium, może wymagać deklaracji wnioskodawcy dotyczącej zrealizowania określonych działań, na etapie realizacji lub trwałości projektu. Zobowiązanie takie może wynikać z zapisów wniosku o dofinansowanie projektu lub mieć formę oświadczenia. Niewywiązanie się z tych zobowiązań będzie skutkowało zwrotem całości lub części otrzymanego dofinansowania.

Załącznik nr 1 do Kryteriów wyboru projektów. Definicje wskaźników produktu i rezultatu.

Działanie: 3.4 Zrównoważona mobilność miejska i promowanie strategii niskoemisyjnych

Poddziałanie: n/d

Oś priorytetowa: 3 Efektywność energetyczna i gospodarka niskoemisyjna w regionie

Priorytet: 4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu

Cel szczegółowy: Zwiększone wykorzystanie transportu publicznego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych

Schemat: Infrastruktura na potrzeby czystego transportu miejskiego oraz inteligentne systemy transportowe w ramach polityki terytorialnej (bez infrastruktury szynowej)

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Definicja
Wskaźnik rezultatu bezpośredniego			
1	Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej	szt./rok	Liczba przewozów na liniach nowych oraz objętych modernizacją/przebudową w ramach projektów dofinansowanych w ramach programu. Aby dana linia mogła być zakwalifikowana do tej kategorii konieczne jest zrealizowanie na niej zadań infrastrukturalnych, a nie tylko taborowych. Poprzez liczbę przewozów komunikacją miejską rozumie się sumę pasażerów przewiezionych na liniach nowych/przebudowanych dzięki wsparciu RPO WK-P 20142020. Za przewiezionego pasażera uważa się jednokrotny przejazd, których liczbę należy określić w oparciu o liczbę sprzedanych biletów jednorazowych i wieloprzejazdowych (z uwzględnieniem przyjętych przez przewoźnika norm liczby przejazdów na dany bilet wieloprzejazdowy).
2	Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	szt.	Liczba pojazdów (samochodów osobowych, busów, motocykli itp.), które skorzystały z miejsc postojowych na terenie parkingu w systemie „parkuj i jedź” („Park&Ride”) w ciągu pełnego roku od zakończenia realizacji projektu. Wskaźnik dotyczy wyłącznie pojazdów pozostawianych na parkingu zgodnie z koncepcją „parkuj i jedź”. Wielokrotne

			<p>korzystanie przez ten sam pojazd z parkingu za każdym razem wlicza się do wskaźnika.</p> <p>Parking „Park & Ride” – parking przesiadkowy, który powstał w celu zamiany transportu indywidualnego na zbiorowy. Parking „Park & Ride” („Parkuj i Jedź”) przeznaczony jest do czasowego postoju pojazdów na/w wydzielonym placu/ulicy/budynku, zwłaszcza na krańcowych przystankach komunikacyjnych.</p>
3	Liczba osób korzystających z wybudowanych/przebudowanych dróg dla rowerów	osoby	Liczba pojedynczych przejazdów na wybudowanych/przebudowanych drogach dla rowerów. Wielokrotne przejazdy danej osoby każdorazowo wlicza się do wskaźnika.
4	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (CI34)	tony równoważnika CO ₂	<p>Wskaźnik dotyczy redukcji CO₂ i mierzy łączny szacunkowy roczny spadek na koniec okresu, a nie całkowity spadek w całym okresie. W przypadku działań związanych z transportem rowerowym, spadek emisji gazów cieplarnianych wynika ze zmiany schematów mobilności mieszkańców, którzy zamiast transportu indywidualnego samochodowego wybierają transport rowerowy.</p> <p>W przypadku działań związanych z transportem miejskim, spadek emisji gazów cieplarnianych wynika ze zmiany schematów mobilności mieszkańców, którzy zamiast transportu indywidualnego samochodowego wybierają transport zbiorowy. Należy wyznaczyć szacowaną pracę przewozową (wyrażoną w pasażero-km), która w wyniku realizacji projektu będzie wykonana transportem publicznym zamiast indywidualnym samochodowym. Redukcję CO₂ uzyskuje się jako iloczyn redukcji tej pracy przez jednostkową redukcję emisji wynoszącą 100 g/pas-km.</p> <p>W przypadku działań związanych z transportem rowerowym, spadek emisji gazów cieplarnianych wynika ze zmiany schematów mobilności mieszkańców, którzy zamiast transportu indywidualnego samochodowego wybierają transport rowerowy. Należy wyznaczyć szacowaną pracę przewozową (wyrażoną w pasażero-km), która w wyniku realizacji projektu będzie wykonana transportem rowerowym zamiast indywidualnym samochodowym. Redukcję CO₂ uzyskuje się jako iloczyn redukcji tej pracy przez jednostkową redukcję emisji wynoszącą 150 g/pas-km.</p>
Wskaźnik produktu			
1	Długość wspartej infrastruktury rowerowej	km	Długość wybudowanego, przebudowanego lub wyznaczonego odcinka drogi przeznaczonej do ruchu rowerów. Wskaźnik stanowi sumę wskaźników:

			<ul style="list-style-type: none"> - Długość wybudowanych dróg dla rowerów, - Długość przebudowanych dróg dla rowerów, - Długość wyznaczonych ścieżek rowerowych.
2	Długość wybudowanych dróg dla rowerów	km	<p>Długość wybudowanego odcinka drogi przeznaczonej do ruchu rowerów, tj. oddzielonej od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz oznaczonej odpowiednimi znakami drogowymi.</p> <p>Poprzez drogi rowerowe należy również rozumieć drogi dla pieszych i rowerów (ciągi pieszo-rowerowe), tj. drogi lub ich część przeznaczone do ruchu pieszych i rowerów, oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi.</p>
3	Długość przebudowanych dróg dla rowerów	km	<p>Długość przebudowanego odcinka drogi przeznaczonej do ruchu rowerów, tj. oddzielonej od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz oznaczonej odpowiednimi znakami drogowymi.</p>
4	Długość wyznaczonych ścieżek rowerowych	km	<p>Długość wyznaczonego odcinka drogi przeznaczonej do ruchu rowerów, tj. oddzielonej od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz oznaczonej odpowiednimi znakami drogowymi.</p>
5	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	<p>Liczba zakupionych autobusów, tramwajów, trolejbusów, środków pasażerskiego transportu wodnego, pojazdów kolejowych wykorzystywanych w gminnych przewozach pasażerskich, wykonywanych w granicach administracyjnych miasta (również na terenie: miasta i gminy / miast / miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny, w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego).</p> <ul style="list-style-type: none"> - przez autobus należy rozumieć pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą; - przez tramwaj należy rozumieć pojazd przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy zasilany energią elektryczną, poruszający się po szynach na drogach publicznych; - przez trolejbus należy rozumieć autobus przystosowany do zasilania energią elektryczną z sieci trakcyjnej; - przez pojazd kolejowy należy rozumieć pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu (w tym elektryczny zespół trakcyjny, spalinowy zespół trakcyjny, wagon elektryczny, wagon

			spalinowy, autobus szynowy (szynobus), wagony metra).
6	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	szt.	Liczba nowych inteligentnych systemów transportowych (ITS), w których technologie informacyjne i komunikacyjne stosowane są w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i użytkowników, oraz w zarządzaniu ruchem i zarządzaniu mobilnością, jak również do interfejsów z innymi rodzajami transportu.
7	Liczba rozbudowanych inteligentnych systemów transportowych	szt.	Liczba rozbudowanych inteligentnych systemów transportowych (ITS), w których technologie informacyjne i komunikacyjne stosowane są w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i użytkowników, oraz w zarządzaniu ruchem i zarządzaniu mobilnością, jak również do interfejsów z innymi rodzajami transportu.
8	Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	osoby	Łączna liczba miejsc siedzących i stojących przeznaczonych do użytku pasażerów w zakupionych autobusach, tramwajach, trolejbusach, środkach pasażerskiego transportu wodnego, pojazdach kolejowych wykorzystywanych w gminnych przewozach pasażerskich, wykonywanych w granicach administracyjnych miasta (również na terenie: miasta i gminy / miast / miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny, w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego).
9	Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej	km	Długość linii komunikacji miejskiej, które zostały wybudowane lub przebudowane w ramach projektu. Przebudowa obejmuje roboty budowlane, w wyniku których zmianie ulegają charakterystyczne parametry w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego.
10	Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”	szt.	Liczba wybudowanych parkingów w systemie „parkuj i jedź” („Park&Ride”), umożliwiających skorzystanie z transportu zbiorowego. Parking „Park & Ride” – parking przesiadkowy, który powstał w celu zamiany transportu indywidualnego na zbiorowy. Parking „Park & Ride” („Parkuj i Jedź”) przeznaczony jest do czasowego postoju pojazdów na/w wydzielonym placu/ulicy/budynku, zwłaszcza na krańcowych przystankach komunikacyjnych.

11	Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	szt.	Liczba stanowisk przeznaczonych do postoju pojazdów (samochodów osobowych, busów, motocykli itp.), znajdujących się na terenie parkingu w systemie „parkuj i jedź” („Park&Ride”).
12	Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	szt.	Liczba stanowisk dla osób niepełnosprawnych przeznaczonych do postoju pojazdów, znajdujących się na terenie parkingu w systemie „parkuj i jedź” („Park&Ride”).
13	Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”	szt.	Liczba wybudowanych parkingów przeznaczonych do czasowego pozostawiania rowerów, w celu umożliwienia zmiany środka transportu na transport zbiorowy. Obiekt „Bike&Ride” – parking przeznaczony do czasowego pozostawiania rowerów, w celu umożliwienia zmiany środka transportu na transport zbiorowy.
14	Liczba wybudowanych obiektów „Kiss&Ride”	szt.	Liczba wybudowanych obiektów przeznaczonych do czasowego zatrzymania samochodu w celu umożliwienia współpasażerom zmiany środka transportu na transport zbiorowy. Obiekt „Kiss&Ride” – miejsce przeznaczone do czasowego zatrzymania samochodu w celu umożliwienia współpasażerom zmiany środka transportu na transport zbiorowy.
15	Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”	szt.	Liczba stanowisk przeznaczonych do umocowania ramy roweru, znajdujących się na terenie parkingu przeznaczonego do pozostawiania rowerów.
16	Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	szt.	Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych zapewniających możliwość przesiadania się pomiędzy środkami transportu publicznego lub pomiędzy systemami transportu publicznego i indywidualnego. Zintegrowany węzeł przesiadkowy (zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym) – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną.
17	Długość wyznaczonych buspasów	km	Długość buspasów wyznaczonych w wyniku realizacji projektu. Buspas – pas ruchu dla autobusów (względnie innych pojazdów uprzywilejowanych)

			wytyczony w celu usprawnienia transportu miejskiego.
Horyzontalne wskaźniki produktu			
1	Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	szt.	<p>Wskaźnik odnosi się do liczby obiektów, które zaopatrzone w specjalne pojazdy, windy, urządzenia głośnomówiące, bądź inne rozwiązania umożliwiające dostęp (tj. usunięcie barier w dostępie, w szczególności barier architektonicznych) do tych obiektów i poruszanie się po nich osobom z niepełnosprawnościami ruchowymi czy sensorycznymi. Jako obiekty budowlane należy rozumieć konstrukcje połączone z gruntem w sposób trwały, wykonane z materiałów budowlanych i elementów składowych, będące wynikiem prac budowlanych.</p> <p>Należy podać liczbę obiektów, w których zastosowano rozwiązania umożliwiające dostęp osobom z niepełnosprawnościami ruchowymi czy sensorycznymi lub zaopatrzonych w sprzęt, a nie liczbę sprzętów, urządzeń itp. Jeśli instytucja, zakład itp. składa się z kilku obiektów, należy zliczyć wszystkie, które dostosowano do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Wskaźnik mierzony w momencie rozliczenia wydatku związanego z dostosowaniem obiektów do potrzeb osób z niepełnosprawnościami w ramach danego projektu.</p>
2	Liczba osób objętych szkoleniami/doradztwem w zakresie kompetencji cyfrowych	osoby	<p>Wskaźnik mierzy liczbę osób objętych szkoleniami/doradztwem w zakresie nabywania/doskonalenia umiejętności warunkujących efektywne korzystanie z mediów elektronicznych, tj. m.in. korzystania z komputera, różnych rodzajów oprogramowania, internetu oraz kompetencji ściśle informatycznych (np. programowanie, zarządzanie bazami danych, administracja sieciami, administracja witrynami internetowymi).</p> <p>Wskaźnik ma agregować wszystkie osoby, które skorzystały ze wsparcia w zakresie TIK we wszystkich programach i projektach, także tych, gdzie szkolenie dotyczy obsługi specyficznego systemu teleinformatycznego, którego wdrożenia dotyczy projekt. Do wskaźnika powinni zostać wliczeni wszyscy uczestnicy projektów zawierających określony rodzaj wsparcia, w tym również np. uczniowie nabywający kompetencje w ramach zajęć szkolnych, jeśli wsparcie to dotyczy technologii informacyjno-komunikacyjnych. Identyfikacja charakteru i zakresu nabywanych kompetencji będzie możliwa dzięki możliwości pogrupowania wskaźnika według programów, osi priorytetowych i priorytetów inwestycyjnych.</p>

3	<p>Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami</p>	szt.	<p>Racjonalne usprawnienie oznacza konieczne i odpowiednie zmiany oraz dostosowania, nie nakładające nieproporcjonalnego lub nadmiernego obciążenia, rozpatrywane osobno dla każdego konkretnego przypadku, w celu zapewnienia osobom z niepełnosprawnościami możliwości korzystania z wszelkich praw człowieka i podstawowych wolności oraz ich wykonywania na zasadzie równości z innymi osobami.</p> <p>Wskaźnik mierzony w momencie rozliczenia wydatku związanego z racjonalnymi usprawnieniami w ramach danego projektu. Przykłady racjonalnych usprawnień: tłumacz języka migowego, transport niskopodłogowy, dostosowanie infrastruktury (nie tylko budynku, ale też dostosowanie infrastruktury komputerowej np. programy powiększające, mówiące, drukarki materiałów w alfabecie Braille'a), osoby asystujące, odpowiednie dostosowanie wyżywienia.</p>
4	<p>Liczba podmiotów wykorzystujących technologie informacyjno-komunikacyjne</p>	szt.	<p>Wskaźnik mierzy liczbę podmiotów, które w celu realizacji projektu, zainwestowały w technologie informacyjno-komunikacyjne (TIK), a w przypadku projektów edukacyjno-szkoleniowych, również podmiotów, które podjęły działania upowszechniające wykorzystanie TIK.</p> <p>Przez technologie informacyjno-komunikacyjne (ang. ICT Information and Communications Technology) należy rozumieć technologie pozyskiwania/produkcji, gromadzenia/przechowywania, przesyłania, przetwarzania i rozpowszechniania informacji w formie elektronicznej z wykorzystaniem technik cyfrowych i wszelkich narzędzi komunikacji elektronicznej oraz wszelkie działania związane z produkcją i wykorzystaniem urządzeń telekomunikacyjnych i informatycznych oraz usług im towarzyszących; działania edukacyjne i szkoleniowe. W przypadku gdy beneficjentem pozostaje jeden podmiot, we wskaźniku należy ująć wartość „1”.</p> <p>W przypadku gdy projekt jest realizowany przez partnerstwo podmiotów, w wartości wskaźnika należy ująć każdy z podmiotów wchodzących w skład partnerstwa, który wdrożył w swojej działalności narzędzia TIK.</p>