

**ZAŁĄCZNIK nr 1 do Uchwały nr 54/18 KM RPO WZ 2014-2020 z dnia 24 września 2018 r.**  
**w sprawie przyjęcia kryteriów wyboru projektów w ramach działania 2.3 Zrównoważona multimodalna mobilność miejska i działania**  
**adaptacyjne łagodzące zmiany klimatu w ramach Strategii ZIT dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego**

Oś priorytetowa	II Gospodarka niskoemisyjna		
Priorytet Inwestycyjny	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		
Działanie	2.3 Zrównoważona multimodalna mobilność miejska i działania adaptacyjne łagodzące zmiany klimatu w ramach Strategii ZIT dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego		
Typ projektu	1. Budowa, przebudowa obiektów/systemu infrastruktury zintegrowanego systemu transportu publicznego w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrach miast. 2. Zakup lub modernizacja niskoemisyjnego taboru transportu miejskiego. 3. Projekty zwiększające świadomość ekologiczną.		
Kryteria dopuszczalności			
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
1	2	3	4
1.1	Zgodność z celem szczegółowym i rezultatami priorytetu inwestycyjnego	Projekt jest zgodny z celem działania oraz wpływa na osiągnięcie wskaźników rezultatu określonych w SOOP v. 32.	Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. Projekty niespełniające kryterium są odrzucane. Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.
1.2	Zgodność z typem projektu	Projekt jest zgodny z jednym z typów projektu określonymi dla działania 2.3:  1. Budowa, przebudowa obiektów/systemu infrastruktury zintegrowanego systemu transportu publicznego w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrach miast.  W ramach typu projektu mogą być realizowane m. in. budowa/przebudowa centrów przesiadkowych, budowa i modernizacja dróg dla rowerów i ciągów komunikacji miejskiej, które będą łączyć poszczególne dzielnice miast z centrami przesiadkowymi oraz które będą alternatywną trasą dojazdu do centrów miast dla transportu indywidualnego , inteligentne systemy transportu, budowa obiektów „parkuj i jedź” oraz „Bike&Ride”.  2. Zakup lub modernizacja niskoemisyjnego taboru transportu miejskiego.  Finansowane będą projekty z zakresu transportu publicznego bezemisyjnego i niskoemisyjnego zasilanego paliwem alternatywnym. Jako element projektu możliwe są wydatki niezbędne do realizacji projektu, a przyjmujące formę budowy/zakupu infrastruktury jak np. budowa/zakup stacji ładujących dla autobusów elektrycznych bądź też zajezdni.  W uzasadnionych przypadkach, tzn. tam gdzie inwestycje w tabor bezemisyjny byłyby całkowicie nieuzasadnione, możliwe jest dokonywanie naborów wniosków dotyczących pojazdów z silnikami hybrydowymi łączącymi paliwo diesel (Euro VI) oraz elektryczne.	Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. Projekty niespełniające kryterium są odrzucane. Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.

		<p>3. Projekty zwiększające świadomość ekologiczną.</p> <p>W ramach typu projektu możliwa jest realizacja m. in. :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• modernizacji oświetlenia miejskiego na obszarze miejskim w kierunku jego energooszczędności,</li> <li>• działań informacyjno-promocyjnych dotyczące np. oszczędności energii, kampanie promujące budownictwo zeroemisyjne oraz niskoemisyjny transport.</li> </ul> <p>Charakter przewidywanych działań, wskaźniki produktu, wydatki kwalifikowalne dają pewność, że mamy do czynienia z typem projektu zaplanowanym do wsparcia w ramach działania 2.3.</p>	
1.3	Zasadność realizacji projektu	<p>Potrzeba realizacji danego projektu jest zrozumiała i jasno wynika ze zidentyfikowanych potrzeb w zakresie m.in. infrastruktury, potoków pasażerów, ograniczenia emisji CO<sub>2</sub>, wskazanych w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej oraz Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.</p> <p>Cele projektu są poprawnie określone i zbieżne z analizą potrzeb, wskazaną w Strategii ZIT.</p> <p>Projekt jest spójny z analizą sytuacji problemowej.</p> <p>Projekt zakłada działania wykonalne w kontekście analizy potrzeb.</p> <p>Projekt zakłada zwiększenie atrakcyjności transportu miejskiego co w dalszej perspektywie przyczyni się do ograniczenia spadku liczby osób korzystających z transportu publicznego oraz zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych wytwarzanych między innymi przez transport indywidualny. W przypadku typu 3 projekt przyczynia się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych. Zaplanowane przedsięwzięcie jest powiązane z działaniami „miękkimi” zachęcającymi mieszkańców danego obszaru do wyboru transportu zbiorowego oraz niezmotoryzowanego jako podstawowego środka przemieszczania się w obrębie aglomeracji – nie dotyczy typu 3.</p>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.</p>
1.4	Zgodność z obszarem (terytorialnie) objętym wsparciem w ramach Programu	<p>Projekt jest realizowany na obszarze określonym w SOOP v. 32. W przypadku projektów o niestacjonarnym charakterze siedziba Wnioskodawcy jest na terenie Koszaliński-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego.</p> <p>Projekt realizowany jest na obszarach miejskich bądź obszarach funkcjonalnych miast.</p> <p>Projekt realizowany na terenie wiejskim jest elementem transportu miejskiego bądź ma na celu zmianę środka transportu z indywidualnego samochodowego na publiczny lub indywidualny rowerowy jako środka dojazdu do centrum przesiadkowego bądź miejsca pracy/nauki.</p>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.</p>
1.5	Zgodność z zasadami horyzontalnymi	<p>Projekt jest zgodny z właściwymi politykami i zasadami wspólnotowymi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) zrównoważonego rozwoju,</li> <li>b) z zasadą równości szans kobiet i mężczyzn</li> <li>c) z zasadą równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, w tym. m. in. budowanie infrastruktury w zgodzie z zasadą uniwersalnego projektowania.</li> </ol> <p>Uniwersalne projektowanie to projektowanie produktów, środowiska, programów i usług w taki sposób, by były użyteczne dla wszystkich, w możliwie największym stopniu, bez potrzeby późniejszej adaptacji lub specjalistycznego projektowania.</p> <p>Projekt zakłada dostępność dla jak najszerzego grona odbiorców, w szczególności osób z niepełnosprawnościami.</p> <p>Wnioskodawca wykazał, że projekt będzie miał pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami. Przez pozytywny wpływ należy rozumieć zapewnienie dostępności infrastruktury, transportu, towarów, usług, technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych oraz</p>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.</p>

		<p>wszelkich innych produktów projektu (które nie zostały uznane za neutralne) dla wszystkich ich użytkowników, zgodnie ze standardami dostępności, stanowiącymi załącznik do Wytycznych 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.</p> <p>Neutralność projektu w odniesieniu do zasady równości szans kobiet i mężczyzn jest dopuszczalna tylko w sytuacji, kiedy w ramach projektu wnioskodawca wskaże szczegółowe uzasadnienie, dlaczego dany projekt nie jest w stanie zrealizować jakichkolwiek działań wpływających na spełnienie ww. zasady.</p>	
1.6	Kwalifikowalność Beneficjenta	<p>Wnioskodawca należy do kategorii beneficjentów uprawnionych do ubiegania się o dofinansowanie (wymienionych w regulaminie naboru).</p> <p>Wnioskodawca nie jest wykluczony z możliwości dofinansowania lub wobec którego nie orzeczono zakazu dostępu do środków funduszy europejskich na podstawie odrębnych przepisów.</p> <p>Wnioskodawca, bądź członek lub reprezentant organu zarządzającego (wykonawczego), wspólnik lub kierownik jednostki organizacyjnej wnioskodawcy nie został skazany prawomocnym wyrokiem za przestępstwo: składania fałszywych zeznań, przekupstwa, przeciwko mieniu, wiarygodności dokumentów, obrotem pieniędzmi i papierami wartościowymi, przeciwko systemowi bankowemu, przestępstwo karnoskarbowe albo inne związane z wykonywaniem działalności gospodarczej lub popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych.</p>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.</p>
1.7	Zgodność z wymogami pomocy publicznej/de minimis	<p>W przypadku jeśli wnioskodawca deklaruje niewystępowanie pomocy publicznej:</p> <p>Wsparcie rzeczywiście nie nosi znamion pomocy publicznej (w oparciu o przesłanki występowania pomocy publicznej zawarte w art. 107 ToFUE).</p> <p>Jeżeli wnioskodawca deklaruje występowanie pomocy publicznej/de minimis w projekcie:</p> <p>Możliwe jest udzielenie pomocy publicznej/ pomocy de minimis, a zakres projektu jest możliwy do objęcia wsparciem oraz wnioskodawca jest uprawniony do otrzymania pomocy zgodnie z odpowiednim rozporządzeniem:</p> <p>- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 19 marca 2015 r. w sprawie udzielania pomocy de minimis w ramach regionalnych programów operacyjnych na lata 2014–2020.</p> <p>Jeśli projekt dotyczy usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym:</p> <p>Usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym realizowane są zgodnie z prawem pomocy publicznej.</p>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.</p>
1.8	Zgodność realizacji projektu przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie z przepisami prawa	<p>Jeżeli projekt rozpoczął się przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie, to przestrzegano obowiązujących przepisów prawa dotyczących danego projektu, zgodnie z art. 125 ust. 3 lit. e) rozporządzenia (UE) 1303/2013 z 17 grudnia 2013 r.</p> <p>Kryterium nie dotyczy projektów, których realizacja nie rozpoczęła się przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie.</p>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”, „nie dotyczy”.</p>
1.9	Kwalifikowalność projektu	<p>Operacja wybrana do dofinansowania z funduszy nie obejmuje przedsięwzięcia będącego częścią operacji, która została objęta lub powinna być objęta procedurą odzyskiwania zgodnie z art. 71 Rozporządzenia Parlamentu i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w następstwie przeniesienia działalności produkcyjnej poza obszar objęty programem.</p> <p>Projekt wynika z planu gospodarki niskoemisyjnej - nie dotyczy projektów z zakresu działań informacyjno-promocyjnych oraz z planu zrównoważonej mobilności miejskiej - nie dotyczy typu 3.</p> <p>Projekt jest kompleksowy, obejmujący powyżej 25% udziału punktów świetlnych objętych modernizacją w stosunku do wszystkich punktów w danym systemie (dotyczy projektów z zakresu oświetlenia miejskiego).</p>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.</p>

		<p>Projekt przyczynia się do: szerszego wykorzystania transportu publicznego i niezmotoryzowanego, ograniczenia wykorzystania samochodów osobowych, integracji gałęzi transportowych, ograniczenia emisji zanieczyszczeń, zatłoczenia i hałasu, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jest elementem kompleksowego/zintegrowanego projektu, który spełnia powyższe warunki. – dotyczy typu 1 i 2.</p> <p>Projekt z zakresu transportu publicznego dotyczy zakupu/modernizacji taboru jedynie niskoemisyjnego i bezemisyjnego zasilanego paliwem alternatywnym.</p> <p>Zakres interwencji w infrastrukturę drogową transportu publicznego może obejmować jedynie elementów wskazanych w SOOP.</p> <p>Projekt jest wskazany na liście projektów priorytetowych w ramach Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Koszalińsko-Koło-brzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego.</p>	
1.10	Gotowość do uruchomienia funkcjonowania infrastruktury po zakończeniu projektu	<p>Możliwe jest korzystanie z produktów wytworzonych w wyniku realizacji projektu bezpośrednio po jego zakończeniu. Opis projektu wyraźnie wskazuje na to, że bezpośrednio po zakończeniu realizacji projektu możliwe jest wykorzystanie pełnej funkcjonalności infrastruktury i nie wymaga dodatkowych działań (innych projektów itp.) w celu jej pełnego wykorzystania.</p> <p>Wnioskodawca posiada bądź wie, w jaki sposób zapewni, zasoby techniczne, kadrowe i wiedzę gwarantujące uruchomienie funkcjonowania infrastruktury po zakończeniu projektu.</p>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.</p>
1.11	Zgodność ze Strategią Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Koszalińsko – Koło-brzesko – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego	<p>W ramach kryterium ocenie podlega zgodność projektu z założeniami i kierunkami rozwoju przyjętymi w Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) oraz wpływ projektu na wzmocnienie integralności i funkcjonalności Koszalińsko – Koło-brzesko – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (KKBOF). Na kryterium składa się ocena spełnienia każdego z następujących warunków:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Projekt bezpośrednio przyczynia się do realizacji adekwatnego celu / działania Strategii ZIT.</li> <li>2. Realizacja projektu przyczyni się do osiągnięcia wartości docelowej wskaźnika, adekwatnego dla danego typu projektu i celu / działania Strategii ZIT.</li> <li>3. Projekt przyczynia się do wzmocnienia integralności i funkcjonalności KKBOF – projekt jest zintegrowany/ komplementarny z innymi przedsięwzięciami zrealizowanymi, trwającymi lub zaplanowanymi do realizacji w ramach Strategii ZIT.</li> </ol>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.</p>

Kryteria administracyjności			
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
1	2	3	4
2.1	Możliwość oceny merytorycznej wniosku	<p>Wszystkie pola we wniosku są wypełnione w taki sposób, że dają możliwość oceny merytorycznej wniosku. Wniosek zawiera szczegółowe opisy dotyczące produktów lub usług, które mają być dostarczone w ramach projektu, plan finansowy oraz termin realizacji.</p> <p>Opisy we wniosku oraz w załącznikach są ze sobą spójne, nie zawierają sprzecznych ze sobą kwestii.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Jakość przedstawionych dokumentów (dokumentacji projektowej) pozwala na dokonanie tej oceny. Należy zweryfikować przede wszystkim opisy (w tym analizy, wnioski oraz szacowanie i adekwatność wskaźników) w kontekście ich: Poprawności - weryfikacja wniosku w kontekście błędów popełnionych zarówno w opisach (rzutujących na ich rozumienie, znaczenie, czy wiarygodność), ich aktualności (kiedy są dostępne nowsze dane lub użyte źródła straciły ważność), jak i w analizach i wnioskowaniu (np. błędy rachunkowe zmieniające znacząco wynik analiz)</li> <li>Wiarygodności - weryfikacja wniosku w zakresie wiarygodności dotyczy weryfikacji przyjmowanych założeń oraz źródeł danych, na podstawie których dokonywane są analizy i tworzone opisy, a także wnioski.</li> <li>Rzetelności – dokładności, z jaką opisy odzwierciedlają każdy z aspektów poszczególnych elementów projektu. Dotyczy etapu tworzenia opisów. Opisy zawsze powinny brać pod uwagę te same czynniki. Oznacza to, że opisy powinny być spójne w czasie (po upływie pewnego czasu ponownie sporządzone opisy powinny przekazywać podobne treści) oraz spójne wewnętrznie (nie występowały sprzeczności w opisach spowodowane braniem pod uwagę innych czynników za każdym razem; wybrane do analizy lub opisów elementy populacji/ otoczenia powinny być reprezentatywne na tyle, aby odzwierciedlały rzeczywistą sytuację, a w przypadku interpretacji – błąd związany z interpretacjami był minimalny).</li> </ul>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.</p>
2.2	Zgodność z kwalifikowalnością wydatków	<p>Planowane wydatki są uzasadnione, racjonalne i adekwatne do zakresu i celów projektu oraz celów działania.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Wydatki w projekcie są zaplanowane: <ul style="list-style-type: none"> <li>w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasad: <ol style="list-style-type: none"> <li>uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów,</li> <li>optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów;</li> </ol> </li> <li>w sposób umożliwiający terminową realizację zadań;</li> <li>w wysokości i terminach wynikających z wcześniej zaciągniętych zobowiązań.</li> </ul></li></ol> <p>Wydatki założone w projekcie są zgodne z katalogiem wydatków, limitami oraz zasadami kwalifikowalności określonymi w Regulaminie naboru.</p> <p>Zasady kwalifikowalności obejmują w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ramy czasowe kwalifikowalności;</li> <li>sposoby szacowania wartości;</li> <li>brak wykluczenia w katalogu wydatków kwalifikowalnych;</li> <li>charakter planowanych wydatków w uzasadniony sposób odpowiada celom projektu;</li> <li>cel projektu jest racjonalnie zaplanowany (tj. nakłady nie są zawyżone w stosunku do potencjalnych efektów). Cel nie może być osiągnięty przy nakładach o niższej wysokości bądź węższym zakresie rzeczowym;</li> <li>poniesienie wydatków jest optymalne pod względem technicznym, ekonomicznym i funkcjonalnym i w bezpośrednim stopniu dąży do realizacji podstawowych celów projektu</li> </ul>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.</p>

		<p>znajdując jednocześnie adekwatne odzwierciedlenie we wskaźnikach produktu lub rezultatu;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>wysokość poszczególnych wydatków została prawidłowo i rzetelnie oszacowana (tj. czy wydatki nie zostały zawyżone);</li> <li>wysokość oraz kwalifikowalność zaplanowanych wydatków nie budzi wątpliwości.</li> </ul> <p>W ramach projektu wydatki na przedsięwzięcia z zakresu infrastruktury drogowej stanowić mogą jedynie mniejszą część budżetu projektu.</p>	
2.3	Intensywność wsparcia	Maksymalny poziom dofinansowania UE wydatków kwalifikowalnych na poziomie projektu nie przekracza 85%.	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.</p>
2.4	Prawidłowość pomocy publicznej	<p>Przy obliczaniu całkowitego wkładu publicznego we właściwy sposób uwzględniono zasady dotyczące pomocy publicznej oraz pomocy de minimis (jeśli dotyczy), w tym kumulację pomocy publicznej. W przypadku ubiegania się o pomoc de minimis weryfikowane jest, czy kwota pomocy de minimis, o którą ubiega się wnioskodawca/partner uprawniony do ubiegania się o dofinansowanie nie wpłynie na przekroczenie łącznego limitu pomocy de minimis zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa. Kryterium weryfikowane jest zarówno na etapie aplikowania, jak i na moment zawarcia umowy o dofinansowanie.</p> <p>Nie dotyczy projektów nie objętych pomocą publiczną/de minimis.</p>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”, „nie dotyczy”.</p>
2.5	Poprawność okresu realizacji	<p>Harmonogram projektu został zaplanowany realnie i racjonalnie.</p> <p>Wszystkie etapy projektu wynikają z procesu inwestycyjnego i są logicznie powiązane.</p> <p>Okres realizacji projektu nie wykracza poza datę końcową okresu kwalifikowalności określonej w art. 65 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1303/2013.</p>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.</p>
2.6	Poprawność obliczeń całkowitych kosztów i całkowitych kosztów kwalifikowalnych oraz intensywności pomocy uwzględniającej generowanie dochodu w projekcie.	<p>Poprawność całkowitych kosztów i całkowitych kosztów kwalifikowalnych z uwzględnieniem wymogów określonych w art. 61 rozporządzenia (UE) nr 1303/2013, a także wystarczająca szczegółowość i racjonalne przesłanki obliczania kosztów, zarówno pod względem całkowitych kosztów niezbędnych do osiągnięcia wyznaczonych celów, jak i pod względem kosztów jednostkowych w stosownych przypadkach.</p> <p>Poprawność wyliczeń rekompensat zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 – jeśli dotyczy.</p>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”, „nie dotyczy”.</p>
2.7	Zasadność poziomu wsparcia w projekcie	<p>Słuszność wniosku, że projekt jest realny z gospodarczego i finansowego punktu widzenia oraz przynosi pozytywne skutki społeczno-gospodarcze, co uzasadnia poziom wsparcia w zakresie przewidzianym w ramach EFRR.</p> <p>Projekt wymaga dofinansowania, gdy:</p> <p><math>FNVP/C &lt; 0</math>, a <math>FRR/C &lt; \text{od stopy dyskontowej}</math></p> <p>Kryterium nie dotyczy projektów z zakresu działań informacyjno-promocyjnych.</p>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.</p>

Kryteria wykonalności			
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
1	2	3	4
3.1	Zgodność z przepisami prawa krajowego i unijnego	<p>Ocenie podlega stan przygotowania projektu do realizacji w istniejącym otoczeniu prawnym.</p> <p>Analizie podlega proces pozyskiwania niezbędnych pozwoleń i decyzji w celu osiągnięcia produktów lub usług, które mają być dostarczone w ramach projektu, osiągnięcia ich w wymaganym planie finansowym oraz zgodnie z wymaganym terminem realizacji.</p> <p>Uwzględnienie m. in.:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. kwestii związanych z uwarunkowaniami wynikającymi z procedur prawa budowlanego i zagospodarowania przestrzennego,</li> <li>2. odpowiednich procedur zamówień publicznych (jeśli dotyczy)</li> <li>3. posiadania ewentualnych koncesji, jeśli projekt zakłada realizację projektów ich wymagających.</li> </ol> <p>Projekt jest zgodny z wymogami Rozporządzenia 1370/07 – dotyczy taboru autobusowego.</p>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.</p>
3.2	Zdolność finansowa	<p>Wnioskodawca zapewni niezbędne środki finansowe do realizacji projektu, co wynika z przedstawionego planu finansowego. Sytuacja finansowa wnioskodawcy daje gwarancję realizacji przedsięwzięcia w terminie określonym we wniosku o dofinansowanie. Wnioskodawca zapewni środki finansowe do utrzymywania projektu w okresie trwałości.</p>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.</p>
3.3	Zdolność ekonomiczna	<p>Przeprowadzona analiza kosztów i korzyści w studium wykonalności jest prawidłowa, a jej wyniki wskazują na to, że projekt posiada minimalny wymagany poziom efektywności społeczno-gospodarczej. Analizy biorą pod uwagę uwarunkowania płynące z otoczenia prawnego projektu. Tam gdzie to zasadne weryfikacja spełnienia kryterium powinna korzystać ze wskaźnika B/C, którego minimalna wartość to 1.</p>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.</p>
3.4	Zdolność operacyjna	<p>Wnioskodawca gwarantuje zdolności organizacyjne do realizacji projektu zgodnie z jego celem.</p> <p>Wnioskodawca zapewnia zasoby techniczne, kadrowe i wiedzę umożliwiające terminową realizację projektu oraz gwarantujące utrzymanie trwałości projektu, w szczególności jego rezultatów.</p>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.</p>
3.5	Wykonalność techniczna/technologiczna	<p>Projekt jest wykonalny pod względem technicznym. Zaproponowane rozwiązania techniczne/technologiczne są optymalne i umożliwiają realizację projektu zgodnie z zakładanym harmonogramem.</p> <p>W przypadku projektów dotyczących dróg dla rowerów, drogi te są/będą zgodne z wymogami opracowanymi przez holenderską organizację standaryzacji CROW opublikowanej w podręczniku projektowania przyjaznej dla roweru infrastruktury "Postaw na rower" ("Signup for the Bike", CROW, Ede, 1993, wyd. polskie PKE, Kraków, 1999).</p> <p>Efekt ekologiczny jest możliwy do osiągnięcia i utrzymania w okresie trwałości.</p>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.</p>
3.6	Poprawność analizy wariantowości	<p>Przeprowadzone analizy wariantów są adekwatne do charakteru przedsięwzięcia. Przeanalizowano najważniejsze warianty i wybrano wariant najlepszy dla realizacji projektu, zawierający uzasadnienie wybranego wariantu.</p> <p>Warianty zostały przygotowane pod kątem zróżnicowanego wpływu na środowisko oraz wykorzystania najnowszych standardów technologicznych.</p>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.</p> <p>Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.</p>
3.7	Wiarygodność popytu	<p>Analiza popytu spełnia minimalnie cechy:</p>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• rzetelności – przytaczane w analizie informacje (dane, wskaźniki) wymagają podania źródła/autora,</li> <li>• szczegółowości – informacje powinny dotyczyć obszaru lub/i grupy docelowej, której dotyczy projekt – należy unikać powoływania się na ogólne tendencje (krajowe, światowe) bez odniesienia ich do sytuacji na obszarze realizacji projektu czy grupy docelowej,</li> <li>• referencyjności – informacje powinny uwzględniać sytuację i tendencje w danym sektorze,</li> <li>• aktualności – należy zadbać o aktualność informacji.</li> </ul> <p>Szacowany popyt jest spójny z zadeklarowanymi parametrami w projekcie.</p>	<p>dofinansowania.  Projekty niespełniające kryterium są odrzucane.  Ocena spełniania kryterium polega na przypisaniu wartości logicznych „tak”, „nie”.</p>
--	--	---	---