

WYCIĄG
z kryteriów wyboru projektów w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020

| OŚ PRIORYTETOWA 9 MOBILNOŚĆ | | | | | |
|--|------------------------|-------------------------|--|---|---|
| DZIAŁANIE 9.1. TRANSPORT MIEJSKI | | | | | |
| PODDZIAŁANIE 9.1.2. TRANSPORT MIEJSKI | | | | | |
| KRYTERIA FORMALNE | | | | | |
| Rodzaj kryteriów | Grupa kryteriów | Obszar kryteriów | Nazwa kryterium | Definicja kryterium | Opis znaczenia |
| formalne | dopuszczalności | A. Podstawowe | A.1. Poprawność złożenia wniosku | Weryfikacja poprawności złożenia wniosku, tj.: czy został złożony w terminie i miejscu wskazanych w wezwaniu/regulaminie konkursu oraz czy dokumenty zostały sporządzone w języku polskim. | TAK / NIE kryterium obligatoryjne |
| | | | A.2. Zgodność z celem szczegółowym RPO WP oraz profilem Działania/Poddziałania | Weryfikacji podlega zgodność z celem szczegółowym, przesłankami realizacji i planowanym zakresem wsparcia określonymi w RPO WP i doprecyzowanymi w SzOOP dla Działania/Poddziałania oraz wezwaniu/regulaminie konkursu, tj.: <ul style="list-style-type: none"> ▪ typem projektu, ▪ obszarem realizacji projektu oraz w przypadku projektów realizowanych w ramach EFS: <ul style="list-style-type: none"> ▪ grupą docelową, ▪ odpowiednimi wskaźnikami monitorowania określonymi w RPO WP. | TAK / NIE kryterium obligatoryjne |
| | | | A.3. Kwalifikowalność wnioskodawcy oraz partnerów | Weryfikacji podlega spełnienie przez wnioskodawcę i ewentualnych partnerów (jeśli występują) warunków określonych w RPO WP i doprecyzowanych w SzOOP oraz wezwaniu/regulaminie konkursu. | TAK / NIE kryterium obligatoryjne |
| | | | A.4. Partnerstwo | Weryfikacji podlega: <ul style="list-style-type: none"> ▪ czy w projekcie występuje partnerstwo (dotyczy wyłącznie naborów z określonym wymogiem partnerstwa), ▪ czy występujące w projekcie partnerstwo z podmiotami spoza | TAK / NIE / NIE DOTYCZY kryterium |

| | | | | | |
|--|--|--|--|---|---|
| | | | | sektora finansów publicznych spełnia warunki określone w art. 33 ust. 2 Ustawy z dnia 11 lipca 2014 roku o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020. | obligatoryjne |
| | | | A.5. Kwalifikowalność wartości projektu | W przypadku Działań/Poddziałań, dla których w SzOOP oraz wezwaniu/regulaminie konkursu określono maksymalną/minimalną wartość projektu, weryfikacji podlega spełnienie przez projekt warunków w tym zakresie. | TAK / NIE / NIE DOTYCZY kryterium obligatoryjne |
| | | | A.6. Kwalifikowalność okresu realizacji projektu | Weryfikacji podlega zgodność okresu realizacji projektu z: <ul style="list-style-type: none"> warunkami określonymi w wezwaniu/regulaminie konkursu, okresem kwalifikowalności wydatków wynikającym z zasad przyznawania pomocy publicznej (jeśli dotyczy) oraz czy projekt nie został zakończony, zgodnie z art. 65 rozporządzenia ogólnego. | TAK / NIE kryterium obligatoryjne |
| | | | A.7. Pomoc publiczna | W przypadku naborów z określonym wymogiem zastosowania pomocy publicznej, weryfikacji podlega deklaracja wnioskodawcy w zakresie wystąpienia bądź braku wystąpienia pomocy publicznej. | TAK / NIE / NIE DOTYCZY kryterium obligatoryjne |
| | | | A.8. Montaż finansowy projektu | Weryfikacji podlega poprawność i kompletność montażu finansowego oraz zgodność wnioskowanego procentowego udziału dofinansowania z EFRR lub EFS i wysokości kwoty wsparcia (jeśli dotyczy) z maksymalnym limitem przewidzianym w SzOOP oraz wezwaniu/regulaminie konkursu. | TAK / NIE kryterium obligatoryjne |
| | | | A.9. Cross-financing ¹ | W przypadku naborów z określonym wymogiem zastosowania cross-financingu, weryfikacji podlega: <ul style="list-style-type: none"> czy występuje on w projekcie, czy spełnia on warunki określone w RPO WP i doprecyzowane w SzOOP oraz wezwaniu/regulaminie konkursu. | TAK / NIE / NIE DOTYCZY kryterium obligatoryjne |
| | | | A.10. Zgodność z politykami horyzontalnymi UE | Weryfikacji podlega wpisywanie się rozwiązań zawartych w projekcie w polityki horyzontalne UE w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> promowania zrównoważonego rozwoju, równości szans i niedyskryminacji oraz czy spełniają one standard minimum w zakresie równości szans kobiet i mężczyzn. | TAK / NIE kryterium obligatoryjne |
| | | | A.11. Zgodność z wymaganiami formalno-prawnymi | Weryfikacji podlega zgodność projektu ze specyficznymi wymaganiami formalno-prawnymi warunkującymi realizację projektu wskazanymi w UP, RPO WP, SzOOP oraz | TAK / NIE / NIE DOTYCZY kryterium |

¹ Kryterium aktywne z uwagi na zapisy pkt 18 SzOOP obowiązującego dla konkursu nr RPPM.09.01.02-IZ.00-22-001/16.

| | | | | | |
|--|--|----------------|---|---|---|
| | | | | wezwaniu/regulaminie konkursu. W szczególności zgodność projektu z zapisami gminnych dokumentów z zakresu gospodarki niskoemisyjnej (np. strategię/plany gospodarki niskoemisyjnej) zawierającymi elementy zrównoważonych planów mobilności miejskiej. | obligatoryjne |
| | | | A.12. Zgodność z przedsięwzięciem strategicznym | Weryfikacji podlega zgodność projektu z ramami przedsięwzięcia strategicznego wymienionego we właściwym RPS. | TAK / NIE / NIE DOTYCZY kryterium obligatoryjne |
| | | | A.13. Zgodność z IS | Weryfikacji podlega zgodność projektu z obszarami inteligentnych specjalizacji regionu. | TAK / NIE / NIE DOTYCZY kryterium obligatoryjne |
| | | | A.14. Zgodność ze Strategią ZIT | Weryfikacji podlega zgodność projektu ze Strategią ZIT w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> ▪ przedłożenia przez wnioskodawcę pozytywnej opinii Związku ZIT, wydanej w zakresie: zgodności z celami Strategii, zgodności z kryteriami wyłaniania przedsięwzięć, przyjętymi w Strategii ZIT, oddziaływania na OMT (w tym wzmacniania funkcji metropolitalnych), uzasadnienia potrzeby realizacji, zgodności zakresu rzeczowego z przedsięwzięciem opisanym w Strategii, wpływu na efekty realizacji Strategii (w tym wskaźniki), ▪ zgodności zakresu rzeczowego projektu z określonym przedsięwzięciem opisanym w Strategii ZIT. | TAK / NIE / NIE DOTYCZY kryterium obligatoryjne |
| | | B. Specyficzne | Kwalifikowalność specyficzna dla Działania/Poddziałania | Weryfikacji podlega zgodność projektu z innymi warunkami wynikającymi ze specyfiki Działania/Poddziałania określonymi w SzOOP oraz wezwaniu/regulaminie konkursu. | TAK / NIE / NIE DOTYCZY kryterium obligatoryjne |

KRYTERIA WYKONALNOŚCI

| Rodzaj kryteriów | Grupa kryteriów | Obszar kryteriów | Nazwa kryterium | Definicja kryterium | Opis znaczenia |
|------------------|-----------------|----------------------------------|-------------------------------|---|---|
| merytoryczne | wykonalności | A. Wykonalność rzeczowa projektu | A.1. Możliwe warianty | Weryfikacja analizy różnych wariantów realizacji przedsięwzięcia (inne możliwe sposoby osiągnięcia celu projektu) oraz wyboru wariantu do realizacji wraz z uzasadnieniem. | TAK / NIE kryterium obligatoryjne |
| | | | A.2. Zakres rzeczowy projektu | Weryfikacja zakresu rzeczowego projektu (w tym zasadności cross-financingu – jeśli występuje) w kontekście jego celów, wskazanych problemów, lokalizacji, konstrukcji budżetu oraz osiągnięcia deklarowanych wskaźników. Ocena przyjętych rozwiązań | TAK / NIE kryterium obligatoryjne |

| | | | | |
|--|---|-------------------------------------|--|--|
| | | | technicznych i technologicznych pod kątem spełniania obowiązujących norm i standardów, ich innowacyjności (jeżeli zasadne) oraz efektywnego wykorzystania zasobów. | |
| | | A.3. Trwałość technologiczna | Ocena wybranej technologii, przyjętych rozwiązań w zakresie konstrukcji i urządzeń powstałych i zakupionych w ramach projektu pod kątem zapewnienia ich trwałości w wymaganym okresie referencyjnym. | TAK / NIE kryterium obligatoryjne |
| | | A.4. Poprawność procedury OOS | Weryfikacja zgodności postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko oraz decyzji warunkujących realizację inwestycji z właściwymi przepisami prawa wskazanymi w Wytycznych dotyczących oceny oddziaływania na środowisko projektów dofinansowanych w ramach RPO WP 2014-2020 stanowiących załącznik do <i>Zasad wdrażania RPO WP 2014-2020</i> . | TAK / NIE / NIE DOTYCZY kryterium obligatoryjne |
| | B. Wykonalność finansowo-ekonomiczna projektu | B.1. Nakłady na realizację projektu | Ocena nakładów na realizację projektu oraz nakładów odtworzeniowych dotyczących jego eksploatacji z uwzględnieniem ich niezbędności i adekwatności (zasadności) w kontekście planowanych do uzyskania wskaźników. Weryfikacja harmonogramu rzeczowo-finansowego. Weryfikacja zgodności wydatków kwalifikowalnych ujętych we wniosku z zasadami kwalifikowania wydatków określonymi w wytycznych stanowiących załącznik do <i>Zasad wdrażania RPO WP 2014-2020</i> oraz regulaminie konkursu. | TAK / NIE kryterium obligatoryjne |
| | | B.2. Założenia do analiz | Ocena realności założeń przyjętych na potrzeby analiz finansowej i ekonomicznej w kontekście stanu faktycznego oraz zdiagnozowanych problemów i potrzeb. Analiza planu funkcjonowania po zakończeniu realizacji projektu. | TAK / NIE kryterium obligatoryjne |
| | | B.3. Analiza finansowa projektu | Weryfikacja metodologii, wyników kalkulacji przychodów ze sprzedaży w oparciu o analizę popytu oraz prognozy kosztów eksploatacyjnych inwestora, a w przypadku projektów generujących dochód – poprawności wyliczenia luki w finansowaniu (jeśli dotyczy). Analiza płynności finansowej inwestora w związku z realizacją projektu w oparciu o rachunek przepływów pieniężnych. Weryfikacja wskaźników finansowej efektywności projektu oraz opisowa ocena efektywności finansowej projektu. Weryfikacja poprawności ustalenia poziomu dofinansowania w oparciu o zasady przewidziane dla projektów generujących dochód lub zasady zawarte w rozporządzeniach w sprawie udzielania pomocy publicznej. Weryfikacja zgodności projektu z właściwym programem pomocowym. | TAK / NIE kryterium obligatoryjne |

| | | | B.4. Analiza ekonomiczna projektu | Weryfikacja metodologii przeprowadzanej analizy ekonomicznej. Weryfikacja wskaźników ekonomicznej efektywności projektu. Opisowa ocena kosztów i korzyści ekonomicznych projektu. | TAK / NIE kryterium obligatoryjne | |
|---------------------------------|-----------------|---|--|--|--------------------------------------|---------------------|
| | | | B.5. Trwałość instytucjonalno-finansowa | Weryfikacja opisu sposobu zarządzania majątkiem, który powstanie w wyniku realizacji projektu (jeśli dotyczy), a także jego eksploatacji z uwzględnieniem utrzymania celów projektu. Analiza stabilności finansowej oraz zdolności instytucjonalnej wnioskodawcy. | TAK / NIE kryterium obligatoryjne | |
| KRYTERIA STRATEGICZNE I STOPNIA | | | | | | |
| TRYB KONKURSOWY | | | | | | |
| Rodzaj kryteriów | Grupa kryteriów | Obszar kryteriów | Nazwa kryterium | Definicja kryterium | Opis znaczenia | |
| | | | | | Waga | Max. liczba punktów |
| merytoryczne | strategiczne | A. Wkład projektu w realizację Programu | A.1. Profil projektu na tle zapisów Programu | <p>Oceniany jest stopień, w jakim założenia, cele i zakres przedmiotowy projektu wpisują się w cele, rezultaty i ukierunkowanie Osi Priorytetowej/Działania oraz czy stanowią odpowiedź na zidentyfikowane w Programie wyzwania. W szczególności ocenie podlega integracja różnych form transportu niskoemisyjnego w regionie.</p> <p>W ramach oceny zakłada się, że projekty ujęte w ZPT spełniają kryterium w maksymalnym stopniu pod warunkiem pełnej zgodności z przyjętymi w ZPT uzgodnieniami.</p> <p>0 pkt – założenia, cele lub zakres przedmiotowy projektu w niedostatecznym stopniu wpisują się w cele, rezultaty i ukierunkowanie Osi Priorytetowej/Działania lub budzą poważne wątpliwości, w szczególności co do wpływu na integrację różnych form transportu niskoemisyjnego w regionie</p> <p>1 pkt – założenia, cele i zakres przedmiotowy projektu w dostatecznym stopniu nawiązują do celów, rezultatów i ukierunkowania Osi Priorytetowej/Działania oraz gwarantują rzeczywisty wpływ na integrację różnych form transportu niskoemisyjnego w regionie</p> <p>2 pkt – założenia, cele i zakres przedmiotowy projektu w wysokim stopniu nawiązują do celów, rezultatów i</p> | 2,5 | 5 |

| | | | | | | |
|--|--|--|---|---|----|----|
| | | | | <p>ukierunkowania Osi Priorytetowej/Działania oraz gwarantują rzeczywisty wpływ integracji różnych form transportu niskoemisyjnego w regionie</p> <p>2 pkt – projekt jest zgodny z zakresem uzgodnionym w ramach ZPT</p> | | |
| | | | A.2. Potrzeba realizacji projektu | <p>Oceniany jest stopień, w jakim projekt jest odpowiedzią na istotną, zdiagnozowaną potrzebę, jak również pilność proponowanych działań na tle konsekwencji ich zaniechania.</p> <p>W szczególności ocenie podlega potrzeba mierzona liczbą połączeń do i z węzła w ciągu doby.</p> <p>W ramach oceny zakłada się, że projekty ujęte w ZPT spełniają kryterium w maksymalnym stopniu pod warunkiem pełnej zgodności z przyjętymi w ZPT uzgodnieniami.</p> <p>0 pkt – potrzeba realizacji projektu nie została w dostatecznym stopniu udokumentowana analizą potrzeb mierzoną liczbą połączeń do i z węzła w ciągu doby lub analiza taka jest nieprzekonywująca bądź projekt nie odpowiada zdiagnozowanym potrzebom</p> <p>1 pkt – potrzeba realizacji projektu została w dostatecznym stopniu udokumentowana analizą potrzeb mierzona liczbą połączeń do i z węzła w ciągu doby, ale w świetle wskaźnika dostępności nie występuje wysoka pilność na tle innych projektów</p> <p>2 pkt – potrzeba realizacji projektu została udokumentowana przekonującą analizą mierzona liczbą połączeń do i z węzła w ciągu doby a obecny poziom wykorzystania transportu zbiorowego wskazuje na wysoką pilność na tle innych projektów</p> <p>2 pkt – projekt jest zgodny z zakresem uzgodnionym w ramach ZPT</p> | 5 | 10 |
| | | | A.3. Wkład w zakładane efekty realizacji Programu | <p>Oceniany jest stopień, w jakim efekty realizacji projektu stanowią wkład w osiągnięcie założonych rezultatów, w tym wskaźników i ram wykonania zdefiniowanych w Osi Priorytetowej/Działaniu oraz efektywność przyjętych rozwiązań rozumiana, jako stosunek dofinansowania z Programu do planowanych rezultatów w świetle</p> | 10 | 20 |

| | | | | | | |
|--|--|--|-----------------------------|--|-----|----|
| | | | | <p>oczekiwanych efektów Osi Priorytetowej/Działania.</p> <p>0 pkt – planowane efekty projektu nie wniosą lub wniosą minimalny na tle innych projektów wkład w osiągnięcie spodziewanych efektów realizacji Osi Priorytetowej/Działania (w tym wskaźników i ram wykonania) bądź też nie zostały one dostatecznie opisane</p> <p>0 pkt – planowane efekty projektu wniosą wkład w osiągnięcie spodziewanych efektów realizacji Osi Priorytetowej/Działania (w tym wskaźników i ram wykonania), ale stosunek dofinansowania z Programu do planowanych rezultatów jest niekorzystny w świetle oczekiwanych efektów Osi Priorytetowej/Działania</p> <p>1 pkt – planowane efekty projektu wniosą umiarkowany na tle innych projektów wkład w osiągnięcie spodziewanych efektów realizacji Osi Priorytetowej/Działania (w tym wskaźników i ram wykonania), a projekt cechuje się korzystnym stosunkiem dofinansowania z Programu do planowanych rezultatów w świetle oczekiwanych efektów Osi Priorytetowej/Działania.</p> <p>2 pkt – planowane efekty projektu wniosą istotny na tle innych projektów wkład w osiągnięcie spodziewanych efektów realizacji Osi Priorytetowej/Działania (w tym wskaźników i ram wykonania), a stosunek dofinansowania z Programu do planowanych rezultatów w świetle oczekiwanych efektów Osi Priorytetowej/Działania w świetle celów projektu jest korzystny</p> | | |
| | | | A.4. Oddziaływanie projektu | <p>Oceniana jest skala, w jakiej realizacja projektu oddziaływać będzie na faktyczny zasięg obsługi systemu transportowego wynikający z rangi węzła.</p> <p>W ramach oceny zakłada się, że projekty ujęte w ZPT spełniają kryterium w maksymalnym stopniu pod warunkiem pełnej zgodności z przyjętymi w ZPT uzgodnieniami.</p> <p>0 pkt – projekt oddziałuje w znikomym stopniu na faktyczny zasięg obsługi systemu transportowego wynikający z rangi węzła bądź też opis projektu nie pozwala na miarodajną ocenę jego oddziaływania</p> | 7,5 | 15 |

| | | | | | | |
|--|--|----------------------|--------------------------------|--|------------|-----------|
| | | | | <p>1 pkt – projekt oddziałuje w umiarkowanym stopniu na faktyczny zasięg obsługi systemu transportowego wynikający z rangi węzła,</p> <p>2 pkt – projekt oddziałuje w istotnym stopniu na faktyczny zasięg obsługi systemu transportowego wynikający z rangi węzła,</p> <p>2 pkt – projekt jest zgodny z zakresem uzgodnionym w ramach ZPT</p> | | |
| | | Razem A | | | 50 | |
| | | B. Metodyka projektu | B.1. Kompleksowość projektu | <p>Oceniany jest dobór działań w świetle zdefiniowanego problemu oraz ich wieloaspektowość i kompleksowość z punktu widzenia zdolności do jego skutecznego i trwałego rozwiązania. W ocenie uwzględnia się, w szczególności kompleksowość projektu w kontekście funkcjonalności węzła, jako miejsca integracji różnych podsystemów transportu publicznego, oraz działań służących wzrostowi przewozów pasażerskich.</p> <p>0 pkt – projekt obejmuje pojedynczy element infrastruktury transportu zbiorowego</p> <p>1 pkt – projekt obejmuje pojedynczy element infrastruktury transportu zbiorowego, ale jest to uzasadnione w świetle dotychczas zrealizowanych działań lub obejmuje więcej elementów infrastruktury transportu zbiorowego, ale nie przewiduje działań służących wzrostowi przewozów pasażerskich</p> <p>2 pkt – projekt jest wielowątkowy i obejmuje w sposób kompleksowy realizację elementów infrastruktury transportu zbiorowego oraz działań służących wzrostowi przewozów pasażerskich, a także – w ramach finansowania krzyżowego – działania dotyczące kampanii informacyjno-edukacyjnych promujących transport zbiorowy</p> | 10 | 20 |
| | | | B.2. Komplementarność projektu | <p>Oceniany jest związek projektu z innymi przedsięwzięciami, dotyczącymi, w szczególności infrastruktury transportowej (niezależnie od źródeł finansowania i podmiotu realizującego) oraz stopień, w jakim analizowane projekty i ich rezultaty warunkują lub wzmacniają się nawzajem.</p> | 2,5 | 5 |

| | | | | | | |
|--|--|---|--|---|-----------|--|
| | | | | 0 pkt – brak powiązań 1 pkt – projekt jest powiązany z innymi projektem/projektami zrealizowanymi, w taki sposób, że ich rezultaty wzmacniają się wzajemnie 2 pkt – projekt jest powiązany z innymi projektem/projektami zrealizowanymi w taki sposób, że ich rezultaty warunkują się wzajemnie i/lub stanowią następujące po sobie etapy określonego programu działania | | |
| | | Razem B | | | 25 | |
| | C. Specyficzne ukierunkowanie projektu | C.1. Zgodność z Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego i określonymi w nim zasadami | Oceniana jest zgodność z celami i kierunkami Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego oraz właściwymi dla nich zasadami. 0 pkt – projekt nie wpisuje się w żaden cel i kierunek Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 1 pkt – projekt wpisuje się we właściwy cel i kierunek Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, ale nie jest zgodny z zasadami zagospodarowania przestrzennego, właściwymi dla danego celu i kierunku 2 pkt – projekt wpisuje się we właściwy cel i kierunek planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego oraz jest zgodny z zasadami zagospodarowania przestrzennego, właściwymi dla danego celu i kierunku bądź też projekt wpisuje się we właściwy cel i kierunek, dla których szczegółowe zasady nie zostały określone | 5 | 10 | |
| | | C.2. Zgodność z planami zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jednostek samorządu terytorialnego lub MOF | Oceniana jest zgodność projektu z planami zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jednostek samorządu terytorialnego lub MOF. 0 pkt – projekt nie jest zgodny z planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jednostek samorządu terytorialnego lub MOF lub taki plan nie istnieje 1 pkt – projekt jest zgodny z planami zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jednostek samorządu terytorialnego lub MOF i nie budzi wątpliwości | 5 | 5 | |

| | | | | | | |
|--|--|--|--|--|-----|----|
| | | | | z punktu widzenia zapisów planu | | |
| | | | C.3. Spełnienie najwyższych obowiązujących norm emisji spalin oraz oszczędność energii (dla inwestycji taborowych) | <p>Oceniana jest zgodność z preferencją dla projektów taborowych spełniających najwyższe obowiązujące normy emisji spalin, a dla taboru napędzanego paliwami alternatywnymi najlepsze parametry w zakresie zużycia energii.</p> <p>0 pkt – tabor nie spełnia najwyższych obowiązujących norm emisji spalin, a w przypadku taboru napędzanego paliwami alternatywnymi nie spełnia najlepszych parametrów w zakresie zużycia energii, emisji CO₂, NO_x, PM₁₀ itp.</p> <p>1 pkt – tabor całościowo spełnia najwyższe obowiązujące normy emisji spalin, a tabor napędzany paliwami alternatywnymi najlepsze parametry w zakresie zużycia energii</p> | 10 | 10 |
| | | | Razem C | | 25 | |
| | | | Ocena całkowita | | 100 | |