



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



KARTA OCENY MERYTORYCZNEJ WNIOSKU O DOFINANSOWANIE PROJEKTU W RAMACH RPOWP

Priorytet II: Rozwój infrastruktury transportowej

Działanie 2.3. Rozwój transportu publicznego / procedura konkursowa

Nr ewidencyjny (według KSI).....

Tytuł projektu.....

Wnioskodawca:.....

Wnioskowana kwota dotacji:

w tym EFRR:....., Budżet państwa:

Lp.	Kryteria merytoryczno – techniczne dopuszczające ogólne	Wymogi kryterium	TAK	NIE	NIE DOTYCZY	UZASADNIENIE
1.	Informacje zawarte w różnych częściach wniosku, biznes planu/studium wykonalności oraz załączników są ze sobą spójne.	Czy informacje niezbędne do dokonania oceny projektu i sposobu jego realizacji zawarte w dokumentach złożonych w ramach konkursu są jednoznaczne i spójne? Czy na podstawie zawartych we wniosku i załącznikach informacji możliwe jest dokonanie oceny projektu w ramach wymaganych kryteriów merytorycznych ?				
2.	Wnioskodawca wiarygodnie uzasadnił, konieczność realizacji projektu oraz związek celów projektu z celami osi/działania i dokumentami strategicznymi określonymi w dokumentacji konkursowej	Czy wnioskodawca uzasadnił potrzebę realizacji projektu? Czy uzasadnienie realizacji projektu jest wiarygodne? Czy wnioskodawca określił cele realizacji projektu? Czy wskaźniki projektu odzwierciedlają założone cele projektu? Czy cele projektu są zbieżne z celami osi/działania? Czy wnioskodawca wskazał i wiarygodnie uzasadnił potrzebę finansowania projektu środkami publicznymi? Czy wnioskodawca wskazał i uzasadnił związek celów projektu z dokumentami strategicznymi?				
3.	Wydatki kwalifikowane projektu są	Czy wskazane wydatki kwalifikowane projektu są				

	zgodne z zasadami działania, precyzyjnie określone, racjonalne i niezbędne do realizacji celów projektu	zgodne z zasadami finansowania projektu w ramach działania? Czy wskazane wydatki kwalifikowane projektu są precyzyjnie określone - są identyfikowalne i są wystarczająco szczegółowe? Czy wnioskodawca przedstawił metodologię oszacowania wydatków? Czy wskazane wydatki kwalifikowane projektu są racjonalne? Czy wskazane wydatki kwalifikowane projektu są niezbędne do realizacji celów projektu?				
4.	Wykonalność techniczna projektu	Czy projekt jest gotowy do realizacji? Czy istnieją przeszkody formalne i prawne w realizacji projektu? Czy wnioskodawca posiada niezbędne prawa własności, pozwolenia, licencje itp. niezbędne w realizacji projektu lub czy uzyskanie odpowiednich praw, pozwoleń, licencji itp. zostało w projekcie uwzględnione i jest wysoce prawdopodobne? Czy wnioskodawca posiada odpowiednie zasoby techniczne i ludzkie niezbędne do prawidłowej realizacji projektu lub czy wiarygodnie opisał sposób pozyskania tych zasobów? Czy harmonogram realizacji projektu jest racjonalny i wykonalny? Czy projekt jest zgodny z obowiązującymi normami technicznymi?				
5.	Wykonalność finansowa projektu	Czy prognozy finansowe nie zawierają istotnych błędów rachunkowych? Czy prognozy finansowe zostały sporządzone zgodnie z zasadami /określonymi w dokumentacji konkursowej? Czy w prognozach finansowych prawidłowo ujęto wszystkie istotne finansowe elementy projektu? Czy źródła finansowania projektu są jednoznaczne, wiarygodne i potwierdzone odpowiednimi dokumentami? Czy zapewniona jest płynność finansowa realizacji projektu? Czy wskazane w prognozach poszczególne wielkości (wartość przychodów, kosztów, składników majątku i pasywów) są wiarygodnie uzasadnione?				

6.	Wnioskodawca zapewni trwałość projektu	Czy utrzymanie wskaźników projektu w okresie 5 lat (3 lat w przypadku MŚP) jest wykazane? Czy wnioskodawca dokonał analizy czynników ryzyka dotyczących utrzymania trwałości projektu i czy zaplanował odpowiednie działanie w przypadku ich wystąpienia? Czy z przedstawionych przez Wnioskodawcę dokumentów wynika, że cele projektu zostaną utrzymane po zakończeniu jego realizacji oraz że projekt nie będzie poddany znaczącym modyfikacjom?				
7.	Projekt nie wywołuje negatywnego wpływu na realizację polityk horyzontalnych UE wynikających z Rozporządzenia Rady WE nr 1083/2006	Czy wnioskodawca wiarygodnie odniósł się do wpływu projektu na polityki horyzontalne UE (ochrona środowiska, równość szans, społeczeństwo informacyjne, konkurencja i zamówienia publiczne) ? Czy wpływ projektu na realizację wszystkich ww. polityk horyzontalnych jest neutralny lub pozytywny?				

L.p.	Kryteria merytoryczno – techniczne dopuszczające szczególne	Wymogi kryterium	TAK	NIE	NIE DOTYCZY	UZASADNIENIE
1.	Analiza ekonomiczna	Czy ENPV jest większe od 0? Czy wskaźnik B/C (korzyści do kosztów ekonomicznych) obliczono w sposób poprawny i czy jest wyższy niż 1? Czy ERR jest wyższe niż stopa dyskontowa?				
2.	Pomoc publiczna w projekcie	Czy wnioskodawca przeprowadził test pomocy publicznej i prawidłowo zakwalifikował projekt pod względem występowania pomocy publicznej? Czy wnioskodawca zastosował właściwe rozporządzenie pomocowe w przypadku gdy wynik testu jest pozytywny i projekt jest objęty pomocą publiczną? Czy wnioskodawca poprawnie wyliczył kwotę rekompensaty (jeśli dotyczy)?				

L.p.	Kryteria merytoryczno – techniczne szczegółowe (Kryteria różnicujące)	Opis	Max. suma punktów	Przyznana punktacja	Uzasadnienie
1.	Spójność z aktualnym Zintegrowanym planem rozwoju transportu publicznego	<p>W ramach kryterium badane będzie czy realizacja projektu wynika z aktualnego, kompleksowo rozwiązującego problemy komunikacyjne dokumentu pn. „Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego” – planu przyjętego uchwałą przez Radę Miasta.</p> <p>Za plany rozwoju transportu publicznego uznawane również będą Miejskie strategie rozwoju transportu / Miejskie polityki rozwoju transportu.</p> <p>0 pkt – brak zgodności lub brak dokumentu 10 pkt – projekt jest nie w pełni zgodny z dokumentem 20 pkt – projekt jest zgodny z dokumentem</p>	20		
2.	Wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań w zakresie zwiększenia jakości użytkowania transportu publicznego	<p>Ocenie poddany zostanie zakres zastosowania urządzeń i systemów usprawniających zarządzanie i sterowanie transportem publicznym. Ponadto ocenie zostanie poddany zakres zastosowania urządzeń i systemów służących zwiększeniu jakości użytkowania transportu publicznego, tj. elektroniczny system informacji pasażerów (np. elektroniczne tablice informacyjne, interaktywne plany trasy itd.), innowacyjne systemy dystrybucji i identyfikacji biletów.</p> <p>0 pkt – realizacja projektu nie wprowadza nowoczesnych elementów i rozwiązań 8 pkt – realizacja projektu wprowadza nowoczesne systemy zarządzania taboru 12 pkt – realizacja projektu wpływa na poprawę jakości funkcjonowania komunikacji miejskiej 20 pkt – realizacja projektu wprowadza jednocześnie dwa powyższe elementy</p>	20		
3.	Wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań z zakresu organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego	Kryterium to ma pozwolić na ocenę wpływu realizacji projektu w zakresie zastosowanych urządzeń, systemów i elementów usprawniających organizację i	10		

	na ulicach	<p>sterowanie ruchem przede wszystkim zwiększenia bezpieczeństwa na ulicach, tj. system centralnego sterowania ruchem drogowym, monitorowania ruchu drogowego i lokalizacji autobusów, system zarządzania zdarzeniami, system zarządzania miejscami parkingowymi. Ocenie poddany zostanie również wpływ projektu na bezpieczeństwo transportu publicznego i podróży poprzez tworzenie systemów monitorowania bezpieczeństwa na przystankach, węzłach przesiadkowych, w zakupionym/odnowionym taborze, a także wyposażenie ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego (np. zatoki, podjazdy, zjazdy, pętle) oraz pasażerów (np. przystanki, wysepki).</p> <p>0 pkt – realizacja projektu nie wprowadza nowoczesnych rozwiązań wpływających na bezpieczeństwo ruchu</p> <p>5 pkt – projekt wprowadza nowoczesny element usprawniający organizację i sterowanie ruchem na ulicach</p> <p>5 pkt – projekt przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa</p> <p>10 pkt – projekt wprowadza nowoczesne urządzenia i systemy usprawniające organizację i sterowanie ruchem oraz przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa na ulicach</p>			
4.	Wzrost ilości osób korzystających z transportu publicznego	<p>W ramach kryterium badane będzie czy realizacja projektu wpłynie na wzrost liczby osób korzystającej z transportu publicznego</p> <p>0 pkt – realizacja projektu nie wpłynie na zwiększenie liczby osób korzystających z transportu publicznego,</p> <p>1 pkt za wzrost o każdy 0,5 % liczby osób korzystających z transportu publicznego (max 10 pkt.)</p>	10		
5.	Zwiększenie dostępności i zasięgu komunikacji publicznej	<p>Kryterium to ma pozwolić na ocenę wpływu realizacji projektu na ograniczenie uciążliwości związanych z ruchem kołowym, poprzez dostosowanie przebiegu tras do potrzeb grupy docelowej, zwiększenia długości linii autobusowych i stworzenia połączeń strefa miejska – strefa podmiejska (zwiększenie zasięgu komunikacyjnego).</p>	15		

		<p>0 pkt – realizacja projektu nie przyczyni się do zwiększenia zasięgu komunikacji publicznej</p> <p>5 pkt – projekt wpłynie na dostosowanie przebiegu tras linii autobusowych do potrzeb grupy docelowej poprzez zwiększenie zasięgu komunikacji o nowe obszary miejskie,</p> <p>10 pkt – projekt wpłynie na dostosowanie przebiegu tras linii autobusowych do potrzeb grupy docelowej poprzez zwiększenie zasięgu komunikacji o nowe obszary podmiejskie,</p> <p>15 pkt – realizacja projektu wpłynie na dwa powyższe elementy</p>			
6.	Zwiększenie dostępności publicznego transportu miejskiego dla potrzeb niepełnosprawnych	<p>Oceniany będzie zakres przystosowania infrastruktury służącej obsłudze transportu miejskiego do potrzeb niepełnosprawnych.</p> <p>0 pkt – realizacja projektu nie przyczyni się do zwiększenia dostępności publicznego transportu dla potrzeb niepełnosprawnych</p> <p>5 pkt – przystosowanie infrastruktury technicznej służącej obsłudze transportu miejskiego do potrzeb niepełnosprawnych</p> <p>10 pkt – zakup autobusów przystosowanych do potrzeb niepełnosprawnych (udogodnienia na przystankach)</p> <p>15 pkt – projekt polegający na zakupie autobusów przystosowanych do potrzeb niepełnosprawnych oraz przystosowaniu infrastruktury technicznej służącej obsłudze transportu miejskiego do potrzeb niepełnosprawnych</p>	15		
7.	Poprawa stanu technicznego infrastruktury związanej z obsługą transportu miejskiego	<p>Ocenie poddany zostanie wpływ realizacji projektu na poprawę stanu technicznego infrastruktury związanej z obsługą transportu miejskiego, poprzez budowę lub przebudowę infrastruktury obsługującej tabor komunikacji miejskiej i unowocześnienie zaplecza technicznego przewoźnika w celu podniesienia jakości świadczenia usług oraz budowę lub przebudowę stacji dystrybucji gazu ziemnego lub biopaliw.</p> <p>0 pkt – realizacja projektu nie przyczyni się do poprawy stanu technicznego infrastruktury do obsługi transportu miejskiego</p>	10		

		5 pkt – realizacja projektu przyczyni się do poprawy stanu infrastruktury obsługującej tabor komunikacji miejskiej oraz unowocześnienia zaplecza technicznego przewoźnika 5 pkt – w ramach projektu zostanie wybudowana lub przebudowana stacja dystrybucji gazu ziemnego lub biopaliw 10 pkt – realizacja projektu wpłynie na dwa powyższe elementy			
RAZEM			100		

	Max. suma punktów	Przyznana punktacja	Uzyskana punktacja w stosunku do maksymalnej sumy punktów w %
	(1)	(2)	(3)=(2)/(1)*100%
Kryteria różnicujące suma	100		

Do uzupełnienia

Korekta kosztów

Zakres uzupełnień i wyjaśnień

.....

.....

.....

.....

.....

Proponowana kwota korekty kosztów

.....

.....

.....

.....

.....

Data wysłania

Data udzielonej odpowiedzi

Czy wniosek uzupełniono i/lub skorygowano koszty Tak Nie

WYNIKI OCENY: POPRAWNY DO ODRZUCENIA

Uzasadnienie w przypadku negatywnej oceny wniosku

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Imię i nazwisko oceniającego wniosek:

Data:

Podpis: