



**PROGRAM REGIONALNY**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**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?<br>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?<br>Czy uzasadnienie realizacji projektu jest wiarygodne?<br>Czy wnioskodawca określił cele realizacji projektu?<br>Czy wskaźniki projektu odzwierciedlają założone cele projektu?<br>Czy cele projektu są zbieżne z celami osi/działania?<br>Czy wnioskodawca wskazał i wiarygodnie uzasadnił potrzebę finansowania projektu środkami publicznymi?<br>Czy wnioskodawca wskazał i uzasadnił związek celów projektu z dokumentami strategicznymi? |     |     |             |              |
| 3.  | Wydatki kwalifikowane projektu są zgodne z zasadami działania, precyzyjnie   | Czy wskazane wydatki kwalifikowane projektu są zgodne z zasadami finansowania projektu w ramach  |     |     |             |              |

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

|    |  |  |  |  |  |  |
|----|--|--|--|--|--|--|
| 6. | Wnioskodawca zapewni trwałość projektu   | Czy utrzymanie wskaźników projektu w okresie 5 lat (3 lat w przypadku MŚP) jest wykazane?<br>Czy wnioskodawca dokonał analizy czynników ryzyka dotyczących utrzymania trwałości projektu i czy zaplanował odpowiednie działanie w przypadku ich wystąpienia?<br>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) ?<br>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?<br>Czy wskaźnik B/C (korzyści do kosztów ekonomicznych) obliczono w sposób poprawny i czy jest wyższy niż 1?<br>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?<br>Czy wnioskodawca zastosował właściwe rozporządzenie pomocowe w przypadku gdy wynik testu jest pozytywny i projekt jest objęty pomocą publiczną?<br>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<br/>10 pkt – projekt jest nie w pełni zgodny z dokumentem<br/>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<br/>8 pkt – realizacja projektu wprowadza nowoczesne systemy zarządzania taboru<br/>12 pkt – realizacja projektu wpływa na poprawę jakości funkcjonowania komunikacji miejskiej<br/>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   | 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).   | 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<br>5 pkt – w ramach projektu zostanie wybudowana lub przebudowana stacja dystrybucji gazu ziemnego lub biopaliw<br>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: .....