

**Instrukcja wypełniania wniosku o dofinansowanie projektu w ramach
Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027
Priorytet FEPW.03 Zrównoważona mobilność miejska
działanie FEPW.03.01 Zrównoważona mobilność miejska**

Przed rozpoczęciem wypełniania wniosku uważnie zapoznaj się z całą instrukcją wypełniania wniosku.

W przypadku jakichkolwiek niejasności bądź wątpliwości dotyczących wypełniania wniosku przekaż je za pomocą formularza kontaktowego dostępnego na stronie internetowej PARP w zakładce centrum pomocy PARP.

Informacje niezbędne do przygotowania wniosku o dofinansowanie

W celu prawidłowego wypełnienia wniosku niezbędna jest znajomość **Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027** oraz **Szczegółowego Opisu Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027**.

Wniosek o dofinansowanie powinien być przygotowany bardzo starannie. Wszystkie punkty powinny być wypełnione, zaś informacje w nich podane – rzetelne, spójne, konkretne i wyczerpujące.

Ocena projektu dokonana będzie w oparciu o analizę wszystkich informacji i danych zawartych we wniosku o dofinansowanie oraz w załącznikach.

Wniosek i załączniki należy sporządzić w języku polskim.

Wszystkie dane finansowe należy przedstawić w polskich złotych (PLN).

Niektóre pola wniosku w Lokalnym Systemie Informatycznym (LSI) zostały zablokowane do edycji, są wypełniane automatycznie, stąd też wnioskodawca nie wypełnia tych pól.

Zaleca się przygotowanie Studium wykonalności zgodnie z zakresem informacji zawartym w Niebieskiej Księdze - Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach (link: <https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/metodyka-analzy-kosztow-i-korzysci/niebieskie-ksiegi-2021-2027/>), z możliwością wykorzystania *Tablic kosztów jednostkowych do wykorzystania w analizach kosztów i korzyści* przygotowanych przez CUPT (link: <https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/narzedzia/tablice-kosztow-jednostkowych-do-wykorzystania-w-analizach-kosztow-i-korzysci/>).

Ocena poprawności analizy zostanie przeprowadzona w oparciu o Niebieską Księgę (z ang. Blue Book) (link: <https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie->



projektów/analiza-kosztów-i-korzysty/metodyka-analzy-kosztów-i-korzysty/niebieskie-ksiegi-2021-2027/)) i/albo z Wytycznymi dotyczącymi zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027 (gdy mają zastosowanie) lub z Załącznikiem III (Metodyka przeprowadzania analizy kosztów i korzyści) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/207 z 20 stycznia 2015 r., rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) nr 480/2014 z dnia 3 marca 2014 r., Vademecum oceny ekonomicznej 2021-2027 – Ogólne zasady i zastosowania sektorowe (z ang. Economic Appraisal Vademecum 2021-2027 – General Principles and Sector Applications).

INFORMACJE OGÓLNE O PROGRAMIE

Informacje w polach: *Numer wniosku o dofinansowanie, Data złożenia wniosku o dofinansowanie, Program, Priorytet, Działanie, Numer naboru* zostaną wypełnione automatycznie w LSI.

INFORMACJE OGÓLNE O PROJEKCIE

Tytuł projektu (limit 1 000 znaków).

Wpisz pełny tytuł odzwierciedlający przedmiot projektu.

Tytuł powinien identyfikować projekt, a jednocześnie nie powielać tytułu innych projektów realizowanych przez Beneficjenta lub przez inne podmioty. W przypadku, gdy projekt jest częścią większej inwestycji, powinien zawierać w tytule: przedmiot, lokalizację oraz etap, tak aby w sposób syntetyczny odnosił się do jego istoty. Tytuł nie może być nadmiernie rozbudowany.

Pamiętaj, że tytuł nie powinien ulegać modyfikacji po złożeniu wniosku o dofinansowanie i powinien, o ile to możliwe, być używany w całej dokumentacji związanej z realizacją projektu.

Data rozpoczęcia realizacji projektu

W polu *<data rozpoczęcia realizacji projektu>* podaj datę, od której planujesz rozpocząć realizację pełnego zakresu rzeczowego i finansowego projektu. Data rozpoczęcia rozumiana jako data poniesienia pierwszego wydatku kwalifikowalnego w Projekcie.

Wprowadzając dane należy wziąć pod uwagę w szczególności Wytyczne dotyczące kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027.

Dodatkowo, wskazany w tym punkcie okres realizacji projektu musi być spójny z Harmonogramem rzeczowo – finansowym.

Uwaga:



Data wprowadzona w polu *<data rozpoczęcia realizacji projektu>* nie może być wcześniejsza niż 01.01.2021 r. i późniejsza niż 31.12.2029 r. Jeżeli w projekcie poniesiono wydatki niekwalifikowalne przed 01.01.2021 r. należy je uwzględnić kumulatywnie w kwartale, w którym planuje się poniesienie pierwszego wydatku kwalifikowalnego.

Informacje zawarte w tym punkcie wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Realizacja projektu mieści się w ramach czasowych działania.

Data zakończenia realizacji projektu

W polu *<data zakończenia realizacji projektu>* podaj datę, w której planowane jest zakończenie realizacji projektu.

Zakończenie realizacji projektu rozumiane jest jako data poniesienia ostatniego wydatku kwalifikowalnego w Projekcie.

Uwaga:

Data w polu *<data zakończenia realizacji projektu>* nie może być wcześniejsza od daty rozpoczęcia realizacji projektu oraz późniejsza od daty 31.12.2029 r.

Kryterium pn. *Realizacja projektu mieści się w ramach czasowych działania* będzie spełnione wówczas, gdy okres realizacji projektu zakładany na dzień złożenia wniosku nie wykracza poza końcową datę okresu kwalifikowalności wydatków w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej, tj. 31 grudnia 2029 r.

Informacje zawarte w tym punkcie wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Realizacja projektu mieści się w ramach czasowych działania oraz Projekt nie został zakończony przed złożeniem wniosku o dofinansowanie.

Opis projektu (limit 2 000 znaków).

Opisz przedmiot (m.in. planowana infrastruktura, główne części składowe), zakres projektu i jego rezultaty. Opis projektu powinien zawierać wskazanie głównych użytkowników projektu. Opis powinien być maksymalnie konkretny i precyzyjny.

SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE O PROJEKCIE

Kompleksowość projektu (lista rozwijalna wielokrotnego wyboru).

Punkt uzupełnij poprzez wskazanie odpowiedniej wartości z listy rozwijalnej wielokrotnego wyboru. Opcje do wyboru:



1. zakup bezemisyjnego taboru tramwajowego, trolejbusowego lub autobusowego (pojazdy z napędem elektrycznym lub wodorowym)
2. budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu miejskiego i komplementarnych form mobilności
3. digitalizacja systemu mobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych

Uwaga: Pamiętaj, że w tym polu musisz wybrać co najmniej dwie wartości.

Informacje zawarte w tym punkcie wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Kompleksowość projektu.

Zgodność projektu z ideą inicjatywy Nowy Europejski Bauhaus (z ang. NEB)

Z listy rozwijanej wybierz właściwą opcję: projekt uwzględnia NEB/ projekt nie uwzględnia NEB"

Uzasadnienie (limit 1000 znaków)

Jeśli w projekcie uwzględniono zasady NEB, opisz w jaki sposób rozwiązania przewidywane w projekcie uwzględniają zasady inicjatywy Nowy Europejski Bauhaus (z ang. New European Bauhaus, NEB).

Założenia NEB odnoszą się do tych elementów kompleksowych projektów, które dotyczą przestrzeni miejskiej (np. dworce, przystanki, ciągi pieszo-rowerowe i ich mała architektura).

Nowy Europejski Bauhaus jest horyzontalnym projektem ekologiczno-gospodarczo-kulturalnym Komisji Europejskiej, stanowiącym praktyczną realizację założeń Europejskiego Zielonego Ładu w przestrzeni mieszkalnej.

NEB kieruje się trójkątem trzech podstawowych wartości, takich jak:

- zrównoważenie środowiskowe/ balans środowiskowy, w tym m.in. wkomponowanie elementów przyrody w tkankę miejską, zbilansowanie stref zabudowy miejskiej, dbałość o różnorodność biologiczną;
- estetyka – uwzględnianie, poza funkcjonalnością, również elementów kompozycji architektonicznej, uwzględniającej harmonię, dbałość o jakość i styl przestrzeni – rozwiązania oparte o aspekty przyrodnicze;
- włączenie społeczne – tworzenie przestrzeni publicznej zachowującej funkcje przyrodnicze z uwzględnieniem aspektu równości i dostępności dla użytkowników (także cenowej).

Uwaga: Dokumentem, którym mogą kierować się Wnioskodawcy dla wdrożenia założeń Nowego Europejskiego Bauhausu jest Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady,

Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu, Nowy Europejski Bauhaus piękno, zrównoważenie, wspólnota, link:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52021DC0573>.

Ponadto na stronie <https://new-european-bauhaus.europa.eu> dostępne są informacje na temat projektów, w tym z zakresu transportu publicznego, które zostały uznane za przykład dobrych praktyk NEB.

Jeśli w projekcie nie przewidziano rozwiązań uwzględniających zasady inicjatywy NEB, wpisz „nie dotyczy”.

Informacje zawarte w tym punkcie wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Zgodność projektu z ideą inicjatywy Nowy Europejski Bauhaus (z ang. NEB).

Uwzględnienie infrastruktury odnawialnych źródeł energii (OZE) w projekcie

Z listy rozwijanej wybierz właściwą opcję: projekt uwzględnia / projekt nie uwzględnia.

Uzasadnienie (limit 1000 znaków)

Jeśli w ramach realizacji projektu przewidziano inwestycje w infrastrukturę odnawialnych źródeł energii (OZE) na potrzeby transportu miejskiego, opisz jakiego rodzaju to inwestycje i w jaki sposób będą wykorzystywane przez transport miejski. Wymień zadania określone w Harmonogramie rzeczowo-finansowym, w których przewidziano bezpośrednią realizację infrastruktury odnawialnych źródeł energii (OZE) na potrzeby transportu miejskiego.

Jeśli w ramach realizacji projektu nie przewidziano inwestycji w infrastrukturę odnawialnych źródeł energii (OZE) na potrzeby transportu miejskiego, wpisz „nie dotyczy”.

Uwaga: Przez OZE należy rozumieć odnawialne, niekopalne źródła energii, obejmujące energię wiatru, energię promieniowania słonecznego, energię aerotermalną, energię geotermalną, energię hydrotermalną, hydroenergię, energię fal, prądów i pływów morskich, energię otrzymywaną z biomasy, biogazu, biogazu rolniczego oraz z bio płynów.

Informacje zawarte w tym punkcie wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Uwzględnienie infrastruktury odnawialnych źródeł energii (OZE) w projekcie.

Uwzględnienie rozwiązań dotyczących integracji usług przewozowych na obszarze MOF w projekcie (pole multiplikowane z uzasadnieniem dla każdego wyboru).

Z listy rozwijalnej wybierz, które rozwiązanie w zakresie integracji usług przewozowych uwzględnia realizowany projekt:

– projekt przewiduje integrację usług przewozowych w zakresie infrastrukturalnym, np. tworzenie centrów przesiadkowych, dworców multimodalnych.

- projekt przewiduje integrację usług przewozowych w zakresie oferty – integrację taryfową (wspólny bilet) różnych organizatorów transportu zbiorowego.
- projekt przewiduje integrację usług przewozowych w zakresie synchronizacji rozkładów jazdy różnych organizatorów/ środków transportu, tak by zapewnić dobre skomunikowanie – dogodne przesiadki.
- projekt nie przewiduje integracji usług przewozowych na obszarze MOF.

Uzasadnienie (1000 znaków)

Opisz szczegółowo rozwiązanie wskazane w polu powyżej, w szczególności doprecyzuj na czym będzie polegała integracja usług w wybranym obszarze oraz w jaki sposób przyczyni się do poprawy jakości usług transportu zbiorowego.

W przypadku, gdy projekt nie przewiduje integracji usług przewozowych na obszarze MOF wpisz - „nie dotyczy”.

Informacje zawarte w tym punkcie wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Uwzględnienie rozwiązań dotyczących integracji usług przewozowych na obszarze MOF w projekcie.

Uwzględnienie koncepcji „Mobilność jako usługa” (z ang. MaaS) w projekcie

Z listy rozwijanej wybierz właściwą opcję: projekt uwzględnia / projekt nie uwzględnia.

Uzasadnienie (3000 znaków).

Opisz, na czym będą polegały rozwiązania uwzględniające wdrożenie integracji usług mobilności na obszarze MOF, zgodnie z koncepcją „Mobilność jako usługa” przewidziane w realizowanym projekcie, w szczególności: jakie rozwiązanie cyfrowe zostanie wdrożone, jakie usługi transportowe oraz elementy usprawniające podróżowanie będzie obejmowała ta usługa i jakie będą zasady z jej korzystania.

W przypadku, gdy projekt nie uwzględnia koncepcji „mobilność jako usługa” (z ang. MaaS) wpisz – „nie dotyczy”.

Uwaga: Mobilność jako usługa (MaaS) to integracja i dostęp do różnych usług transportowych [(transportu publicznego, transportu współdzielonego (np. rowery, skutery, hulajnogi, samochody, taxi)] **w jednej, wspólnej, cyfrowej usłudze**, której trzonem są mobilność aktywna i efektywny system transportu publicznego. Szyta na miarę usługa oferuje najbardziej dogodną odpowiedź na potrzeby przemieszczenia się użytkownika. Dzięki temu, że MaaS jest dostępna o każdej porze dnia i oferuje możliwość zintegrowanego planowania, rezerwacji i zapłaty za podróż, a także bieżącą informację w czasie podróży, umożliwia łatwe funkcjonowanie bez konieczności posiadania własnego samochodu.



Informacje zawarte w tym punkcie wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Uwzględnienie koncepcji „Mobilność jako usługa” (z ang. MaaS) w projekcie.

Objęcie świadczoną usługą przewozów pasażerskich obszarów dotychczas nieobsługiwanych

Z listy rozwijanej wybierz właściwą opcję: projekt uwzględnia / projekt nie uwzględnia.

Uzasadnienie (1000 znaków).

W przypadku, gdy projekt przewiduje objęcie świadczoną usługą przewozów pasażerskich obszarów (osiedle, dzielnica miasta, gmina z obszaru MOF) dotychczas nieobsługiwanych wskaż, jakiego obszaru dotyczy, jaka jest planowana liczba i długość nowych linii transportu publicznego.

W przypadku, gdy projekt nie uwzględnia objęcia świadczoną usługą przewozów pasażerskich obszarów dotychczas nieobsługiwanych wpisz – „nie dotyczy”.

Uwaga: Informacje zawarte w tym punkcie powinny mieć swoje odzwierciedlenie w stosownych wskaźnikach produktu.

Informacje zawarte w tym punkcie wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Objęcie świadczoną usługą przewozów pasażerskich obszarów dotychczas nieobsługiwanych.

Realizacja projektu na obszarze, na którym istnieje wydzielona strefa płatnego parkowania lub w ramach projektu planowane jest utworzenie strefy płatnego parkowania (lista rozwijalna jednokrotnego wyboru).

Wybierz z listy rozwijalnej wariant który dotyczy realizowanego projektu:

- projekt będzie realizowany na obszarze MOF, w którym miasto rdzeń posiada wydzieloną strefę płatnego parkowania
- w ramach projektu planowane jest utworzenie wydzielonej strefy płatnego parkowania.
- projekt nie będzie realizowany na obszarze MOF, w którym miasto rdzeń posiada wydzieloną strefę płatnego parkowania lub w ramach projektu nie jest planowane utworzenie takiej strefy

Uzasadnienie (1000 znaków).

W przypadku wyboru opcji „projekt będzie realizowany na obszarze, na którym istnieje wydzielona strefa płatnego parkowania” należy wskazać obszar miasta, w którym



funkcjonuje strefa płatnego parkowania oraz podać link do uchwały rady miasta w sprawie jej ustalenia.

W przypadku wyboru opcji „w ramach projektu planowane jest utworzenie wydzielonej strefy płatnego parkowania”, należy określić harmonogram i zakres działań (formalno-prawnych oraz technicznych), jakie zostaną podjęte w celu jej utworzenia.

W przypadku wybrania opcji: „projekt nie będzie realizowany na obszarze, na którym istnieje wydzielona strefa płatnego parkowania lub w ramach projektu nie jest planowane utworzenie takiej strefy”, wpisz – „nie dotyczy”.

Uwaga: Należy pamiętać, że w celu uzyskania punktów w ramach kryterium konieczne jest, aby strefa płatnego parkowania została utworzona najpóźniej w dniu zakończenia realizacji projektu.

Informacje zawarte w tym punkcie wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Realizacja projektu na obszarze, na którym istnieje wydzielona strefa płatnego parkowania lub w ramach projektu planowane jest utworzenie strefy płatnego parkowania.

Konsultacje społeczne w celu zwiększenia dostępności transportu publicznego i mobilności

Z listy rozwijanej wybierz właściwą opcję: projekt uwzględnia / projekt nie uwzględnia.

Uzasadnienie (1000 znaków).

Wskaż, czy przeprowadzono konsultacje społeczne dotyczące zastosowania w projekcie rozwiązań służących zwiększeniu dostępności transportu publicznego i mobilności dla osób ze szczególnymi potrzebami, w tym osób z niepełnosprawnościami.

Opisz, w jakim terminie oraz w jaki sposób przeprowadzono konsultacje (zastosowane metody pozyskiwania opinii mieszkańców, sposób poinformowania o prowadzonych konsultacjach, itd.). Ponadto przedstaw wyniki tych konsultacji oraz informację, czy i w jaki sposób uwzględniono je w realizowanym projekcie.

Uwaga: Konsultacje społeczne powinny zostać podsumowane w formie raportu zawierającego najważniejsze informacje o ich przebiegu, uczestnikach, rodzajach zgłoszonych uwag/ propozycji oraz ustosunkowaniem się do nich przez gospodarza procesu. Przedmiotowy raport dodaj jako załącznik do wniosku o dofinansowanie.

W przypadku nieprzeprowadzenia konsultacji społecznych w celu zwiększenia dostępności transportu publicznego i mobilności wpisz – „nie dotyczy”.

Informacje zawarte w tym punkcie wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Konsultacje społeczne w celu zwiększenia dostępności transportu publicznego i mobilności.

KLASYFIKACJA PROJEKTU

Projekt jest ujęty w instrumencie terytorialnym (limit 1 000 znaków).

Wskaż, czy na moment złożenia wniosku projekt został wskazany do dofinansowania z programu FEPW 2021-2027 w instrumencie terytorialnym, tj. w strategii ZIT, lub strategii rozwoju ponadlokalnego, o ile zawiera ona elementy wskazane w art. 34 ust. 15 albo w art. 36 ust. 8 Ustawy o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027. Zamieść odwołanie (link) do odpowiedniego dokumentu.

Informacje zawarte w tym punkcie wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Projekt został ujęty w instrumencie terytorialnym.

Zgodność Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (z ang. SUMP) z Komunikatem Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z 17.12.2013 r. „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności” COM (2013) 913 final (lista rozwijalna jednokrotnego wyboru).

Wybierz z listy rozwijalnej wariant, który dotyczy realizowanego projektu:

- Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej uzyskał ocenę „pozytywną” lub ocenę „pozytywną z rekomendacjami”
- Wnioskodawca nie jest zobowiązany do posiadania i nie posiada (na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie) Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Przyznanie dofinansowania będzie uzależnione od:

- a) w miastach wojewódzkich oraz w gminach położonych w ich miejskich obszarach funkcjonalnych - od przyjęcia SUMP;
- b) w innych miastach powyżej 100 000 mieszkańców oraz w gminach położonych w ich miejskich obszarach funkcjonalnych od przyjęcia:
 - SUMP lub
 - innego dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego oraz zobowiązania, że SUMP zostanie przyjęty nie później niż do 31 grudnia 2025 r.



Uwaga: Pamiętaj, żeby do wniosku o dofinansowanie załączyć wynik oceny dokonanej przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych (w przypadku przyjęcia SUMP do dnia złożenia wniosku o dofinansowanie).

Informacje zawarte w tym punkcie wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Zgodność Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (z ang. SUMP) z Komunikatem Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z 17.12.2013 r. „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności” COM (2013) 913 final.

Zgodność projektu z dokumentami z zakresu planowania mobilności miejskiej (limit 1 000 znaków).

Wskaż, czy projekt jest zgodny z wymaganymi dokumentami z zakresu planowania mobilności miejskiej. Określ rodzaj tego dokumentu i zamieść odwołanie (link) do odpowiedniego dokumentu.

Informacje zawarte w tym punkcie wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Zgodność projektu z dokumentami z zakresu planowania mobilności miejskiej.

Zgodność projektu z właściwym Programem ochrony powietrza oraz Planem na rzecz zrównoważonej energii i klimatu (z ang. SECAP) (limit 1 000 znaków).

Wskaż, czy projekt jest zgodny z właściwym Programem ochrony powietrza oraz Planem na rzecz zrównoważonej energii i klimatu (z ang. SECAP), o ile został sporządzony. Zamieść odwołanie (link/linki) do odpowiedniego dokumentu.

Informacje zawarte w tym punkcie wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Zgodność projektu z właściwym Programem ochrony powietrza oraz Planem na rzecz zrównoważonej energii i klimatu (z ang. SECAP).

Zakres interwencji (lista jednokrotnego wyboru)

Punkt uzupełnij poprzez wskazanie odpowiedniej wartości z listy rozwijalnej jednokrotnego wyboru. Wnioskodawca wybiera opcję dominującą kwotowo w projekcie. Opcje do wyboru:

082 - Tabor czystego transportu miejskiego

081 - Infrastruktura czystego transportu miejskiego

Rodzaj działalności gospodarczej (lista jednokrotnego wyboru)

Właściwą wartością dla jednostki samorządu terytorialnego jest: Administracja publiczna.

INFORMACJE O WNIOSKODAWCY



Uzupełnij wszystkie pola. Wpisane w polach dane muszą być aktualne.

Nazwa (limit 1 000 znaków).

Podaj pełną nazwę Wnioskodawcy zgodnie z aktualnym stanem prawnym, potwierdzonym stosownymi dokumentami.

Forma prawna podmiotu (lista jednokrotnego wyboru)

Uzupełnij poprzez wybranie właściwej opcji z listy.

Forma własności (lista jednokrotnego wyboru)

Właściwą wartością dla jednostki samorządu terytorialnego jest: Jednostki samorządu terytorialnego lub samorządowe osoby prawne.

Wielkość przedsiębiorstwa (lista jednokrotnego wyboru)

Uzupełnij poprzez wybranie opcji z listy – „nie dotyczy”.

NIP

Podaj NIP.

REGON

Podaj REGON.

Możliwość odzyskania VAT (Lista rozwijana jednokrotnego wyboru)

Wybierz z listy rozwijanej, czy jako wnioskodawca masz możliwość odzyskania podatku VAT poniesionego w związku z realizacją projektu:

- tak
- nie
- częściowo
- nie dotyczy

Wartość ‘nie dotyczy’ wybierz w przypadku Projektu, którego łączny koszt stanowi mniej niż 5 mln EUR (włączając VAT).

Uwaga: Podatek VAT w projekcie, którego łączny koszt jest mniejszy niż 5 mln EUR (włączając VAT), zgodnie z Wytycznymi dotyczącymi kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027 jest wydatkiem kwalifikowalnym.

Zwróć szczególną uwagę, że jeśli masz możliwość odzyskania podatku VAT poniesionego w związku z realizacją projektu, to kwoty wydatków ogółem nie mogą być równe kwotom wydatków kwalifikowalnych wskazanych w Harmonogramie rzeczowo – finansowym, powinny być od siebie różne (co najmniej o wartość kwoty podatku VAT).

Uwaga: Podatek VAT w projekcie, którego łączny koszt jest mniejszy niż 5 mln EUR (włączając VAT), zgodnie z Wytycznymi dotyczącymi kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027 jest wydatkiem kwalifikowalnym, a do jego przeliczenia stosować się będzie miesięczny obrachunkowy kurs wymiany walut stosowany przez KE, aktualny w dniu zawarcia umowy o dofinansowanie projektu.

Natomiast na potrzeby oceny wniosku o dofinansowanie, do przeliczenia łącznego szacunkowego kosztu projektu zastosowanie będzie mieć miesięczny obrachunkowy kurs wymiany walut stosowany przez KE, aktualny na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie.

Uzasadnienie braku możliwości odzyskania VAT (jeśli dotyczy) (limit 500 znaków).

W przypadku braku możliwości odzyskania podatku VAT poniesionego w związku z realizacją projektu i uznania go za wydatek kwalifikowalny, przedstaw szczegółowe uzasadnienie zawierające podstawę prawną wskazującą na brak możliwości obniżenia VAT należnego o VAT naliczony zarówno na dzień sporządzania wniosku o dofinansowanie, jak również mając na uwadze planowany sposób wykorzystania w przyszłości (w okresie realizacji projektu oraz w okresie trwałości projektu) majątku wytworzonego w związku z realizacją projektu. W przypadku częściowej możliwości odzyskania VAT, przedstaw szczegółowe uzasadnienie oraz wskaż podstawę prawną.

Miejscowość, Kod pocztowy, Ulica, Nr budynku, Nr lokalu (jeśli dotyczy)

Uzupełnij zgodnie z dokumentem rejestrowym (np. statutem).

Na podstawie informacji zamieszczonych w tej sekcji dokonana zostanie ocena spełnienia kryterium Kwalifikowalność Wnioskodawcy.

Telefon

Wpisz numer telefonu.

Adres e-mail

Podaj adres e-mail.

Uwaga: na podany mail będą wysyłane wszystkie powiadomienia dotyczące wniosku o dofinansowanie.

Adres strony www

Podaj adres strony www. W przypadku braku strony www, wpisz „nie dotyczy”.

Skrzynka ePUAP



Wpisz adres skrzynki ePUAP, która będzie narzędziem do prowadzenia korespondencji pomiędzy wnioskodawcą a PARP w sytuacjach opisanych w Regulaminie wyboru projektów.

ADRES KORESPONDENCYJNY

Podaj adres, na który należy doręczać lub kierować korespondencję w tym również w formie elektronicznej (e-mail), zapewniający skuteczną komunikację pomiędzy PARP a Tobą przy ocenie wniosku o dofinansowanie.

Uwaga: na podany mail będą wysyłane wszystkie powiadomienia dotyczące wniosku o dofinansowanie.

OSOBA DO KONTAKTU

Wpisz dane osoby, która będzie adresatem korespondencji roboczej dotyczącej projektu. Powinna to być osoba dysponująca pełną wiedzą na temat projektu, zarówno w kwestiach związanych z samym wnioskiem, jak i późniejszą realizacją projektu.

Uwaga: na podany mail będą wysyłane wszystkie powiadomienia dotyczące wniosku o dofinansowanie.

PODMIOT UPOWAŻNIONY DO PONOSZENIA WYDATKÓW (REALIZATOR) (sekcja multiplikowana dla każdego podmiotu)

Dopuszczalne jest, by Wnioskodawca prawnie upoważnił inną jednostkę do realizacji projektu i/ albo do ponoszenia wydatków w imieniu i na rzecz Wnioskodawcy. W takim przypadku w polu *Czy w projekcie przewidziano podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków* wybierz z listy rozwijalnej odpowiedź „Tak” i uzupełnij dane dotyczące tego podmiotu.

Nazwa podmiotu (limit 1 000 znaków).

Podaj pełną nazwę podmiotu upoważnionego do ponoszenia wydatków (Realizatora) zgodnie z aktualnym stanem prawnym, potwierdzonym stosownymi dokumentami.

Jeżeli Wnioskodawca nie upoważnił innej jednostki należy pozostawić pole nieuzupełnione.

Forma prawna podmiotu (lista jednokrotnego wyboru).

Uzupełnij poprzez wybranie właściwej opcji z listy.

Forma własności (lista jednokrotnego wyboru).



Właściwą wartością dla jednostki samorządu terytorialnego jest: Jednostki samorządu terytorialnego lub samorządowe osoby prawne

Wielkość przedsiębiorstwa (lista jednokrotnego wyboru)

Uzupełnij poprzez wybranie opcji z listy – „nie dotyczy”.

NIP

Podaj NIP.

REGON

Podaj REGON.

Możliwość odzyskania VAT (Lista rozwijana jednokrotnego wyboru)

Uzupełnij poprzez wybranie opcji z listy – „nie dotyczy”.

Województwo, Powiat, Gmina, Miejscowość, Kod pocztowy, Ulica, Nr budynku, Nr lokalu (jeśli dotyczy)

Uzupełnij zgodnie z dokumentem rejestrowym (np. statutem).

Na podstawie informacji zamieszczonych w tej sekcji dokonana zostanie ocena spełnienia kryterium Kwalifikowalność Wnioskodawcy.

Telefon

Wpisz numer telefonu.

Adres e-mail

Podaj adres e-mail.

Adres strony www

W przypadku braku strony www, wpisz „nie dotyczy”.

Skrzynka ePUAP

Wpisz adres skrzynki ePUAP.

MIJESCE REALIZACJI PROJEKTU (sekcja multiplikowana dla każdej lokalizacji projektu)

Wybierz z listy rozwijanej wartość „Region”.

Określ miejsce realizacji projektu poprzez podanie: województwa, powiatu, gminy poprzez wybranie jednej opcji z listy.

Jeżeli realizacja projektu będzie przebiegała w kilku lokalizacjach, dodaj kolejne okna i wskaż wszystkie lokalizacje podając dane dotyczące województwa, powiatu i gminy.

ZGODNOŚĆ PROJEKTU Z POLITYKAMI HORYZONTALNYMI UNII EUROPEJSKIEJ

Równościowe zasady horyzontalne Wsparcie polityki spójności będzie udzielane wyłącznie projektom i beneficjentom, którzy przestrzegają przepisów antidyskryminacyjnych, o których mowa w art. 9 ust. 3 Rozporządzenia PE i Rady nr 2021/1060¹.

Zasada równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami

umożliwia wszystkim osobom sprawiedliwe i pełne uczestnictwo we wszystkich dziedzinach życia na jednakowych zasadach, bez względu na ich płeć, rasę, kolor skóry, pochodzenie etniczne lub społeczne, cechy genetyczne, język, religię lub przekonania, poglądy polityczne lub wszelkie inne poglądy, przynależność do mniejszości narodowej, majątek, urodzenie, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną.

Pozytywny wpływ projektu na realizację zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami

Przez pozytywny wpływ powinieneś rozumieć zapewnienie dostępności produktów/usług dla wszystkich ich użytkowników/użytkowniczek. Dostępność pozwala osobom, które mogą być wykluczone (ze względu na różne przesłanki np. wiek, tymczasowa niepełnosprawność, opieka nad dziećmi itd.), w szczególności osobom z niepełnosprawnościami i starszym, na korzystanie z nich na zasadzie równości z innymi osobami.

Dopuszczalne jest uznanie neutralności poszczególnych produktów/usług projektu w stosunku do ww. zasady, o ile wykażesz, że produkty/usługi nie mają swoich bezpośrednich użytkowników/użytkowniczek, jak np. trakcje kolejowe, instalacje elektryczne, linie przesyłowe, automatyczne linie produkcyjne, zbiorniki retencyjne, nowe lub usprawnione procesy technologiczne.

Przeprowadź analizę produktów/usług projektu w zakresie zapewnienia ich dostępności dla wszystkich użytkowników/odbiorców. W tym celu pomocne będzie zapoznanie się z koncepcją uniwersalnego projektowania oraz ze [Standardami dostępności dla polityki spójności 2021-2027](#).

Standardy dotyczą takich obszarów jak cyfryzacja, transport, architektura, edukacja, szkolenia, informacja i promocja. Zawierają one wiele praktycznych wskazówek, w jaki sposób można zapewnić dostępność w projekcie.

Nazwa produktu/usługi (sekcja multiplikowana dla każdego produktu)

Podaj nazwę produktu lub usługi projektu (m.in. tabor autobusowy, przystanki, centra przesiadkowe, ciągi rowerowe, ITS, system parkingowy, dokumentacja) w zakresie zapewnienia ich dostępności dla wszystkich użytkowników/odbiorców. Pamiętaj, że

¹ Więcej informacji dotyczących stosowania równościowych zasad horyzontalnych znajduje się pod [tym linkiem](#).

produktami są nie tylko produkty/usługi, które powstaną w wyniku realizacji projektu, ale też nabywane w ramach projektu środki trwałe, czy wartości niematerialne i prawne.

Wpływ

Z listy rozwijanej wybierz wpływ poszczególnych produktów/usług na realizację zasady wskazując: dostępny lub neutralny.

Uzasadnienie (limit 500 znaków).

Opisz w jaki sposób poszczególne produkty/usługi projektu będą dostępne dla osób, które mogą być wykluczone (ze względu na różne przesłanki np. wiek, tymczasowa niepełnosprawność, opieka nad dziećmi itd.), tzn. w jaki sposób z produktu/usługi będą mogły korzystać różne osoby. Powinieneś uwzględnić takie elementy, jak specyfika produktu projektu oraz odbiorca produktu projektu (wnioskodawca/użytkownik zewnętrzny).

Pozytywny wpływ projektu na realizację zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, względem niepodjęmowania dyskryminujących aktów prawnych (limit 1 000 znaków)

Przez dyskryminujące akty prawne należy rozumieć jakiekolwiek akty prawa powodujące nieuprawnione różnicowanie, wykluczanie lub ograniczanie ze względu na jakiekolwiek przesłanki, tj.: płeć, rasę, pochodzenie etniczne, religię, światopogląd, niepełnosprawność, wiek, orientację seksualną.

Wnioskodawca będący jednostką samorządu terytorialnego (JST) oświadcza, że na jego terenie nie obowiązują dyskryminujące akty prawne, które zostały przyjęte przez organ uchwałodawczy wnioskodawcy.

W przypadku, gdy Wnioskodawcą jest miasto działające na podstawie porozumienia zawartego z jednostkami samorządu terytorialnego położonymi w MOF, związek lub stowarzyszenie utworzone przez miasto oraz jednostki samorządu terytorialnego zlokalizowanymi w MOF, każda jednostka samorządu terytorialnego, objęta wsparciem finansowym w ramach projektu, składa oświadczenie dot. zasady równości szans i niedyskryminacji zgodne z załącznikiem nr 1 do wniosku.

Deklaracje złożone przez jednostki samorządu terytorialnego, objęte wsparciem finansowym w ramach projektu, zostaną zweryfikowane podczas oceny wniosku. Jednym z możliwych do wykorzystania źródeł będzie lista jednostek samorządu terytorialnego dostępna na [stronie Rzecznika Praw Obywatelskich \(RPO\)](#). Jeśli status danej jednostki samorządu terytorialnego będącej na liście RPO uznaje się za nieaktualny, wówczas jednostka samorządu terytorialnego przedkłada kopię aktu uchylającego lub w przypadku zmiany

dyskryminującego aktu prawa stosowną opinię Biura RPO. Dokumenty należy złożyć wówczas w ramach załącznika „Inne”.

Informacje zawarte w tym punkcie wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.

Zgodność projektu Kartą Praw Podstawowych UE² i Konwencją o prawach osób niepełnosprawnych³

Z listy rozwijanej wybierz czy projekt jest zgodny z KPP i KPON wskazując: Tak/Nie.

Przeanalizuj, a następnie zadeklaruj zgodność z wymaganiami wynikającymi z postanowień [KPP](#), a w szczególności art. 8, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 25, 26 i 31 oraz [KPON](#) w szczególności art. 5, 6, 9, 12, 14, 20, 21, 27 w zakresie odnoszącym się do sposobu realizacji, zakresu projektu Wnioskodawcy.

Przy w ocenie zgodności projektu z Kartą praw podstawowych może być pomocna lista pytań zawarta w Załączniku III do [Wytycznych dotyczących zapewnienia poszanowania Karty praw podstawowych Unii Europejskiej przy wdrażaniu europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych](#).

Informacje zawarte w tym punkcie wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Projekt jest zgodny z Kartą praw podstawowych Unii Europejskiej i Konwencją o prawach osób niepełnosprawnych.

Zgodność projektu z zasadą równości kobiet i mężczyzn (lista rozwijalna jednokrotnego wyboru)

Zasada równości kobiet i mężczyzn - wdrożenie działań mających na celu osiągnięcie stanu, w którym kobietom i mężczyznom przypisuje się taką samą wartość społeczną, równe prawa i równe obowiązki. To również stan, w którym kobiety i mężczyźni mają równy dostęp do korzystania z zasobów (np. środki finansowe, szanse rozwoju). Zasada ta ma gwarantować możliwość wyboru drogi życiowej bez ograniczeń wynikających ze stereotypów płci.

Z listy rozwijanej wybierz wpływ projektu na realizację zasady wskazując: neutralny lub pozytywny.

Przeprowadź analizę, czy przy planowaniu i realizacji projektu można zidentyfikować ewentualne bariery wpływające na odmienną sytuację kobiet i mężczyzn we wspieranym obszarze w ramach projektu. Jeśli tak, to zaplanuj działania, które przyczynią się do wyrównania szans płci będącej w gorszym położeniu. Powinieneś wtedy zaznaczyć wpływ pozytywny i przedstawić ww. działania w uzasadnieniu.

² Karta praw podstawowych Unii Europejskiej z dnia 6 czerwca 2016 r. (Dz. Urz. UE C 202 z 7.06.2016, str. 389), dalej „KPP”.

³ Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzona w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169, z późn. zm.), dalej „KPON”.

Jeśli stwierdzisz, że projekt w żaden sposób nie ma wpływu na zmianę sytuacji kobiet i mężczyzn, zaznacz wpływ neutralny i uzasadnij ten wybór. W tym przypadku musisz przedstawić konkretne uzasadnienie, dlaczego nie jest możliwe w projekcie realizowanie działań na rzecz wyrównywania szans osób, które w danym obszarze znajdują się w gorszym położeniu.

Uzasadnienie (limit 1 000 znaków)

Opisz, w jaki sposób projekt realizuje zasadę równości kobiet i mężczyzn. Wskaż konkretne działania realizowane w ramach projektu potwierdzające zgodność projektu z realizacją zasady i uzasadnij je w odniesieniu do projektu.

Aby projekt był zgodny z zasadą powinien mieć pozytywny wpływ na jej realizację lub, jeśli to niemożliwe - neutralny. Zwróć jednak uwagę, że o neutralności projektu można mówić tylko wtedy, kiedy opiszesz i uzasadnisz, dlaczego projekt nie jest w stanie zrealizować jakichkolwiek działań w zakresie zgodności z tą zasadą.

Pamiętaj, że niezależnie, czy projekt wywiera pozytywny wpływ czy neutralny - w żaden sposób nie może przyczyniać się do dyskryminacji którejś z płci – należy stworzyć w nim takie mechanizmy, aby na żadnym etapie wdrażania projektu nie dochodziło do dyskryminacji i wykluczenia ze względu na płeć.

Informacje zawarte w tym punkcie wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Projekt jest zgodny z zasadą równości kobiet i mężczyzn.

Zgodność projektu z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz zasadą „nie czyni poważnych szkód”

Z listy rozwijanej wybierz właściwą opcję: projekt zgodny/projekt niezgodny.

Uzasadnienie (limit =3000 znaków)

Opisz jakie rozwiązania przewidziano do zastosowania podczas realizacji projektu w celu spełnienia zasady zrównoważonego rozwoju. W tym celu odnieś się do poniższych kwestii:

- w ramach projektu stosowane będą praktyki w zakresie zrównoważonych zamówień publicznych, zgodnie z polityką i priorytetami krajowymi,
- realizacja projektu prowadzona będzie w sposób przyjazny środowisku poprzez odpowiedzialne zarządzanie odpadami generowanymi w projekcie/ lub na potrzeby projektu podczas ich całego cyklu życia (prewencja, redukcja, recykling i ponowne użycie), m.in.: stosowanie materiałów z recyklingu; obniżenie emisji z transportu materiałów ciężkich,

- realizacja projektu prowadzona będzie w sposób gwarantujący odporność wspartej infrastruktury na zagrożenia klimatyczne i katastrofy naturalne,
- realizacja projektu prowadzona będzie w sposób nie powodujący degradacji naturalnych siedlisk,
- realizacja projektu będzie przyczyniać się do rozwoju niezawodnej, zrównoważonej i odpornej infrastruktury dobrej jakości, w tym infrastruktury regionalnej wspierającej rozwój gospodarczy i dobrobyt ludzi.

W celu spełnienia zasady nie czyni poważnych szkód wykorzystaj techniczne kryteria kwalifikacji ujęte w Rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2021/2139 z dnia 4 czerwca 2021 r.:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:02021R2139-20230101&qid=1686647112408>.

Wsparcie może być udzielone tylko takim projektom, które nie prowadzą do degradacji lub znacznego pogorszenia stanu środowiska naturalnego.

Pamiętaj, aby w załącznikach dołączyć wypełnioną listę kontrolną dotyczącą zasady „nie czyni poważnych szkód”, która stanowi załącznik do wniosku o dofinansowanie.

UWAGA!

Zasada zrównoważonego rozwoju, w tym zasada „nie czyni poważnych szkód” – dotyczy takich obszarów, jak:

- przestrzeganie wymogów ochrony środowiska,
- efektywne gospodarowanie zasobami, w tym gospodarka o obiegu zamkniętym,
- dostosowanie do zmian klimatu i łagodzenie ich skutków,
- zachowanie różnorodności biologicznej,
- odporność na klęski żywiołowe,
- zapobieganie ryzyku i zarządzania ryzykiem związanym z ochroną środowiska.

Informacje zawarte w tym punkcie wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Projekt jest zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz zasadą „nie czyni poważnych szkód” (z ang. DNSH – Do No Significant Harm).

Przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko

Uzasadnienie (limit 3000 znaków)

W przypadku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, zamieść informacje w zakresie poniższych punktów:



- 1) czy dla projektu wydano ostateczną decyzję/decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach obejmującą zakres projektu ujęty we wniosku o dofinansowanie,
- 2) czy, w przypadku przedłożenia kilku decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przedstawiona dokumentacja uwzględnia skumulowany wpływ projektu na środowisko,
- 3) czy wzięto pod uwagę ocenę rozwiązań alternatywnych,
- 4) czy decyzja/-e o środowiskowych uwarunkowaniach uwzględnia/-ją zapisy dotyczące Planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000 lub czy złożono stosowne oświadczenie RDOŚ.

W przypadku braku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, uzasadnij dlaczego nie została przeprowadzona ooś.

Informacje zawarte w tym punkcie wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Projekt został poddany ocenie oddziaływania na środowisko.

Zdolność projektu do adaptacji do zmian klimatu (limit 3 000 znaków).

Opisz jakie rozwiązania dotyczące adaptacji do zmian klimatu przyjęto w projekcie. Wskaż konkretne rozwiązania wynikające z analizy wrażliwości projektu na zmianę klimatu zgodnie z Wytycznymi technicznymi:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=OJ:C:2021:373:FULL&from=EN>

oraz z Rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2021/2139 z dnia 4 czerwca 2021 r.:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:02021R2139-20230101&qid=1686647112408>.

Informacje na temat rozwiązań powinny wynikać z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przez zmiany klimatu należy rozumieć zdarzenia takie jak: powodzie, nawalne deszcze, susze, fale upałów, pożary, burze, osuwiska i huragany, a także zjawiska o charakterze długoterminowym, np. prognozowane podnoszenie się poziomu mórz i zmiany średniej ilości opadów, zawartości wilgoci w glebie i wilgotności powietrza.

Informacje zawarte w tym punkcie wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Zdolność projektu do adaptacji do zmian klimatu.

PRZYGOTOWANIE PROJEKTU DO REALIZACJI

W polu Rodzaj dokumentu z listy rozwijalnej wybierz dokumenty, które dotyczą Twojego projektu. Jeśli to konieczne, możesz wskazać ten sam rodzaj dokumentu kilkakrotnie. Dla poszczególnych rodzajów dokumentów w polu *Opis dokumentu/działań przygotowawczych* zamieść informacje czy Wnioskodawca posiada odpowiedni dokument a jeśli nie, to na jakim etapie jest jego pozyskanie. W przypadku decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskaż czy decyzja jest ostateczna. Każdy dokument powiąż z konkretnym zadaniem z Harmonogramu rzeczowo-finansowego (wpisz numer i nazwę zadania).

W polu *Data faktyczna lub planowana* wskaż datę posiadanego dokumentu, a w przypadku jego braku, datę kiedy planowane jest pozyskanie odpowiedniego dokumentu.

UWAGA: W ramach realizowanych zadań Wnioskodawca zapewni priorytetowe traktowanie zielonej infrastruktury, w tym w szczególności drzew. Wnioskodawca zobowiązany jest do dokładania starań, aby zachowanie i rozwój zielonej infrastruktury, zwłaszcza drzew, były uwzględniane w całym cyklu projektowym m.in. poprzez stosowanie standardów ochrony zieleni, w tym właściwą organizację prac budowlanych (<https://www.uzp.gov.pl/baza-wiedzy/zrownowazone-zamowienia-publiczne/zielone-zamowienia>).

Informacje zawarte w tym punkcie wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Przygotowanie projektu do realizacji.

WSKAŹNIKI

Wypełnij tabelę skwantyfikowanych wskaźników realizacji celów projektu. Ujęte w tabeli wskaźniki muszą być obiektywnie weryfikowalne, realne, mierzalne, odzwierciedlać założone cele projektu, być adekwatne do założeń projektu. Wskaźniki służą do pomiaru osiągniętych postępów w projekcie, odzwierciedlają też specyfikę projektu i jego rezultaty. Pamiętaj, że realizacja podanych wskaźników będzie weryfikowana w ramach projektu i będzie warunkowała wypłatę dofinansowania. Musisz dysponować dokumentacją potwierdzającą wykonanie założonych w projekcie wskaźników.

Wskaźniki produktu

Produkt należy rozumieć, jako bezpośredni efekt realizacji projektu, mierzony konkretnymi wielkościami.

Wartość docelowa wskaźników produktu powinna być osiągnięta najpóźniej wraz ze złożeniem wniosku o płatność końcową i zakończeniem realizacji Projektu.

Wskaźniki produktu dotyczące projektu, które powinienes uzupełnić we wniosku, to:

1. PLRO079 - Długość nowych linii autobusowych
2. PLRO080 - Długość nowych linii trolejbusowych
3. PLRO082 - Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych



4. PLRO077 - Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii tramwajowych
5. PLRO083 - Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii trolejbusowych
6. PLRO075 - Długość wybudowanych linii tramwajowych
7. RCO059 - Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania)
8. PLRO093 - Liczba wyposażonych obiektów „parkuj i jedź”
9. PLRO094 - Liczba miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami w wybudowanych, przebudowanych lub wyposażonych obiektach „parkuj i jedź”
10. PLRO132 - Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (EFRR/FST/FS)
11. PLRO199 - Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami (EFRR/FST/FS)
12. PLRO099 - Liczba przebudowanych i rozbudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych
13. PLRO092 - Liczba przebudowanych obiektów „parkuj i jedź”
14. PLRO096 - Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”
15. PLRO184 - Liczba wspartych publicznych systemów wypożyczania rowerów
16. PLRO095 - Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”
17. PLRO091 - Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”
18. PLRO098 - Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych
19. PLRO088 - Liczba zakupionych jednostek taboru autobusowego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej
20. PLRO087 - Liczba zakupionych jednostek taboru tramwajowego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej
21. PLRO089 - Liczba zakupionych jednostek taboru trolejbusowego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej
22. RCO060 - Miasta z nowymi lub zmodernizowanymi cyfrowymi systemami transportu miejskiego
23. RCO057 - Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego
24. RCO058 - Wspierana infrastruktura rowerowa

Automatycznie będą generowane informacje w przypadku:

- jednostki miary wskaźnika „km”; „szt.”.

- wskaźnika PLRO199 Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami (EFRR/FS/FST).

Ad. 1. PLRO079 Długość nowych linii autobusowych

Wskaźnik mierzy długość wybudowanych linii autobusowych w ramach realizacji projektu. Długość linii należy mierzyć jako długość trasy wyposażonej w nowo wybudowaną infrastrukturę wraz z obiektami budowlanymi, urządzeniami oraz instalacjami stanowiącymi całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu oraz obsługi pasażerów, w tym przystanki.

Ad.2. PLRO080 Długość nowych linii trolejbusowych

Wskaźnik mierzy długość wybudowanych linii trolejbusowych w ramach realizacji projektu. Długość linii należy mierzyć jako długość wybudowanej sieci trolejbusowej. Sieć trolejbusowa to sieć napowietrzna wraz z obiektami budowlanymi w tym dedykowaną infrastrukturą drogową, urządzeniami oraz instalacjami stanowiącymi całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu oraz obsługi pasażerów, pieszych rowerzystów, w tym przystanki, ciągi piesze i rowerowe.

Ad.3. PLRO082 Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych

Wskaźnik mierzy długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych w ramach realizacji projektu. Długość linii należy mierzyć jako długość trasy wyposażonej w przebudowaną lub zmodernizowaną dedykowaną infrastrukturę wraz z obiektami budowlanymi, urządzeniami oraz instalacjami stanowiącymi całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu oraz obsługi pasażerów, w tym przystanki.

Ad. 4. PLRO077 Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii tramwajowych

Wskaźnik mierzy długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii tramwajowych w ramach realizacji projektu. Długość linii należy mierzyć jako długość przebudowanego lub zmodernizowanego toru tramwajowego. Linia tramwajowa to „tor tramwajowy albo tory tramwajowe wraz z obiektami budowlanymi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącymi całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu tramwajów oraz obsługi pasażerów, pieszych i rowerzystów, w tym perony tramwajowe, ciągi piesze, chodniki i drogi rowerowe” (zgodnie z ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym – Dz. U. z 2023 r. poz. 602, z późn. zm.).

Ad. 5. PLRO083 Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii trolejbusowych

Wskaźnik mierzy długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii trolejbusowych w ramach realizacji projektu. Długość linii należy mierzyć jako długość przebudowanej lub zmodernizowanej sieci trolejbusowej. Sieć trolejbusowa to sieć napowietrzna wraz z obiektami budowlanymi w tym dedykowaną infrastrukturą drogową, urządzeniami oraz instalacjami stanowiącymi całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu oraz obsługi pasażerów, pieszych rowerzystów, w tym przystanki, ciągi piesze i rowerowe.

Ad. 6. PLRO075 Długość wybudowanych linii tramwajowych

Wskaźnik mierzy długość wybudowanych linii tramwajowych w ramach realizacji projektu. Długość linii należy mierzyć jako długość wybudowanego toru tramwajowego. Linia tramwajowa to „tor tramwajowy albo tory tramwajowe wraz z obiektami budowlanymi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącymi całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu tramwajów oraz obsługi pasażerów, pieszych i rowerzystów, w tym perony tramwajowe, ciągi piesze, chodniki i drogi rowerowe” (zgodnie

z ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym – Dz. U. z 2023 r. poz. 602, z późn. zm.).

Ad. 7. RCO059 Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania)

Liczba punktów tankowania/ładowania (nowych lub zmodernizowanych) dla ekologicznie czystych pojazdów finansowanych w ramach projektów objętych wsparciem.

Punkt ładowania oznacza urządzenie, które umożliwia ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego lub wymianę akumulatora pojedynczego pojazdu elektrycznego. Punkt tankowania odnosi się do stanowiska tankowania dostarczającego paliwa alternatywnego za pomocą instalacji stałej lub ruchomej.

Paliwo alternatywne oznacza paliwo lub źródło energii, które służy, przynajmniej częściowo, jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej źródeł energii w transporcie i które może potencjalnie przyczynić się do dekarbonizacji transportu i poprawy ekologiczności sektora transportu.

Ad. 8. PLRO093 Liczba doposażonych obiektów „parkuj i jedź”

Liczba doposażonych parkingów w systemie „parkuj i jedź” (Park&Ride), umożliwiających skorzystanie z transportu zbiorowego. Parking Park&Ride (Parkuj i Jedź) rozumiany jest jako parking pełniący funkcję przesiadkową, umożliwiający kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej.

Ad. 9. PLRO094 Liczba miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami w wybudowanych, przebudowanych lub doposażonych obiektach „parkuj i jedź”

Wskaźnik mierzy liczbę nowych stanowisk dla osób z niepełnosprawnościami przeznaczonych do postoju samochodów osobowych, znajdujących się na terenie parkingu w systemie „parkuj i jedź” (Park&Ride).

Ad. 10. PLRO132 Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (EFRR/FST/FS)

Wskaźnik odnosi się do liczby obiektów w ramach realizowanego projektu, które zaopatrzone w specjalne podjazdy, windy, urządzenia głośnomówiące, bądź inne udogodnienia (tj. usunięcie barier w dostępie, w szczególności barier architektonicznych) ułatwiające dostęp do tych obiektów i poruszanie się po nich osobom z niepełnosprawnościami, w szczególności ruchowymi czy sensorycznymi.

Jako obiekty należy rozumieć konstrukcje połączone z gruntem w sposób trwały, wykonane z materiałów budowlanych i elementów składowych, będące wynikiem prac budowlanych (wg. def. PKOB).

Należy podać liczbę obiektów, a nie sprzętów, urządzeń itp., w które obiekty zaopatrzone. 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 wyposażeniem obiektów w rozwiązania służące osobom z niepełnosprawnościami w ramach danego projektu.

Ad. 11. PLRO199 Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami (EFRR/FST/FS)

Racjonalne usprawienie 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. Wskaźnik mierzony w momencie rozliczenia wydatku związanego z racjonalnymi usprawieniami 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. Do wskaźnika powinny zostać wliczone zarówno projekty ogólnodostępne, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień, jak i dedykowane (zgodnie z kategoryzacją projektów z Wytycznych dotyczących realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027). Na poziomie projektu wskaźnik może przyjmować maksymalną wartość 1 - co oznacza jeden projekt, w którym sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami. Liczba sfinansowanych racjonalnych usprawnień, w ramach projektu, nie ma znaczenia dla wartości wykazywanej we wskaźniku. Definicja na podstawie Wytycznych dotyczących realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027.

Uwaga: Na etapie wniosku o dofinansowanie wskaźnik zablokowany do edycji.

Ad. 12. PLRO099 Liczba przebudowanych i rozbudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych

Wskaźnik mierzy liczbę przebudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych zapewniających możliwość przesiadania się pomiędzy środkami transportu publicznego lub pomiędzy systemami transportu publicznego i indywidualnego.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2023 r. poz. 682, z późn. zm.), 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; w przypadku dróg są dopuszczalne zmiany charakterystycznych parametrów w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa



drogowego; - Wskaźnik obejmuje także modernizację węzłów przesiadkowych. Zintegrowany węzeł przesiadkowy – 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 (art. 4 ust. 1 pkt 27 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, z późn. zm.). Publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej (art. 4 ust. 1 pkt 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, z późn. zm.).

Ad. 13. PLRO092 Liczba przebudowanych obiektów „parkuj i jedź”

Liczba przebudowanych parkingów w systemie „parkuj i jedź” (Park&Ride), umożliwiających skorzystanie z transportu zbiorowego.

Parking Park&Ride (Parkuj i Jedź) rozumiany jest jako parking pełniący funkcję przesiadkową, umożliwiający kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej.

Ad. 14. PLRO096 Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”

Liczba stanowisk przeznaczonych do przyłączenia roweru, znajdujących się na terenie parkingu przeznaczonego do pozostawiania rowerów.

Ad.15. PLRO184 Liczba wspartych publicznych systemów wypożyczania rowerów

Wskaźnik obejmuje liczbę wspartych publicznych systemów wypożyczania rowerów.

Ad. 16. PLRO095 Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”

Liczba wybudowanych parkingów przeznaczonych do pozostawiania rowerów, umożliwiających skorzystanie z transportu zbiorowego.

Ad. 17. PLRO091 Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”

Liczba wybudowanych parkingów w systemie „parkuj i jedź” (Park&Ride), umożliwiających skorzystanie z transportu zbiorowego. Parking Park&Ride (Parkuj i Jedź) rozumiany jest jako parking pełniący funkcję przesiadkową, umożliwiający kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej.

Ad.18. PLRO098 Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych

Wskaźnik mierzy liczbę wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych zapewniających możliwość przesiadania się pomiędzy środkami transportu publicznego lub

między systemami transportu publicznego i indywidualnego.

Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego – budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego od podstaw, odbudowa nieczynnego lub rozbudowa istniejącego węzła niespełniającego definicji węzła zintegrowanego.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy – 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 (art. 4 ust. 1 pkt 27 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, z późn. zm.).

Publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej (art. 4 ust. 1 pkt 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, z późn. zm.).

Ad. 19. PLRO088 Liczba zakupionych jednostek taboru autobusowego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej

Wskaźnik mierzy liczbę zakupionych jednostek taboru autobusowego wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej.

Przez komunikację miejską należy rozumieć gminne przewozy pasażerskie, wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: - miasta i gminy; - miast; - miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny, w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego (zgodnie z art. 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, z późn. zm.). Przez komunikację metropolitarną należy rozumieć metropolitarne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach związku metropolitarne, inne niż gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie (zgodnie z art. 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, z późn. zm.).

Do wartości wskaźnika wliczane są:

autobusy - pojazdy samochodowe przeznaczone konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą (zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym – Dz. U. z 2023 poz. 1047);

małe autobusy - pojazdy samochodowe mające max. 8 miejsc dla pasażerów siedzących i niemające miejsc dla pasażerów stojących, a także pojazdy pow. 8 miejsc dla pasażerów siedzących, jeżeli ich masa maksymalna nie przekracza 5 ton.



Ad.20. PLRO087 Liczba zakupionych jednostek taboru tramwajowego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej

Wskaźnik mierzy liczbę zakupionych jednostek taboru tramwajowego wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej.

Przez komunikację miejską należy rozumieć gminne przewozy pasażerskie, wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: - miasta i gminy; - miast; - miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny, w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego (zgodnie z art. 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, z późn. zm.).

Przez komunikację metropolitarną należy rozumieć metropolitarne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach związku metropolitalnego, inne niż gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie (zgodnie z art. 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, z późn. zm.).

Poprzez tramwaj należy rozumieć pojazd przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy zasilany energią elektryczną, poruszający się po szynach na drogach publicznych (zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym – Dz. U. z 2023 poz. 1047)

Ad.21. PLRO089 Liczba zakupionych jednostek taboru trolejbusowego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej

Wskaźnik mierzy liczbę zakupionych jednostek taboru trolejbusowego wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej.

Przez komunikację miejską należy rozumieć gminne przewozy pasażerskie, wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: - miasta i gminy; - miast; - miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny, w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego (zgodnie z art. 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, z późn. zm.). Przez komunikację metropolitarną należy rozumieć metropolitarne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach związku metropolitalnego, inne niż gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie (zgodnie z art. 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, z późn. zm.). Poprzez trolejbus należy rozumieć autobus przystosowany do zasilania energią elektryczną z sieci trakcyjnej (zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym – Dz. U. z 2023 poz. 1047).

Ad. 22. RCO060 Miasta z nowymi lub zmodernizowanymi cyfrowymi systemami transportu miejskiego



Liczba miast z nowymi lub zmodernizowanymi cyfrowymi systemami transportu miejskiego finansowanymi w ramach projektów objętych wsparciem. Wskaźnik obejmuje systemy transportu publicznego dla pasażerów. Na potrzeby tego wskaźnika modernizacja odnosi się do integracji cyfrowych systemów transportu, przyjęcia nowych technologii oraz innych istotnych zmian do celów cyfryzacji systemu transportu miejskiego. Wyklucza się konserwację lub nieznaczne ulepszenia.

Wskaźnik obejmuje również inteligentne systemy transportowe, rozumiane jako systemy, w których technologie informatyczne 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.

Ad. 23. RCO057 Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego

Potencjał do przewozów pasażerskich ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego finansowana w ramach projektów objętych wsparciem (potencjał przewozu pasażerów siedzących i stojących określona przez producenta).

Ekologiczny tabor obejmuje niskoemisyjny lub zeroemisyjny zbiorowy transport publiczny (autobusy, trolejbusy, tramwaje, metro itp.).

Ad. 24. RCO058 Wspierana infrastruktura rowerowa

Długość nowo wybudowanej lub znacznie zmodernizowanej dedykowanej infrastruktury rowerowej w ramach projektów objętych wsparciem. Infrastruktura rowerowa obejmuje obiekty rowerowe oddzielone od dróg dla ruchu drogowego lub innych części tej samej drogi środkami konstrukcyjnymi (krawężnikami, barierkami), ulice rowerowe, tunele rowerowe itp. W przypadku infrastruktury rowerowej z wydzielonymi jednokierunkowymi pasami (np. z każdej strony drogi) mierzona jest długość pasa ruchu.

W polu *Opis metodologii wyliczenia wskaźnika oraz sposobu weryfikacji osiągnięcia zaplanowanych wartości docelowej wskaźnika (w trakcie i po zakończeniu projektu)*, dla wszystkich wskaźników produktu podaj:

- założenia i obliczenia, na podstawie których została określona wartość docelowa wskaźników,
- sposób weryfikacji osiągnięcia zaplanowanej wartości docelowej wskaźników w trakcie i po zakończeniu projektu.

Wskaźniki rezultatu

Rezultat należy rozumieć jako bezpośrednie (dotyczące wnioskodawcy) oraz natychmiastowe (mierzone w wyniku realizacji projektu) efekty wynikające ze zrealizowanego projektu.

Rezultat informuje o zmianach jakie nastąpiły u wnioskodawcy w wyniku realizacji projektu.



Wskaźniki rezultatu dotyczące projektu:

1. PLRR047 - Liczba ludności korzystającej z nowych lub zmodernizowanych cyfrowych systemów transportu miejskiego
2. PLRR021 - Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych, przebudowanych lub doposażonych obiektach „parkuj i jedź”
3. PLRR046 - Objętość paliwa wykorzystanego we wspartej infrastrukturze paliw alternatywnych
4. RCR064 - Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej
5. RCR062 - Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego
6. RCR063 - Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra
7. RCR029 - Szacowana emisja gazów cieplarnianych

Automatycznie będą generowane informacje w przypadku:

- jednostki miary wskaźnika;
- rok bazowy, tj. rok poprzedzający rok rozpoczęcia realizacji projektu
- rok osiągnięcia wartości docelowej, tj. pełny rok kalendarzowy następującego po roku zakończenia projektu

Ad.1. PLRR047 - Liczba ludności korzystającej z nowych lub zmodernizowanych cyfrowych systemów transportu miejskiego

Liczba pasażerów w miastach z nowymi lub zmodernizowanymi cyfrowymi systemami transportu miejskiego finansowanymi w ramach projektów objętych wsparciem. Wskaźnik obejmuje systemy transportu publicznego dla pasażerów. Na potrzeby tego wskaźnika modernizacja odnosi się do integracji cyfrowych systemów transportu, przyjęcia nowych technologii oraz innych istotnych zmian do celów cyfryzacji systemu transportu miejskiego. Wyklucza się konserwację lub nieznaczne ulepszenia.

Wskaźnik obejmuje również inteligentne systemy transportowe, rozumiane jako systemy, w których technologie informatyczne 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.

Ad.2. PLRR021 - Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych, przebudowanych lub doposażonych obiektach „parkuj i jedź”

Wskaźnik mierzy liczbę samochodów, jednośladów, które skorzystały z miejsc postojowych na terenie parkingu w systemie „parkuj i jedź” („Park&Ride”) w ciągu pełnego roku od zakończenia realizacji projektu. Do wartości wskaźnika należy wliczyć każde skorzystanie

z parkingu (wjazd-wyjazd) przez samochód, jednoślad, nawet jeżeli ten sam samochód, jednoślad skorzystał w danym dniu (dobie) więcej niż raz z parkingu.

Ad.3. PLRR046 - Objętość paliwa wykorzystanego we wspartej infrastrukturze paliw alternatywnych

Wskaźnik obejmuje objętość paliwa we wspartej infrastrukturze paliw alternatywnych.

Paliwa alternatywne to: paliwa lub energia elektryczna wykorzystywane do napędu silników pojazdów samochodowych lub jednostek pływających stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności energię elektryczną, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub gaz płynny (LPG).

Ad.4. RCR064 - Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej

Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej finansowanej w ramach projektów objętych wsparciem. Definicja infrastruktury rowerowej znajduje się we wskaźniku RCO58. Wartość bazowa wskaźnika szacowana jest jako roczna liczba użytkowników infrastruktury w roku poprzedzającym rozpoczęcie projektu i wynosi zero w przypadku nowej infrastruktury. Osiągnięte wartości są szacowane ex post pod względem liczby użytkowników korzystających z infrastruktury w roku następującym po fizycznym zakończeniu projektu.

Ad.5. RCR062 - Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego

Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego finansowanego w ramach projektów objętych wsparciem. Transport publiczny obejmuje transport miejski i podmiejski, taki jak autobusy, trolejbusy, linie autobusów wodnych (które nie są tramwajami, metrem – zob. RCR63). Modernizacja transportu publicznego odnosi się do znacznych ulepszeń w zakresie infrastruktury oraz dostępu i jakości usług. Wartość bazowa wskaźnika szacowana jest jako liczba użytkowników usługi transportowej w roku poprzedzającym rozpoczęcie projektu i wynosi zero w przypadku nowych usług. Osiągniętą wartość szacuje się ex post jako liczbę użytkowników usługi transportowej w roku następującym po fizycznym zakończeniu projektu.

Ad. 6. RCR063 - Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra

Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra finansowanych w ramach projektów objętych wsparciem. Wskaźnik obejmuje również miejskie i podmiejskie linie kolejowe. Modernizacja tych usług transportowych odnosi się do



znaczących ulepszeń w zakresie infrastruktury oraz dostępu i jakości usług.

Definicja miejskich/podmiejskich linii kolejowych – zob. wskaźnik RCO55. Wartość bazowa wskaźnika odnosi się do liczby użytkowników szacowanej dla usługi transportowej w roku poprzedzającym rozpoczęcie projektu i wynosi zero w przypadku nowych usług. Osiągniętą wartość szacuje się ex post jako liczbę użytkowników usługi transportowej w roku następującym po fizycznym zakończeniu projektu.

Ad. 7. RCR029 - Szacowana emisja gazów cieplarnianych

Całkowita szacowana emisja gazów cieplarnianych podmiotów lub procesów objętych wsparciem. Wartość bazowa odnosi się do poziomu szacowanej emisji gazów cieplarnianych w ciągu roku przed rozpoczęciem projektu, a osiągnięta wartość jest obliczana jako całkowita szacowana emisja gazów cieplarnianych na podstawie osiągniętego poziomu charakterystyki energetycznej w roku następującym po zakończeniu projektu.

W polu Opis metodologii wyliczenia wskaźnika oraz sposobu weryfikacji osiągnięcia zaplanowanych wartości wskaźnika, dla wszystkich wskaźników rezultatu podaj:

- założenia i obliczenia, na podstawie których została określona wartość docelowa wskaźników,
- sposób weryfikacji osiągnięcia zaplanowanej wartości docelowej wskaźników po zakończeniu projektu.

Informacje zawarte w tej sekcji wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium Poprawność wskaźników projektu.

HARMONOGRAM RZECZOWO-FINANSOWY (HRF)

Planując wydatki w projekcie uwzględnij zasady kwalifikowalności określone w obowiązujących przepisach oraz w obowiązujących *Wytocznych dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027* oraz w Szczegółowym Opisie Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027.

Ilekoć we wniosku jest mowa o wydatkach należy przez to rozumieć również koszty.

Zakres rzeczowy powinien przedstawiać logiczny ciąg prac, które planujesz przeprowadzić w ramach projektu.

Zadanie

Nazwa zadania (sekcja multiplikowana dla każdego zadania) (limit 440 znaków)

Wpisz nazwę zadania, która musi być unikalna w ramach projektu.



Data rozpoczęcia: wpisz datę rozpoczęcia zadania w formacie rrrr-mm-dd.

Data zakończenia: wpisz datę zakończenia zadania w formacie rrrr-mm-dd.

UWAGA!

Zadania przygotuj uwzględniając okres realizacji projektu podany w części *Informacje ogólne o projekcie* we wniosku.

Opis i uzasadnienie zadania (limit 4 000 znaków)

Przedstaw opis planowanych działań w ramach zadania wraz z ich uzasadnieniem (w przypadku robót budowlanych podaj np. główne elementy infrastruktury, które zostaną wykonane w ramach danego zadania).

UWAGA!

Zadanie powinno odpowiadać pojedynczemu kontraktowi, jaki będzie zawarty w ramach realizacji projektu (np. na wykonanie robót budowlanych). Jako zadanie można również traktować np. zakup nieruchomości.

Wydatki rzeczywiste

W ramach zadania podaj nazwę wydatku oraz przyporządkuj odpowiednią kategorię kosztu z listy rozwijanej. Następnie podaj wartość wydatków ogółem, wydatków kwalifikowalnych, VAT, kwotę dofinansowania, o którą wnioskujesz. Procent dofinansowania zostanie obliczony automatycznie na podstawie pól „Dofinansowanie” oraz „Wydatki kwalifikowalne”.

Odznacz, czy koszt ponoszony jest przez podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków (realizatora) czy przez wnioskodawcę.

„Wydatki na dostępność”

Wskaż, czy dany wydatek przeznaczony jest na dostępność. Wydatek związany z dostępnością umożliwia korzystanie z infrastruktury, transportu, technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych oraz produktów i usług wszystkim zainteresowanym osobom. Dostępność pozwala w szczególności osobom z niepełnosprawnościami i osobom starszym na korzystanie z nich na zasadzie równości z innymi osobami. Przykładami tych produktów są: strona lub aplikacja internetowa, materiały szkoleniowe, konferencja, wybudowane lub modernizowane obiekty, zakupione środki transportu.

Pamiętaj

Oznaczenie kosztu jako wydatek na dostępność zostanie uznany w całości za związany z tym obszarem. Dlatego należy racjonalnie oszacować, czy elementy związane z dostępnością w danej pozycji budżetowej są znaczące na tyle, by całość kosztu mogła zostać uznana za wydatek związany z dostępnością.



Wydatki na dostępność to takie wydatki w projekcie, które w większości zostały przeznaczone na dostępność np. dostosowana do osób z niepełnosprawnościami aplikacja internetowa i taki wydatek w 100 % zostaje uwzględniony jako wydatek na dostępność. Wydatki na dostępność ujęte we wniosku o dofinansowanie powinny być zaplanowane.

Zwróć uwagę, że w ramach naboru ze względu na przyjęty sposób finansowania projektów, zgodnie z postanowieniami Wytycznych dotyczących realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027, na etapie realizacji projektu będzie możliwe skorzystanie z mechanizmu racjonalnych usprawnień (MRU). Jeśli beneficjent skorzysta na etapie realizacji projektu z MRU, to może ten wydatek we wniosku o płatność oznaczyć jako wydatek na dostępność. Odpowiednio we wniosku o płatność wykazując realizację wskaźnika nr PLRO199.

Zaplanowane przez Wnioskodawcę wydatki kwalifikowalne muszą być zgodne z Wytycznymi dotyczącymi kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027 oraz zawierać się w katalogu wydatków kwalifikowalnych wskazanym w Regulaminie wyboru projektów (załącznik nr 2).

Wydatki przyporządkuj do poniższych kategorii.

Kategoria:

- Nieruchomości:
 - Nabycie nieruchomości niezabudowanej lub zabudowanej (limit 10%)
- Roboty budowlane:
 - Nabycie robót i materiałów budowlanych
 - Budowa i inne roboty budowlane w zakresie infrastruktury ochrony środowiska i adaptacji do zmian klimatu
 - Wydatki związane z zastosowaniem rozwiązań i urządzeń z zakresu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego
 - Budowa/przebudowa sieci autobusowych, trolejbusowych i tramwajowych
 - Budowa/przebudowa niezbędnej infrastruktury na potrzeby transportu publicznego
 - Budowa i inne roboty budowlane w zakresie parkingów i dróg dojazdowych
 - Inna kategoria wydatku
- Środki trwałe/dostawy:
 - Nabycie albo wytworzenie środków trwałych innych niż nieruchomości
 - Zakup nowego bezemisyjnego taboru



- Zakupu urządzeń i wozów technicznych, niezbędnych do prawidłowej eksploatacji infrastruktury i taboru
- Wartości niematerialne i prawne:
 - Wdrożenie nowych, rozbudowa lub modernizacja istniejących systemów telematycznych na potrzeby komunikacji miejskiej
- Usługi zewnętrzne:
 - Przygotowanie i przeprowadzenie procedury o udzielenie zamówień publicznych
 - Przygotowanie niezbędnej dokumentacji projektowej
 - Działania informacyjno-promocyjne
- Nadzór/zarządzanie inwestycją:
 - Nadzór: nad robotami budowlanymi, inwestorki, autorski, archeologiczny, środowiskowy
- Podatki i opłaty:
 - Opłaty administracyjne
 - Opłaty administracyjne związane z inwestycją w tym opłaty poniesione na przyłączenie do sieci elektroenergetycznej, wodnej, kanalizacyjnej telekomunikacyjnej lub gazowej, jeżeli są niezbędne z punktu widzenia realizacji projektu

Uzasadnienie kosztu (sekcja multiplikowana dla każdego wydatku) (500 znaków)

Uzasadnij konieczność, przeznaczenie poniesienia każdego kosztu wykazanego w harmonogramie w ramach zadań projektu, z osobną, w kontekście realizacji projektu oraz jego wysokość.

Metoda szacowania (sekcja multiplikowana dla każdego wydatku) (500 znaków)

Opisz dla każdego kosztu, z osobną, sposób szacowania, przeprowadzenia rozeznania rynku, wskaż z nazwy źródła danych, na podstawie których określiłeś kwoty poszczególnych kosztów.

PODSUMOWANIE WYDATKÓW

Tabela zostanie wygenerowana automatycznie na podstawie danych zawartych w harmonogramie rzeczowo – finansowym projektu.

PODSUMOWANIE BUDŻETU CAŁEGO PROJEKTU

Tabela zostanie wygenerowana automatycznie na podstawie danych zawartych w harmonogramie rzeczowo – finansowym projektu.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA WYDATKÓW

Wskaż wartość wydatków ogółem oraz wartość wydatków kwalifikowalnych w ramach projektu w podziale na środki pochodzące z budżetu państwa oraz środki pochodzące z budżetu jednostki samorządu terytorialnego.

Pole *dofinansowanie* zostanie uzupełnione automatycznie na podstawie danych z harmonogramu rzeczowo – finansowego projektu.

Wskaż wartość w pozycji „Prywatne, w tym” (jeśli dotyczy) w podziale na poszczególne źródła: środki własne, kredyt, pożyczka, inne (jakie). Wartość środków prywatnych zostanie obliczona automatycznie na podstawie wpisanych wartości w wierszach: środki własne, kredyt, pożyczka, inne (jakie).

Informacje zawarte w tej sekcji wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium *Kwalifikowalność wydatków w projekcie oraz Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej*.

WYNIKI ANALIZY KOSZTÓW I KORZYŚCI

Główne wskaźniki analizy ekonomicznej zgodnie z dokumentem dotyczącym AKK

Z listy rozwijalnej wybierz kolejno każdy wskaźnik i podaj dla niego odpowiednią wartość :

- społeczna (ekonomiczna) stopa dyskontowa (EDR);
- ekonomiczna stopa zwrotu (ERR);
- ekonomiczna zaktualizowana wartość netto (ENPV);
- wskaźnik korzyści i kosztów (B/C).

Pozycja „odniesienie” (500 znaków) dotyczy studium wykonalności, które zawiera w sobie analizę kosztów i korzyści, i który stanowi załącznik do wniosku o dofinansowanie.

Obowiązkowym załącznikiem do tego dokumentu jest arkusz kalkulacyjny zawierający wszystkie wyliczenia analizy kosztów i korzyści z otwartymi formułami. W ww. pozycji wskaż jedynie rozdział/sekcję, w którym w studium wykonalności w sposób najbardziej wyczerpujący opisano założenia i metodykę analizy społeczno-ekonomicznej. Nie zamieszczaj numeru strony. Wskaż natomiast nazwę zakładki w arkuszu kalkulacyjnym, w którym zamieszczono szczegółowe wyliczenie wskaźników społeczno-gospodarczych projektu.

Informacje zawarte w tej sekcji wniosku będą brane pod uwagę przy ocenie spełnienia kryterium *Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej*.

ZAŁĄCZNIKI

Do wniosku załącz obligatoryjne załączniki.

Jeśli będzie potrzeba dla złożenia innych niż wymagane załączników, złóż je w ramach załącznika „Inne” i nadaj nazwę załączonego dokumentu.

Załączniki składaj w formatach właściwych dla danego załącznika. Wielkość pojedynczego załącznika nie powinna przekraczać **15 MB**. Podczas załączania zeskanowanych dokumentów papierowych zadbaj o odpowiednią czytelność plików.

Integralną część wniosku o dofinansowanie stanowią następujące załączniki:

1. Oświadczenie jednostki samorządu terytorialnego objętej wsparciem finansowym w ramach projektu⁴ dotyczące zasady równości szans i niedyskryminacji – jeśli dotyczy (maks. 10 plików)
2. Mapy, szkice lokalizacyjne sytuujące projekt. – *jeśli dotyczy (maks. 10 plików)*

UWAGA! Załączyć w przypadku Projektów zawierających komponent infrastrukturalny.

3. Studium wykonalności z załącznikami (w tym model finansowy przedstawiony w wersji edytowalnej, zawierającej aktywne formuły umożliwiające weryfikację poprawności wyliczeń). (maks. 10 plików)
4. Decyzja/e o środowiskowych uwarunkowaniach (dla przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko oraz mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko).⁵ (maks. 10 plik)
5. Dokument potwierdzający podanie do publicznej wiadomości informacji o wydanej decyzji środowiskowej. – jeśli dotyczy (maks. 10 plików)
6. Decyzja administracyjna, w przypadku której prowadzi się postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 (dla przedsięwzięć mogących wpływać na obszar Natura 2000) – jeśli dotyczy. (maks. 1 plik)
7. Raport OOS. – jeśli dotyczy (maks. 10 plików)
8. Deklaracja organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000 (w przypadku projektów, które nie oddziałują na ten obszar) – jeśli dotyczy. (maks. 1 plik)
9. Formularz wraz niezbędnymi opiniami „Informacja na temat projektów, które mogą wywierać istotny negatywny wpływ na obszary NATURA 2000, zgłoszone Komisji (DG ds. Środowiska) na mocy dyrektywy 92/43/EWG”, jeżeli organ, który wydał zgodę na

⁴ Zgodnie z § 9 ust. 5 Umowy o dofinansowanie

⁵ W przypadku wystąpienia powtórnej OOS konieczne załączenie dokumentów potwierdzających poprawność przeprowadzonej procedury, zgodnie z listą załączników dotyczących pierwszej procedury OOS.



realizację przedsięwzięcia, stwierdził występowanie negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000 – jeśli dotyczy. *(maks. 1 plik)*

10. Opinia organu odpowiedzialnego za przygotowanie Planu Zadań Ochronnych (PZO) dla obszaru Natura 2000 – jeśli dotyczy. *(maks. 1 plik)*
11. Informacja właściwego organu odpowiedzialnego za gospodarkę wodną (zgodnie z art. 3 ust. 2 dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej) *(maks. 1 plik)*.
12. Lista kontrolna dotycząca zasady „nie czynić poważnych szkód” *(maks. 1 plik)*
13. Wynik oceny w zakresie zgodności Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dokonanej przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych – jeśli dotyczy *(maks. 1 plik)*
14. Raport dotyczący przeprowadzonych konsultacji społecznych w celu zwiększenia dostępności transportu publicznego i mobilności *(maks. 1 plik)*.
15. Inne⁶ *(maks. 10 plików)*.

OŚWIADCZENIA

Zapoznaj się z treścią oświadczeń znajdujących się w tej sekcji wniosku.

⁶ W tym miejscu, należy załączyć wyłącznie załączniki wymagane w naborze, jeżeli ich liczba przekracza dopuszczoną liczbę plików, przypisaną dla konkretnego załącznika. Ponadto, konieczne jest wprowadzenie nazw załączników, które będą umieszczone w tym miejscu.