# Przedmiot konkursu, w tym typy projektów podlegających dofinansowaniu

Przedmiotem konkursu jest **realizowany na terenie ZIT WrOF** typ projektu określony dla Działania 3.4 Wdrażanie strategii niskoemisyjnych, Poddziałania 3.4.2 Wdrażanie strategii niskoemisyjnych Osi Priorytetowej 3 Gospodarka niskoemisyjna, dotyczący:

* **3.4 b inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany w centrach miast np. P&R, B&R, zintegrowane centra przesiadkowe, stacje ładowania pojazdów elektrycznych, stacje tankowania paliw alternatywnych (np. CNG, LNG, LPG), wspólny bilet** (przy czym stacje ładowania pojazdów elektrycznych / tankowania paliw alternatywnych, wspólny bilet itp. nie mogą stanowić samodzielnego elementu projektu lecz jedynie uzupełniający, poniżej 49% wartości wydatków kwalifikowalnych projektu) itp.
* **3.4 d inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany w centrach miast: drogi rowerowe, ciągi pieszo – rowerowe** przy czym możliwe jest finansowanie samego ciągu pieszego (ale nie może on stanowić odrębnego projektu, a jedynie element uzupełniający), jeśli jego separacja od ciągu rowerowego wynika z warunków lokalnych, np. ciąg pieszo – rowerowy prowadzi do skrzyżowania, za którym nie ma możliwości kontynuowania ciągu łącznie i istnieje konieczność oddzielenia drogi dla rowerów od ciągu pieszego – na tym odcinku możliwa jest inwestycja również w ciąg pieszy. Koszt takiego wydzielonego ciągu pieszego powinien zawsze stanowić mniej niż 49% całkowitych wydatków kwalifikowalnych w projekcie przeznaczonych na drogi rowerowe.

Możliwe jest łączenie ww. typów projektów.

Przez **drogi rowerowe** należy rozumieć drogi dla rowerów, zgodnie z definicją z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. Drogami dla rowerów nie są pasy ruchu dla rowerów:

**droga dla rowerów** – droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi; droga dla rowerów jest oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego;

**pas ruchu dla rowerów** – część jezdni przeznaczona do ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.

Przez inwestycje ograniczające ruch w centrach miast nie należy rozumieć wyłącznie inwestycji zlokalizowanych w centrach miast – istotne jest oddziaływanie na centra miast.

Inwestycje w infrastrukturę drogową transportu publicznego mogą stanowić element uzupełniający w projekcie o wartości nie przekraczającej 35% wartości wydatków kwalifikowalnych – pod warunkiem spełniania poniższych warunków:

* elementy drogowe w projekcie przeznaczone są wyłącznie dla transportu publicznego lub nadają priorytet transportowi publicznemu, np. buspasy, obiekty przeznaczone dla transportu publicznego (tunele, wiadukty) – nie jest możliwe sfinansowanie zakresu rzeczowego projektu, który nie służy bezpośrednio transportowi publicznemu;
* przebudowa skrzyżowań w celu ułatwienia i/lub nadania priorytetu transportowi publicznemu w ruchu, np. pasy skrętów dla autobusów, śluzy na skrzyżowaniach itp.;
* infrastruktura drogowa przy pętlach autobusowych / tramwajowych, stacjach kolejowych lub parkingach P&R i B&R – odcinki dróg łączące takie terminale bezpośrednio z siecią dróg miejskich.

Nie przewiduje się realizacji samodzielnych projektów drogowych.

Limity powyższe nie sumują się – elementy uzupełniające w projekcie zawsze powinny stanowić mniej niż 49% wydatków kwalifikowalnych, jeśli np. projekt składa się z budowy centrum przesiadkowego, drogi prowadzącej do centrum oraz stacji ładowania pojazdów elektrycznych, wówczas wydatki na centrum przesiadkowe powinny stanowić więcej niż 51% wydatków kwalifikowalnych, wydatki na drogę – do 35%, a pozostałą część – wydatki na stacje ładowania pojazdów elektrycznych.

Inwestycje w transport miejski w ramach działania będą przyczyniać się do osiągnięcia niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności w miastach. Muszą one wynikać z przygotowanych przez samorządy planów, zawierających odniesienia do kwestii przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportowe w miastach. Funkcję takich dokumentów mogą **pełnić plany dotyczące gospodarki niskoemisyjnej lub plany mobilności miejskiej.** Dokumenty te powinny określać lokalne uwarunkowania oraz kierunki planowanych interwencji na danym obszarze i w zależności od zidentyfikowanych potrzeb zawierać odniesienia lub wskazywać adekwatne obowiązujące dokumenty zawierające odniesienia do takich kwestii, jak np.: zbiorowy transport pasażerski, transport niezmotoryzowany, intermodalność, transport drogowy, zarzadzanie mobilnością, wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS), logistyka miejska, bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach, wdrażanie nowych wzorców użytkowania czy promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów (czyste paliwa i pojazdy).

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej powinien zostać przyjęty do realizacji uchwałą rady gminy, właściwej dla miejsca realizacji projektu. Jeśli projekt realizowany jest na obszarze kilku gmin, powinien być ujęty w planach właściwych gmin.

Ocena dokonywana jest na podstawie zaświadczenia / oświadczenia wydanego przez właściwy urząd gminy (obowiązkowy załącznik do wniosku o dofinansowanie). Zaświadczenie (poświadczenie, potwierdzenie) obligatoryjnie zawiera:

* informację o tym że projekt wynika z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej, przyjętego do realizacji uchwałą rady gminy;
* krótkie uzasadnienie merytoryczne;
* numer uchwały przyjmującej PGN do realizacji.

Jeżeli zaświadczenie wydane jest na podstawie Kodeksu Postępowania Administracyjnego (Dział VII Wydawanie zaświadczeń) powyższe elementy nie są wymagane.

Szczegółowe warunki dot. konkursu zawarte są w kryteriach wyboru projektów, zwłaszcza w kryteriach specyficznych formalnych i merytorycznych. Zawierają one także definicje lub odesłania do definicji oraz przykłady. Spełnianie przez projekt danego kryterium powinno być wprost wpisane do wniosku o dofinansowanie i uzasadnione, tak aby nie było żadnych wątpliwości w czasie oceny wniosku.

W konkursie zastosowanie znalazło tzw. kryterium rozstrzygające – Gotowość projektu do realizacji – będzie ono decydowało o ostatecznej kolejności projektów na liście, gdy więcej niż jeden projekt ma taką samą liczbę punktów.