Załącznik nr 2
do Regulaminu wyboru projektów
w ramach programu Fundusze Europejskie
dla Dolnego Śląska 2021-2027
nr naboru:
FEDS.03.01-IZ.00-440/26
FEDS.03.02-IZ.00-441/26
FEDS.03.02-IZ.00-442/26

Lista wskaźników na poziomie naboru dla Działania 3.1 Ekotransport miejski i podmiejski – ZIT i Działania 3.2 Ekotransport miejski i podmiejski – IIT

Główną funkcją wskaźników jest zmierzenie, na ile cel główny projektu zostały zrealizowany. Wskaźniki służą ilościowej prezentacji działań podjętych w ramach projektu i ich rezultatów. W trakcie realizacji projektu wskaźniki powinny umożliwiać mierzenie jego postępu względem celów projektu.

Wybór wskaźników projektu powinien być powiązany z typem realizowanego przedsięwzięcia i planowanymi działaniami, które wnioskodawca zamierza podjąć w ramach projektu. Do celu głównego projektu wnioskodawca powinien dobrać odpowiednie wskaźniki, produktu i rezultatu bezpośredniego. Muszą być logicznie powiązane z projektem i spójne.

Każdy ze wskaźników powinien posiadać następujące cechy:

- adekwatność – wskaźnik powinien być dostosowany do charakteru projektu oraz oczekiwanych efektów związanych z jego realizacją;
- mierzalność – wskaźnik powinien być kwantyfikowalny, tj. wyrażony w wartościach liczbowych bądź finansowych;
- wiarygodność – wskaźnik powinien być zdefiniowany w taki sposób, aby jego weryfikacja nie powodowała utrudnień;
- dostępność – wskaźnik powinien być łatwy do określenia w wyniku realizacji projektu;
- określony w czasie – wartość wskaźnika powinna zostać określona w czasie, tj. określony rok osiągnięcia wartości docelowej wskaźnika oraz okres, w którym będzie mierzony wskaźnik.

Odpowiednio we wniosku o dofinansowanie należy określić, w jaki sposób mierzona będzie realizacja celu poprzez ustalenie wskaźników. Należy określić, co najmniej jeden podstawowy i mierzalny wskaźnik, który w sposób precyzyjny umożliwi weryfikację stopnia realizacji celu głównego projektu.

Rozróżnia się następujące wskaźniki produktu i rezultatu:

a) **programowe ujęte w FEDS 2021-2027 lub w SZOP 2021-2027, sklasyfikowane jako „Obowiązkowy" lub „Dodatkowy"**
b) **specyficzne dla projektu (sklasyfikowane jako „Własny") – określone przez Wnioskodawcę, podlegają monitorowaniu i rozliczeniu wyłącznie na poziomie projektu**
c) **informacyjne – dane pozyskiwane z poziomu projektu w procesie monitorowania, nie stanowią podstawy rozliczenia projektu z beneficjentem.**

Wymagania w zakresie wskaźników w projekcie:

W ramach wniosku o dofinansowanie projektu wnioskodawca określa wskaźniki służące pomiarowi działań i celów założonych w projekcie. Wskaźniki w ramach projektu należy określić mając w szczególności na uwadze zapisy Regulaminu dla naboru.

W przypadku, gdy w ramach danego Działania wskazany został wskaźnik z FEDS 2021-2027 lub SZOP 2021-2027, który odzwierciedla zakres projektu (jest adekwatny), jego wykazanie we wniosku o dofinansowanie jest obligatoryjne.

Wskaźniki produktu są to wskaźniki powiązane bezpośrednio z wydatkami ponoszonymi w projekcie, mierzone konkretnymi wielkościami. Liczone są w jednostkach fizycznych lub monetarnych. Wybrane przez wnioskodawcę wskaźniki muszą być adekwatne do zakresu projektu oraz mają być powiązane z głównymi kategoriami wydatków w projekcie.
Dla każdego z wybranych wskaźników wnioskodawca zobowiązany jest do wskazania *„Jednostki miary”*, *„Wartości docelowej wskaźnika”*, a także *„Sposobu pomiaru wskaźnika”*.

Wartość docelowa dla wskaźnika produktu to wyrażony liczbowo stan danego wskaźnika na moment zakończenia rzeczowej realizacji projektu.

Jako źródło informacji o wskaźniku wskazać należy odpowiedni dokument (np. protokół odbioru robót).

W ramach wniosku o dofinansowanie wnioskodawca ma obowiązek uwzględnić **wszystkie adekwatne** wskaźniki produktu z poniższej tabeli, odpowiadające celowi projektu.

Nazwa wskaźnika produktu	Jednostka miary	Definicja wskaźnika	Rodzaj dokumentu, w którym określono wskaźnik
Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego WLWK-RCO075	**szt.**	Liczba wkładów w strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego zgłoszonych według każdego celu szczegółowego wnoszonych z funduszy zgodnie z art. 28 lit. a) i c) CPR. Wartości wskaźnika uwzględniają zatem, na poziomie celu szczegółowego, oddzielną liczbę wkładów finansowych w strategie terytorialne. Jeden projekt równa się jedna wsparta strategia zintegrowanego rozwoju terytorialnego. Pomiaru wskaźnika w projekcie należy dokonać po ukończeniu pierwszego produktu w projekcie.	**FEDS 2021-2027**
Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego WLWK-RCO074	**osoby**	Liczba osób objętych projektami (projektem) wspieranymi przez fundusze w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego.	**FEDS 2021-2027**
Wspierana infrastruktura rowerowa WLWK-RCO058	**km**	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	**FEDS 2021-2027**

		wydzielonymi jednokierunkowymi pasami (np. z każdej strony drogi) mierzona jest długość pasa ruchu.	
Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride" WLWK-PLRO095	**szt.**	Liczba wybudowanych parkingów przeznaczonych do pozostawiania rowerów, umożliwiających skorzystanie z transportu zbiorowego.	**SZOP 2021-2027**
Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride" WLWK-PLRO096	**szt.**	Liczba stanowisk przeznaczonych do przyczepienia roweru, znajdujących się na terenie parkingu przeznaczonego do pozostawiania rowerów.	**SZOP 2021-2027**
Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania) (WLWK-RCO059)	**szt.**	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.	**SZOP 2021-2027**
Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych WLWK-PLRO098	**szt.**	Wskaźnik mierzy liczbę wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych zapewniających możliwość przesiadania się pomiędzy środkami transportu publicznego lub pomiędzy 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,	**SZOP 2021-2027**

		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). 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).	
Liczba przebudowanych i rozbudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych WLWK-PLRO099	**szt.**	Wskaźnik mierzy liczbę przebudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych zapewniających możliwość przesiadania się pomiędzy środkami transportu publicznego lub pomiędzy systemami transportu publicznego i indywidualnego. Zgodnie z Prawem Budowlanym 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). Publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w	**SZOP 2021-2027**

		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).	
Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź" WLWK-PLRO091	**szt.**	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.	
Liczba przebudowanych obiektów „parkuj i jedź" WLWK-PLRO092	**szt.**	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.	**SZOP 2021-2027**
Liczba doposażonych obiektów „parkuj i jedź" WLWK-PLRO093	**szt.**	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.	**SZOP 2021-2027**
Liczba miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami w wybudowanych, przebudowanych lub doposażonych obiektach „parkuj i jedź" WLWK-PLRO094	**szt.**	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).	**SZOP 2021-2027**
Liczba zakupionych jednostek taboru autobusowego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej WLWK-PLRO088	**szt.**	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	**SZOP 2021-2027**

		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). Przez komunikację metropolitarną należy rozumieć metropolitarne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach związku metropolitarnego, inne niż gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie (zgodnie z art. 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym). 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); 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.	
Miasta z nowymi lub zmodernizowanymi cyfrowymi systemami transportu miejskiego WLWK-RCO060	**szt.**	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	**SZOP 2021-2027**
Pojemność ekologicznego taboru do	**osoby**	Potencjał do przewozów pasażerskich ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego finansowana w	**SZOP 2021-2027**

zbiorowego transportu publicznego WLWK-RCO057		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.).	
Długość nowych linii autobusowych WLWK-PLRO079	**km**	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.	**SZOP 2021-2027**
Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych WLWK-PLRO082	**km**	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.	**SZOP 2021-2027**
Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (EFRR/FST/FS) WLWK-PLRO132	**szt.**	Wskaźnik odnosi się do liczby obiektów w ramach realizowanego projektu, które zaopatrzono 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 zaopatrzono. Jeśli instytucja, zakład itp.	**SZOP 2021-2027**

		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.	
Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami (EFRR/FST/FS) WLWK-PLRO199	**szt.**	Racjonalne usprawnienie 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 usprawnieniami 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 w zakresie 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: Wytyczne w zakresie realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027.	**SZOP 2021-2027**

Wskaźniki rezultatu są to wskaźniki odnoszące się do bezpośrednich efektów projektu, stanowią wynik realizacji projektu, ale mogą mieć na niego wpływ także inne zewnętrzne czynniki; niepowiązane bezpośrednio z wydatkami ponoszonymi w projekcie. Dostarczają informacji o zmianach jakie nastąpiły w wyniku realizacji projektu, w porównaniu z wielkością wyjściową (bazową). Są logicznie powiązane ze wskaźnikami produktu. Muszą być adekwatne do celu projektu.

Dla każdego z wybranych wskaźników wnioskodawca zobowiązany jest do wskazania *„Jednostki miary”*, *„Wartości bazowej wskaźnika”*, *„Wartości docelowej wskaźnika”*, a także *„Sposobu pomiaru wskaźnika”*.

Wartość bazowa (tzn. wartość w momencie rozpoczęcia realizacji projektu) w przypadku każdego wskaźnika powinna być wykazana na poziomie „0”, chyba że definicja wskaźnika wskazuje inaczej.
Wartość docelowa dla wskaźnika rezultatu to wyrażony liczbowo stan danego wskaźnika uzyskany w efekcie realizacji projektu.

Jako źródło informacji o wskaźniku wskazać należy odpowiedni dokument.

Wszyscy wnioskodawcy są zobligowani do określenia poniższych wskaźników rezultatu, jeśli są adekwatne do celu projektu.

Nazwa wskaźnika rezultatu	Jednostka miary	Definicja wskaźnika	Rodzaj dokumentu, w którym określono wskaźnik
Szacowana emisja gazów cieplarnianych WLWK-RCR029	**tony równoważnika CO2/rok**	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 interwencji, a osiągnięta wartość jest obliczana jako całkowita szacowana emisja gazów cieplarnianych na podstawie osiągniętego poziomu charakterystyki energetycznej w roku następującym po zakończeniu interwencji.	**FEDS 2021-2027**
Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (WLWK-RCR064)	**użytkownicy/rok**	Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej finansowanej w ramach projektów objętych wsparciem. Definicja infrastruktury rowerowej znajduje się we wskaźniku WLWK-RCO058. Wartość bazowa wskaźnika szacowana jest jako roczna liczba użytkowników infrastruktury w roku poprzedzającym rozpoczęcie interwencji 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 interwencji.	**FEDS 2021-2027**
Liczba ludności korzystającej z	**osoby**	Liczba pasażerów w miastach z nowymi lub zmodernizowanymi	**SZOP 2021-2027**

nowych lub zmodernizowanych cyfrowych systemów transportu miejskiego WLWK-PLRR047		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	
Dodatkowa moc zainstalowana odnawialnych źródeł energii WLWK-RCR032	**MW**	Dodatkowa moc zainstalowana odnawialnych źródeł energii dzięki udzielonemu wsparciu, którą oddano do eksploatacji (tj. podłączona do sieci (jeśli dotyczy) i w pełni gotowa do wytwarzania energii lub już ją wytwarza). Zdolność wytwarzania rozumiana jest jako „maksymalna moc wytwórcza energii elektrycznej netto", definiowana przez Eurostat jako „maksymalna moc czynna, która może być dostarczana stale przez ciągle działający zakład w punkcie wyjścia (tj. po pobraniu energii dla potrzeb urządzeń pomocniczych stacji oraz uwzględniając straty w transformatorach uznawanych za integralne ze stacją)". Definicja energii odnawialnej znajduje się w RCO22.	**SZOP 2021-2027**
Ilość energii pobranej ze wspartej infrastruktury paliw alternatywnych WLWK-PLRR091	**kWh**	Wskaźnik obejmuje Ilość energii pobranej ze wspartej infrastruktury 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 energia elektryczna, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony	**SZOP 2021-2027**

		gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub gaz płynny (LPG).	
Moc wykorzystana we wspartej infrastrukturze paliw alternatywnych (AC) WLWK-PLRR090	**MW**	Moc wspartej infrastruktury ładowania (stacji/ładowarek) prądem zmiennym (AC).	**SZOP 2021-2027**
Moc wykorzystana we wspartej infrastrukturze paliw alternatywnych (DC) WLWK-PLRR052	**MW**	Moc wspartej infrastruktury ładowania (stacji/ładowarek) prądem stałym (DC).	**SZOP 2021-2027**
Objętość paliwa wykorzystanego we wspartej infrastrukturze paliw alternatywnych WLWK-PLRR046	**m3**	Wskaźnik obejmuje objętość paliwa we wspartej infrastrukturze paliw alternatywnych. Paliwa alternatywne to: paliwa 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, 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);	**SZOP 2021-2027**
Liczba pojazdów korzystających z infrastruktury paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania) WLWK-PLRR101	**szt.**	Wskaźnik mierzy liczbę pojazdów, które skorzystały z punktów ładowania/tankowania paliw alternatywnych zainstalowanych w ramach projektów objętych wsparciem, w ciągu pełnego roku od zakończenia realizacji projektu. 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. W sytuacji kiedy jeden pojazd korzysta wielokrotnie z danego punktu, w ramach wskaźnika należy wykazać każde skorzystanie z punktu ładowania/tankowania przez pojazd.	**SZOP 2021-2027**
Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych, przebudowanych	**szt.**	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	**SZOP 2021-2027**

lub doposażonych obiektach „parkuj i jedź” WLWK-PLRR021		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.	
Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego WLWK-RCR062	**użytkownicy/rok**	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 interwencji i wynosi zero w przypadku nowych usług. Osiągniętą wartość szacuje się ex post jako liczbę użytkowników usługi transportowej w roku następującym po fizycznym zakończeniu interwencji.	**SZOP 2021-2027**
Miejsca pracy utworzone we wspieranych jednostkach WLWK-RCR001	**EPC/rok**	Liczba miejsc pracy wyrażona w średnich rocznych ekwiwalentach pełnego czasu pracy (EPC) utworzonych w ramach działalności wspieranej przez projekt. Nowe stanowiska muszą być obsadzone i mogą być w pełnym wymiarze godzin, w niepełnym wymiarze godzin lub powtarzać się sezonowo. Wolne stanowiska nie są liczone. Ponadto oczekuje się, że nowo utworzone stanowiska zostaną utrzymane przez ponad rok po zakończeniu projektu. Wskaźnik jest obliczany jako różnica między rocznymi EPC obsadzonymi przed rozpoczęciem projektu i rok po zakończeniu projektu w ramach wspieranej działalności. Roczne EPC definiuje się jako stosunek godzin pracy przepracowanych efektywnie w ciągu roku kalendarzowego podzielony przez całkowitą liczbę godzin umownie przepracowanych w tym samym okresie przez osobę lub grupę. Zgodnie z konwencją dana osoba nie może wykonywać więcej niż jednego EPC rocznie. Liczba godzin umownie przepracowanych ustalana jest na podstawie normatywnych/ustawowych	**SZOP 2021-2027 wskaźnik informacyjny**

		godzin pracy zgodnie z krajowym ustawodawstwem. Osoba pracująca w pełnym wymiarze czasu pracy zostanie zidentyfikowana w odniesieniu do jej statusu zatrudnienia i rodzaju umowy (pełny lub niepełny etat). Wskaźnik informacyjny, nie ma obowiązku określenia wartości docelowej wskaźnika. Wskaźnik należy wybrać z podziałem na płeć [Ogółem/Kobiety/ Mężczyźni.] W przypadku, kiedy nie można określić wartości docelowej, należy wskazać wartość „0”.	

W ramach wniosku o dofinansowanie Wnioskodawca ma obowiązek uwzględnić **wszystkie adekwatne** wskaźniki produktu oraz rezultatu z listy przedstawionej w powyższych tabelach, odpowiadające celowi projektu. W przypadku braku adekwatnego wskaźnika rezultatu, należy określić wskaźnik własny specyficzny dla projektu.

Dodatkowo w ramach wniosku o dofinansowanie Wnioskodawca może określić inne, własne wskaźniki specyficzne dla danego projektu, o ile będzie to niezbędne dla prawidłowej realizacji projektu (tzw. wskaźniki produktu i rezultatu specyficzne dla projektu).

We wniosku o dofinansowanie należy określić na jakiej podstawie mierzone będą wskaźniki realizacji celu projektu poprzez ustalenie źródła weryfikacji / pozyskania danych do pomiaru wskaźnika. Dlatego przy określaniu wskaźników należy wziąć pod uwagę dostępność i wiarygodność danych niezbędnych do pomiaru danego wskaźnika.

O ile w umowie o dofinansowanie projektu nie wskazano inaczej, efekt wsparcia na poziomie projektu występuje:

a) w przypadku wskaźników produktu określonych na poziomie projektu – w okresie od rozpoczęcia realizacji projektu do ukończenia produktu w ramach projektu, przy czym osiągnięte wartości powinny zostać wykazane najpóźniej we wniosku o płatność końcową,

b) w przypadku wskaźników rezultatu określonych na poziomie projektu:

- **co do zasady – w okresie 12 miesięcy od zakończenia okresu realizacji projektu określonego w umowie o dofinansowaniu projektu lub, o ile wynika to ze specyfiki projektu, od ukończenia produktu w ramach projektu,**

lub

- **w okresie trwałości projektu, na zasadach określonych przez IZ FEDS (w umowie o dofinansowanie projektu/decyzji o dofinansowaniu) – w przypadku wskaźników, których termin realizacji został wydłużony na wniosek Beneficjenta i za zgodą IZ FEDS, jednak nie później niż do dnia 31.12.2029 r.**