

Załącznik nr 3
do Uchwały Nr 146/15
Zarządu Województwa Łódzkiego
z dnia 14. kwietnia 2015 r.

Lista definicji wskaźników zawartych w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 dla Osi Priorytetowej III Transport

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rodzaj wskaźnika	Definicja
Działanie III.1 Niskoemisyjny transport miejski				
1	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	produkt	<p>Liczba zakupionych autobusów, tramwajów, pojazdów kolejowych wykorzystywanych w gminnych przewozach pasażerskich, wykonywanych w granicach administracyjnych miasta (również na terenie: miasta i gminy / miast / miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny, w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego).</p> <ul style="list-style-type: none"> • przez autobus należy rozumieć pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą; • przez tramwaj należy rozumieć pojazd przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy, zasilany energią elektryczną, poruszający się po szynach na drogach publicznych; • przez pojazd kolejowy należy rozumieć pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu (w tym elektryczny zespół trakcyjny, spalinowy zespół trakcyjny, wagon elektryczny, wagon spalinowy, autobus szynowy (szynobus), wagon metra).
2	Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	osoby	produkt	<p>Łączna liczba miejsc siedzących i stojących przeznaczonych do użytku pasażerów w zakupionych autobusach, tramwajach, pojazdach kolejowych wykorzystywanych w gminnych przewozach pasażerskich, wykonywanych w granicach administracyjnych miasta (również na terenie: miasta i gminy / miast / miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny, w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego).</p> <ul style="list-style-type: none"> • przez autobus należy rozumieć pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą; • przez tramwaj należy rozumieć pojazd przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy zasilany energią elektryczną, poruszający się po szynach na drogach publicznych; • przez pojazd kolejowy należy rozumieć pojazd dostosowany do poruszania się na

				własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu (w tym elektryczny zespół trakcyjny, spalinowy zespół trakcyjny, wagon elektryczny, wagon spalinowy, autobus szynowy (szynobus), wagon metra).
3	Liczba zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	produkt	<p>Liczba poddanych modernizacji autobusów, tramwajów, pojazdów kolejowych wykorzystywanych w gminnych przewozach pasażerskich, wykonywanych w granicach administracyjnych miasta (również na terenie: miasta i gminy / miast / miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny, w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego).</p> <ul style="list-style-type: none"> • przez autobus należy rozumieć pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą; • przez tramwaj należy rozumieć pojazd przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy zasilany energią elektryczną, poruszający się po szynach na drogach publicznych; • przez trolejbus należy rozumieć autobus przystosowany do zasilania energią elektryczną z sieci trakcyjnej; • przez pojazd kolejowy należy rozumieć pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu (w tym elektryczny zespół trakcyjny, spalinowy zespół trakcyjny, wagon elektryczny, wagon spalinowy, autobus szynowy (szynobus), wagon metra).
4	Pojemność zmodernizowanego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	osoby	produkt	<p>Łączna liczba miejsc siedzących i stojących przeznaczonych do użytku pasażerów w poddanych modernizacji autobusach, tramwajach, pojazdach kolejowych wykorzystywanych w gminnych przewozach pasażerskich, wykonywanych w granicach administracyjnych miasta (również na terenie: miasta i gminy / miast / miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny, w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego).</p> <ul style="list-style-type: none"> • przez autobus należy rozumieć pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą; • przez tramwaj należy rozumieć pojazd przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy zasilany energią elektryczną, poruszający się po szynach na drogach publicznych; • przez pojazd kolejowy należy rozumieć pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu (w tym elektryczny zespół trakcyjny, spalinowy zespół trakcyjny, wagon elektryczny, wagon spalinowy, autobus szynowy (szynobus), wagon metra).
5	Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”	szt.	produkt	Liczba wybudowanych parkingów w systemie „parkuj i jedź” („Park&Ride”), w celu umożliwienia skorzystania z transportu zbiorowego. Przez parking P&R należy rozumieć parking przesiadkowy, który powstał w celu zamiany transportu indywidualnego na

				zbiorowy. Parking "Park & Ride" ("Parkuj i Jedź") przeznaczony jest do czasowego postoju samochodu na/w wydzielonym placu/ulicy/ budynku, zwłaszcza na krańcowych przystankach komunikacyjnych.
6	Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	szt.	produkt	Liczba stanowisk przeznaczonych do postoju samochodów osobowych, znajdujących się na terenie parkingu w systemie „parkuj i jedź” („Park&Ride”). Przez parking P&R należy rozumieć parking przesiadkowy, który powstał w celu zamiany transportu indywidualnego na zbiorowy. Parking "Park & Ride" ("Parkuj i Jedź") przeznaczony jest do czasowego postoju samochodu na/w wydzielonym placu/ulicy/ budynku, zwłaszcza na krańcowych przystankach komunikacyjnych.
7	Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	szt.	produkt	Liczba stanowisk dla osób niepełnosprawnych przeznaczonych do postoju samochodów osobowych, znajdujących się na terenie parkingu w systemie „parkuj i jedź” („Park&Ride”). Przez parking P&R należy rozumieć parking przesiadkowy, który powstał w celu zamiany transportu indywidualnego na zbiorowy. Parking "Park & Ride" ("Parkuj i Jedź") przeznaczony jest do czasowego postoju samochodu na/w wydzielonym placu/ulicy/ budynku, zwłaszcza na krańcowych przystankach komunikacyjnych.
8	Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”	szt.	produkt	Liczba wybudowanych parkingów przeznaczonych do pozostawiania rowerów, w celu umożliwienia skorzystania z transportu zbiorowego. Nie należy wliczać przypadków, gdy stanowiska dla rowerów są wydzielane na nowo wybudowanych parkingach „parkuj i jedź”. Przez parking B&R należy rozumieć parking przesiadkowy, który powstał w celu zamiany indywidualnego transportu rowerowego na zbiorowy.
9	Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”	szt.	produkt	Liczba stanowisk przeznaczonych do umocowania ramy roweru, znajdujących się na terenie parkingu przeznaczonego do pozostawiania rowerów. Przez parking B&R należy rozumieć parking przesiadkowy, który powstał w celu zamiany indywidualnego transportu rowerowego na zbiorowy.
10	Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	szt.	produkt	Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych zapewniających możliwość przesiadania się pomiędzy środkami transportu publicznego lub pomiędzy systemami transportu publicznego i indywidualnego. Zintegrowany węzeł przesiadkowy (zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym) - 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 m.in. z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną.
11	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów	szt.	produkt	Liczba funkcjonujących inteligentnych systemów transportowych (ITS), w których technologie informacyjne i komunikacyjne stosowane są w obszarze transportu

	transportowych			drogowego, obejmujących infrastrukturę, pojazdy i użytkowników, oraz w zarządzaniu ruchem i zarządzaniu mobilnością, jak również do interfejsów z innymi rodzajami transportu. Niezależnie od liczby urządzeń składających się na system, inteligentne systemy transportowe to systemy zarządzania ruchem, wykorzystujące technologie informacyjne i komunikacyjne dotyczące infrastruktury transportowej i środków transportu, umożliwiające zarządzanie elementami, które zazwyczaj nie są ze sobą zintegrowane (pojazdy, ładunki, ciągi komunikacyjne), skutkujące między innymi poprawą bezpieczeństwa, ograniczeniem zużycia pojazdów, paliwa oraz skróceniem czasu podróży.
12	Długość wybudowanych dróg dla rowerów	km	produkt	Długość wybudowanego odcinka drogi przeznaczonej do ruchu rowerów, tj. oddzielonej od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz oznaczonej odpowiednimi znakami drogowymi. Należy brać pod uwagę tylko odcinki spełniające wymogi rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie i jednocześnie oznakowane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. Nie należy wliczać długości istniejących tras, które w wyniku realizacji projektu zostały wyłącznie oznaczone jako drogi rowerowe. (np. poprzez wprowadzenie poziomych i pionowych znaków drogowych). Nie należy wliczać szlaków rowerowych (turystycznych), jeżeli jednocześnie nie są drogą dla rowerów.
13	Długość przebudowanych dróg dla rowerów	km	produkt	Długość przebudowanego odcinka drogi przeznaczonej do ruchu rowerów, tj. oddzielonej od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz oznaczonej odpowiednimi znakami drogowymi. Należy brać pod uwagę tylko odcinki spełniające wymogi rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie i jednocześnie oznakowane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. Nie należy wliczać długości istniejących tras, które w wyniku realizacji projektu zostały wyłącznie oznaczone jako drogi rowerowe. (np. poprzez wprowadzenie poziomych i pionowych znaków drogowych). Nie należy wliczać szlaków rowerowych (turystycznych), jeżeli jednocześnie nie są drogą dla rowerów.
14	Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej	km	produkt	Wskaźnik dotyczy długości nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej powstałych w wyniku realizacji projektu. Zakłada się, że nowe i ulepszone linie dotyczą głównie transportu autobusowego, jak również potencjalnie transportu tramwajowego w zakresie niezbędnej infrastruktury na potrzeby komunikacji miejskiej.
15	Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i	szt./rok	rezultat	Liczba przewozów komunikacją miejską, jakie miały miejsce w ciągu pełnego roku kalendarzowego od zakończenia realizacji projektu, na trasie obejmującej swoim

	nowych liniach komunikacji miejskiej			zasięgiem przebudowane i nowe linie komunikacji miejskiej (zarówno tramwajowe jak i autobusowe).
16	Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	szt.	rezultat	Liczba samochodów, które skorzystały z miejsc postojowych na terenie parkingu w systemie „parkuj i jedź” („Park&Ride”) w ciągu pełnego roku kalendarzowego od zakończenia realizacji projektu. Należy zliczyć wszystkie samochody, które skorzystały z parkingu w ciągu roku od zakończenia realizacji projektu. W przypadku parkingów posiadających systemy kontroli wjazdu (np. szlaban), należy wliczyć każde skorzystanie z parkingu (wjazd-wyjazd) przez samochód, nawet jeżeli ten sam samochód skorzystał w danym dniu (dobie) więcej niż raz z parkingu.
Działanie III.2 Drogi				
1	Długość wybudowanych dróg wojewódzkich	km	produkt	Długość wykonanego odcinka drogi wojewódzkiej między określonymi miejscami lub miejscowościami, utworzonej po nowym śladzie, gdzie droga to budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami przeznaczona do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowana w pasie drogowym.
2	Długość przebudowanych dróg wojewódzkich	km	produkt	Długość połączenia drogowego o kategorii drogi wojewódzkiej, na odcinku którego wykonano roboty, w wyniku których nastąpiło podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, gdzie droga to budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami przeznaczona do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowana w pasie drogowym.
3	Liczba zakupionego sprzętu/systemów służących poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego	szt.	produkt	Liczba sztuk zakupionego sprzętu oraz systemów, które wykorzystywane będą w celu poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu. Nie należy wliczać inteligentnych systemów transportowych. Należy uwzględnić urządzenia diagnostyczne taboru drogowego i rodzaju nawierzchni.
4	Długość wybudowanych dróg powiatowych	km	produkt	Długość wykonanego odcinka drogi powiatowej między określonymi miejscami lub miejscowościami, utworzonej po nowym śladzie, gdzie droga to budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami przeznaczona do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowana w pasie drogowym.
5	Długość przebudowanych dróg	km	produkt	Długość połączenia drogowego o kategorii drogi powiatowej, na odcinku którego

	powiatowych			wykonano roboty, w wyniku których nastąpiło podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, gdzie droga to budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami przeznaczona do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowana w pasie drogowym.
6	Długość wybudowanych dróg gminnych	km	produkt	Długość wykonanego odcinka drogi gminnej między określonymi miejscami lub miejscowościami, utworzonej po nowym śladzie, gdzie droga to budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami przeznaczona do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowana w pasie drogowym.
7	Długość przebudowanych dróg gminnych	km	produkt	Długość połączenia drogowego o kategorii drogi gminnej, na odcinku którego wykonano roboty, w wyniku których nastąpiło podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, gdzie droga to budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami przeznaczona do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowana w pasie drogowym.
8	Liczba wybudowanych obwodnic	szt.	produkt	Długość obwodnic (w kilometrach) wybudowanych w ciągu dróg publicznych, które powstały w wyniku realizacji projektu. Obwodnicę należy rozumieć jako drogę prowadzącą wokół miasta, dzielnicy, centrum lub śródmieścia, umożliwiającą pojazdom omięcie obszaru miejskiego i odciążenie jego ulic z tranzytowego ruchu międzymiastowego, międzydzielnicowego lub międzyosiedlowego. O realizacji obwodnicy świadczy ww. funkcja oraz nazwa nadana przez beneficjenta. Wybudowanie oznacza również przebudowanie.

9	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	szt.	produkt	Liczba funkcjonujących inteligentnych systemów transportowych (ITS), w których technologie informacyjne i komunikacyjne stosowane są w obszarze transportu drogowego, obejmujących infrastrukturę, pojazdy i użytkowników oraz w zarządzaniu ruchem i zarządzaniu mobilnością, jak również do interfejsów z innymi rodzajami transportu. Niezależnie od liczby urządzeń składających się na system, inteligentne systemy transportowe to systemy zarządzania ruchem, wykorzystujące technologie informacyjne i komunikacyjne dotyczące infrastruktury transportowej i środków transportu, umożliwiające zarządzanie elementami, które zazwyczaj nie są ze sobą zintegrowane (pojazdy, ładunki, ciągi komunikacyjne), skutkujące między innymi poprawą bezpieczeństwa, ograniczeniem zużycia pojazdów, paliwa oraz skróceniem czasu podróży.
Działanie III.3 Transport multimodalny				
1	Liczba wspartych intermodalnych terminali przeładunkowych	szt.	produkt	Liczba wybudowanych lub przebudowanych obiektów umożliwiających przeładunek intermodalnych jednostek transportowych, tj. kontenerów, nadwozi wymiennych, naczep samochodowych i in., pomiędzy środkami transportu należącymi do różnych gałęzi transportu (drogowy, morski, śródlądowy, szynowy, lotniczy) oraz wykonywanie usług logistycznych związanych z przyjmowaniem, składowaniem i rozdzielaniem towarów. Transport intermodalny polega na wykorzystaniu więcej niż jednego rodzaju transportu. Podczas przewozu towaru korzysta się tylko z jednej jednostki przeładunkowej, np. kontenera, bez potrzeby przeładunku samego towaru przy zmianie rodzaju transportu. Wartość wskaźnika jest sumą liczby wybudowanych intermodalnych terminali przeładunkowych oraz przebudowanych intermodalnych terminali przeładunkowych. Przez przebudowę intermodalnego terminalu przeładunkowego należy rozumieć działania skutkujące zwiększeniem jego zdolności przeładunkowej lub umożliwienie dokonywania przeładunków pomiędzy dodatkowymi rodzajami transportu.
2	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	szt.	produkt	Liczba funkcjonujących inteligentnych systemów transportowych (ITS), w których technologie informacyjne i komunikacyjne stosowane są w obszarze transportu drogowego, obejmujących infrastrukturę, pojazdy i użytkowników oraz w zarządzaniu ruchem i zarządzaniu mobilnością, jak również do interfejsów z innymi rodzajami transportu. Niezależnie od liczby urządzeń składających się na system, inteligentne

				systemy transportowe to systemy zarządzania ruchem, wykorzystujące technologie informacyjne i komunikacyjne dotyczące infrastruktury transportowej i środków transportu, umożliwiające zarządzanie elementami, które zazwyczaj nie są ze sobą zintegrowane (pojazdy, ładunki, ciągi komunikacyjne), skutkujące między innymi poprawą bezpieczeństwa, ograniczeniem zużycia pojazdów, paliwa oraz skróceniem czasu podróży.
3	Dodatkowa zdolność przeładunkowa intermodalnych terminali przeładunkowych	TEU/rok	rezultat	<p>Dodatkowa zdolność przeładunkowa intermodalnych terminali przeładunkowych jest rozumiana jako:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pełna zdolność przeładunkowa w przypadku wybudowanych terminali oraz - różnica między zdolnością przeładunkową po zakończeniu realizacji projektu a zdolnością przeładunkową przed jego rozpoczęciem w przypadku terminali przebudowanych. <p>Intermodalny terminal przeładunkowy to obiekt umożliwiający przeładunek intermodalnych jednostek transportowych, tj. kontenerów, nadwozi wymiennych, naczep samochodowych i in., pomiędzy środkami transportu należącymi do różnych gałęzi transportu (drogowy, morski, śródlądowy, szynowy, lotniczy) oraz wykonywanie usług logistycznych związanych z przyjmowaniem, składowaniem i rozdzielaniem towarów.</p> <p>Transport intermodalny polega na wykorzystaniu więcej niż jednego rodzaju transportu. Podczas przewozu towaru korzysta się tylko z jednej jednostki przeładunkowej, np. kontenera, bez potrzeby przeładunku samego towaru przy zmianie rodzaju transportu.</p> <p>Wartość wskaźnika jest sumą dodatkowej zdolności przeładunkowej wybudowanych oraz przebudowanych intermodalnych terminali przeładunkowych.</p> <p>Przez zdolność przeładunkową należy rozumieć potencjalną zdolność przeładunkową, a nie wielkość wykonanych operacji przeładunkowych.</p> <p>Przez przebudowę intermodalnego terminalu przeładunkowego należy rozumieć działania skutkujące zwiększeniem jego zdolności przeładunkowej lub umożliwienie dokonywania przeładunków pomiędzy dodatkowymi rodzajami transportu.</p>
Działanie III.4 Transport kolejowy				
1	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii	km	produkt	Wartość wskaźnika jest sumą długości wszystkich przebudowanych lub zmodernizowanych odcinków linii kolejowych, których parametry zostały ulepszone, bez

	kolejowych			<p>względu na przynależność do sieci TEN-T. Prace mogą obejmować elektryfikację, prace prowadzące do zwiększenia możliwej prędkości na torze, mogą dotyczyć pojedynczego lub podwójnego toru.</p> <p>Wyłączona ze wsparcia jest instalacja systemów sygnalizacji. W wartości wskaźnika nie uwzględnia się linii kolejowych, których wsparcie polegało wyłącznie na wyposażeniu w system ERTMS, ani zrehabilitowanych linii kolejowych.</p>
2	Całkowita długość nowych linii kolejowych	km	produkt	<p>Łączna długość nowo wybudowanych linii kolejowych. Przez nowo wybudowaną linię kolejową należy rozumieć linię zbudowaną od podstaw w miejscu, gdzie wcześniej nie istniała linia kolejowa lub infrastruktura niegdyś istniejącej linii kolejowej nie została zachowana.</p> <p>Wartość wskaźnika jest sumą wszystkich nowo wybudowanych odcinków linii kolejowych, bez względu na parametry (np. liczbę torów) ani przynależność do sieci TEN-T.</p> <p>W wartości wskaźnika nie należy ujmować linii kolejowych, które uprzednio zostały wyłączone z eksploatacji, a w wyniku realizacji projektu przywrócono je do eksploatacji (należy je zaliczyć do wskaźnika „Łączna długość zrehabilitowanych linii kolejowych”).</p>
3	Liczba zakupionych pojazdów kolejowych	szt.	produkt	<p>Liczba zakupionych pojazdów kolejowych taboru zwykłego, tj. przeznaczonych do przewozu osób i rzeczy oraz przystosowanych do kursowania w składzie pociągu na ogólnych zasadach.</p> <p>Do pojazdów taboru zwykłego zalicza się pojazdy trakcyjne (lokomotywy, zespoły trakcyjne i inne pojazdy silnikowe) lub wagony (osobowe lub towarowe, w tym naczepy siodłowe na wózkach kolejowych). Wartość wskaźnika jest sumą wszystkich zakupionych pojazdów kolejowych.</p> <p>W przypadku wielocłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych lub składów zespołonych, poszczególne człony liczy się jako pojedyncze sztuki taboru.</p>
4	Pojemność zakupionych wagonów osobowych	osoby	produkt	<p>Łączna liczba miejsc siedzących i stojących przeznaczonych do użytku pasażerów w zakupionych wagonach osobowych. Liczbę miejsc należy podawać zgodnie ze specyfikacją techniczną pojazdu.</p>
5	Liczba zmodernizowanych pojazdów kolejowych	szt.	produkt	<p>Liczba zmodernizowanych pojazdów kolejowych taboru zwykłego, tj. przeznaczonych do przewozu osób i rzeczy oraz przystosowanych do kursowania w składzie pociągu na ogólnych zasadach.</p>

				<p>Do pojazdów taboru zwykłego zalicza się pojazd trakcyjne (lokomotywy, zespoły trakcyjne i inne pojazdy silnikowe) lub wagony (osobowe lub towarowe, w tym naczepy siodłowe na wózkach kolejowych).</p> <p>Wartość wskaźnika jest sumą wszystkich zmodernizowanych pojazdów kolejowych. W przypadku wielozłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych lub składów zespolonych, poszczególne człony liczy się jako pojedyncze sztuki taboru.</p>
6	Pojemność zmodernizowanych wagonów osobowych	osoby	produkt	<p>Łączna liczba miejsc siedzących i stojących przeznaczonych do użytku pasażerów w zmodernizowanych wagonach osobowych. Liczbę miejsc należy podawać zgodnie ze specyfikacją techniczną pojazdu.</p>
7	Liczba przebudowanych/ odnowionych dworców kolejowych	szt.	produkt	<p>Liczba wybudowanych, przebudowanych lub zmodernizowanych obiektów budowlanych lub zespołów obiektów budowlanych usytuowanych na obszarze kolejowym do obsługi podróżnych lub usług towarzyszących tej obsłudze, który może również obejmować urządzenia do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów. W przypadku objęcia interwencją kilku obiektów budowlanych składających się na dworzec, należy zliczyć jako jeden zespół budynków.</p>
8	Liczba przewozów pasażerskich na przebudowanych lub zmodernizowanych liniach kolejowych	szt.	rezultat	<p>Liczba kolejowych przewozów pasażerskich, jakie miały miejsce w ciągu pełnego roku kalendarzowego od zakończenia realizacji projektu, na trasie obejmującej swoim zasięgiem przebudowane lub zmodernizowane linie kolejowe.</p>

Lista wskaźników dodatkowych oraz ich definicji dla Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020, Osi Priorytetowej: III Transport

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rodzaj wskaźnika	Definicja
Oś priorytetowa III Transport				
Działanie III.1 Niskoemisyjny transport miejski				
1	Liczba przewożonych pasażerów środkami publicznego transportu zbiorowego	osoby	rezultat	Liczba pasażerów, korzystających z komunikacji miejskiej w ciągu pełnego roku kalendarzowego od zakończenia realizacji projektu w ramach odbytych kursów na powstałych, przebudowanych/modernizowanych w ramach projektu liniach. W przypadku przebudowy sieci lub zakupu, bądź modernizacji taboru należy wziąć pod uwagę jedynie liczbę dodatkowych pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej. Różnica pomiędzy liczbą pasażerów komunikacji miejskiej po i przed realizacją projektu.
2	Liczba nowo utworzonych miejsc pracy kobiety / mężczyźni	EPC	horyzontalny	Liczba nowo utworzonych etatów brutto w pełnym wymiarze czasu pracy w ciągu pełnego roku kalendarzowego od zakończenia realizacji projektu. Chodzi o wzrost zatrudnienia jako bezpośredni skutek zakończenia projektu. Powstanie etatów ma wynikać bezpośrednio z uzyskanego wsparcia. Etaty muszą być obsadzone (nieobsadzonych stanowisk się nie wlicza). Do wskaźnika nie wlicza się pracowników zatrudnionych do wdrożenia projektów. Jeśli całkowita liczba miejsc pracy nie wzrośnie należy wpisać 0. Prace sezonowe i niepełnowymiarowe należy przeliczyć na ekwiwalent pełnego czasu pracy. Wskaźnik podaje się z podziałem na etaty zajmowane przez kobiety i mężczyzn.
3	Liczba utrzymanych miejsc pracy kobiety / mężczyźni	EPC	horyzontalny	Liczba etatów brutto w pełnym wymiarze czasu pracy, które zostały utrzymane w wyniku wsparcia, w ciągu pełnego roku kalendarzowego od zakończenia realizacji projektu, a które byłyby zlikwidowane, gdyby tego wsparcia Beneficjent nie uzyskał. Etaty muszą być obsadzone (nieobsadzonych stanowisk się nie wlicza). Prace sezonowe i niepełnowymiarowe należy przeliczyć na ekwiwalent pełnego czasu pracy. Wskaźnik podaje się z podziałem na etaty zajmowane przez kobiety i mężczyzn.
4	Liczba nowo utworzonych miejsc pracy - pozostałe formy kobiety / mężczyźni	EPC	horyzontalny	Liczba etatów brutto w przeliczeniu na pełny wymiar czasu pracy, które powstały w wyniku realizacji projektu w ciągu pełnego roku kalendarzowego od zakończenia jego realizacji, w oparciu o inne formy zatrudnienia, takie jak umowy cywilnoprawne typu: umowa o dzieło, umowa zlecenia, kontrakt lekarski, menadżerski itp.

Prace sezonowe i niepełnowymiarowe należy przeliczyć na ekwiwalent pełnego czasu pracy. Wskaźnik podaje się z podziałem na etaty zajmowane przez kobiety i mężczyzn.

Działanie III.2 Drogi

1	Liczba wybudowanych / przebudowanych drogowych obiektów inżynierskich	szt.	produkt	<p>Pod pojęciem drogowy obiekt inżynierski rozumiemy: obiekt mostowy, tunel, przepust i konstrukcję oporową, przy czym rozumiemy przez:</p> <p>obiekt mostowy – budowlę przeznaczoną do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji nad przeszkodą terenową, w szczególności: most, wiadukt, estakadę, kładkę.</p> <p>tunel – budowlę przeznaczoną do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji przez przeszkodę terenową lub pod nią, w tym przejście podziemne;</p> <p>przepust – budowlę o przekroju poprzecznym zamkniętym, przeznaczoną do przeprowadzenia cieków, szlaków wędrówek zwierząt dziko żyjących lub urządzeń technicznych przez nasyp drogi;</p> <p>konstrukcję oporową – budowlę przeznaczoną do utrzymywania w stanie stateczności nasypu lub wykopu.</p>
2	Liczba przebudowanych miejsc szczególnie niebezpiecznych	szt.	produkt	<p>Liczba przebudowanych miejsc szczególnie niebezpiecznych (tzw. czarnych punktów), wyznaczonych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). Zgodnie z przyjętą przez GDDKiA metodologią, za miejsce szczególnie niebezpieczne (tzw. czarny punkt) uznaje się odcinek drogi o długości nie większej niż 1 km, na którym wydarzyło się min. 10 wypadków w ciągu 5 lat.</p>
3	Udział projektu w odniesieniu do obszaru objętego programem rewitalizacji	%	produkt	<p>Wskaźnik należy wykazać tylko w przypadku, gdy projekt można zakwalifikować jako projekt rewitalizacyjny i jednocześnie projekt nie jest realizowany w 100% na obszarze objętym programem rewitalizacji.</p> <p>Zgodnie z Wytocznymi w zakresie rewitalizacji w programach operacyjnych na lata 2014-2020 program rewitalizacji to inicjowany, opracowany i uchwalony przez radę gminy, na podstawie ustawy o samorządzie gminnym, wieloletni program działań w sferze społecznej oraz gospodarczej lub przestrzenno-funkcjonalnej lub technicznej lub środowiskowej, zmierzający do wyprowadzenia obszarów rewitalizacji ze stanu kryzysowego oraz stworzenia warunków do ich zrównoważonego rozwoju, stanowiący narzędzie planowania, koordynowania i integrowania różnorodnych aktywności w ramach rewitalizacji.</p>

				Projekt rewitalizacyjny - projekt w rozumieniu ustawy z dnia 11 lipca 2014 r o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020, to projekt wynikający z programu rewitalizacji, tj. zaplanowany w programie rewitalizacji i ukierunkowany na osiągnięcie jego celów albo logicznie powiązany z treścią i celami programu rewitalizacji, zgłoszony do objęcia albo objęty współfinansowaniem UE z jednego z funduszy strukturalnych albo Funduszu Spójności w ramach programu operacyjnego. Wynikanie projektu rewitalizacyjnego z programu rewitalizacji oznacza zatem albo wskazanie (wymienienie) go wprost w programie rewitalizacji albo określenie go w ogólnym (zbiorczym) opisie innych, uzupełniających rodzajów działań rewitalizacyjnych.
4	Liczba nowo utworzonych miejsc pracy kobiety / mężczyźni	EPC	horyzontalny	Liczba nowo utworzonych etatów brutto w pełnym wymiarze czasu pracy w ciągu pełnego roku kalendarzowego od zakończenia realizacji projektu. Chodzi o wzrost zatrudnienia jako bezpośredni skutek zakończenia projektu. Powstanie etatów ma wynikać bezpośrednio z uzyskanego wsparcia. Etaty muszą być obsadzone (nieobsadzonych stanowisk się nie wlicza). Do wskaźnika nie wlicza się pracowników zatrudnionych do wdrożenia projektów. Jeśli całkowita liczba miejsc pracy nie wzrośnie należy wpisać 0. Prace sezonowe i niepełnowymiarowe należy przeliczyć na ekwiwalent pełnego czasu pracy. Wskaźnik podaje się z podziałem na etaty zajmowane przez kobiety i mężczyzn.
5	Liczba utrzymanych miejsc pracy kobiety / mężczyźni	EPC	horyzontalny	Liczba etatów brutto w pełnym wymiarze czasu pracy, które zostały utrzymane w wyniku wsparcia, w ciągu pełnego roku kalendarzowego od zakończenia realizacji projektu, a które byłyby zlikwidowane, gdyby tego wsparcia Beneficjent nie uzyskał. Etaty muszą być obsadzone (nieobsadzonych stanowisk się nie wlicza). Prace sezonowe i niepełnowymiarowe należy przeliczyć na ekwiwalent pełnego czasu pracy. Wskaźnik podaje się z podziałem na etaty zajmowane przez kobiety i mężczyzn.
6	Liczba nowo utworzonych miejsc pracy - pozostałe formy kobiety / mężczyźni	EPC	horyzontalny	Liczba etatów brutto w przeliczeniu na pełny wymiar czasu pracy, które powstały w wyniku realizacji projektu w ciągu pełnego roku kalendarzowego od zakończenia jego realizacji, w oparciu o inne formy zatrudnienia, takie jak umowy cywilnoprawne typu: umowa o dzieło, umowa zlecenia, kontrakt lekarski, menadżerski itp. Prace sezonowe i niepełnowymiarowe należy przeliczyć na ekwiwalent pełnego czasu pracy. Wskaźnik podaje się z podziałem na etaty zajmowane przez kobiety i mężczyzn.
Działanie III.3 Transport multimodalny				

1	Liczba nowo utworzonych miejsc pracy kobiety / mężczyźni	EPC	horyzontalny	Liczba nowo utworzonych etatów brutto w pełnym wymiarze czasu pracy w ciągu pełnego roku kalendarzowego od zakończenia realizacji projektu. Chodzi o wzrost zatrudnienia jako bezpośredni skutek zakończenia projektu. Powstanie etatów ma wynikać bezpośrednio z uzyskanego wsparcia. Etaty muszą być obsadzone (nieobsadzonych stanowisk się nie wlicza). Do wskaźnika nie wlicza się pracowników zatrudnionych do wdrożenia projektów. Jeśli całkowita liczba miejsc pracy nie wzrośnie należy wpisać 0. Prace sezonowe i niepełnowymiarowe należy przeliczyć na ekwiwalent pełnego czasu pracy. Wskaźnik podaje się z podziałem na etaty zajmowane przez kobiety i mężczyzn.
2	Liczba utrzymanych miejsc pracy kobiety / mężczyźni	EPC	horyzontalny	Liczba etatów brutto w pełnym wymiarze czasu pracy, które zostały utrzymane w wyniku wsparcia, w ciągu pełnego roku kalendarzowego od zakończenia realizacji projektu, a które byłyby zlikwidowane, gdyby tego wsparcia Beneficjent nie uzyskał. Etaty muszą być obsadzone (nieobsadzonych stanowisk się nie wlicza). Prace sezonowe i niepełnowymiarowe należy przeliczyć na ekwiwalent pełnego czasu pracy. Wskaźnik podaje się z podziałem na etaty zajmowane przez kobiety i mężczyzn.
3	Liczba nowo utworzonych miejsc pracy - pozostałe formy kobiety / mężczyźni	EPC	horyzontalny	Liczba etatów brutto w przeliczeniu na pełny wymiar czasu pracy, które powstały w wyniku realizacji projektu w ciągu pełnego roku kalendarzowego od zakończenia jego realizacji, w oparciu o inne formy zatrudnienia, takie jak umowy cywilnoprawne typu: umowa o dzieło, umowa zlecenia, kontrakt lekarski, menadżerski itp. Prace sezonowe i niepełnowymiarowe należy przeliczyć na ekwiwalent pełnego czasu pracy. Wskaźnik podaje się z podziałem na etaty zajmowane przez kobiety i mężczyzn.
Działanie III.4 Transport kolejowy				
1	Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	szt.	horyzontalny	Przez obiekt należy rozumieć budynek, budowlę bądź obiekt małej architektury, wraz z instalacjami zapewniającymi możliwość użytkowania obiektu zgodnie z jego przeznaczeniem, wzniesiony z użyciem wyrobów budowlanych. Za osobę niepełnosprawną uznaje się osobę niepełnosprawną w świetle przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnieniu osób niepełnosprawnych tj. osobę z orzeczeniem o stopniu niepełnosprawności.
2	Liczba nowo utworzonych miejsc pracy kobiety / mężczyźni	EPC	horyzontalny	Liczba nowo utworzonych etatów brutto w pełnym wymiarze czasu pracy w ciągu pełnego roku kalendarzowego od zakończenia realizacji projektu. Chodzi o wzrost zatrudnienia jako bezpośredni skutek zakończenia projektu. Powstanie etatów ma wynikać bezpośrednio z

				<p>uzyskanego wsparcia. Etaty muszą być obsadzone (nieobsadzonych stanowisk się nie wlicza). Do wskaźnika nie wlicza się pracowników zatrudnionych do wdrożenia projektów. Jeśli całkowita liczba miejsc pracy nie wzrośnie należy wpisać 0. Prace sezonowe i niepełnowymiarowe należy przeliczyć na ekwiwalent pełnego czasu pracy.</p> <p>Wskaźnik podaje się z podziałem na etaty zajmowane przez kobiety i mężczyzn.</p>
3	Liczba utrzymanych miejsc pracy kobiety / mężczyźni	EPC	horyzontalny	<p>Liczba etatów brutto w pełnym wymiarze czasu pracy, które zostały utrzymane w wyniku wsparcia, w ciągu pełnego roku kalendarzowego od zakończenia realizacji projektu, a które byłyby zlikwidowane, gdyby tego wsparcia Beneficjent nie uzyskał. Etaty muszą być obsadzone (nieobsadzonych stanowisk się nie wlicza). Prace sezonowe i niepełnowymiarowe należy przeliczyć na ekwiwalent pełnego czasu pracy.</p> <p>Wskaźnik podaje się z podziałem na etaty zajmowane przez kobiety i mężczyzn.</p>
4	Liczba nowo utworzonych miejsc pracy - pozostałe formy kobiety / mężczyźni	EPC	horyzontalny	<p>Liczba etatów brutto w przeliczeniu na pełny wymiar czasu pracy, które powstały w wyniku realizacji projektu w ciągu pełnego roku kalendarzowego od zakończenia jego realizacji, w oparciu o inne formy zatrudnienia, takie jak umowy cywilnoprawne typu: umowa o dzieło, umowa zlecenia, kontrakt lekarski, menadżerski itp.</p> <p>Prace sezonowe i niepełnowymiarowe należy przeliczyć na ekwiwalent pełnego czasu pracy.</p> <p>Wskaźnik podaje się z podziałem na etaty zajmowane przez kobiety i mężczyzn.</p>