

LP.	Data wpływu	Forma wpływu	Nazwa zgłaszającego	Treść uwagi	Komentarz CUPT
1.	2022-08-23	pismo	Mazowiecki Urząd Wojewódzki	<p>W odpowiedzi na pismo znak: DAP-WPW.60.4.2022 w sprawie konsultacji kryteriów do przedsięwzięć w ramach komponentu krajowego planu odbudowy E1.1.2. KPO „Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy)”, informuję, że tutejszy organ wyraża poparcie w zakresie uwzględnienia powiązania przedsięwzięcia z Funduszem rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w części dotyczącej kryteriów szczegółowych.</p> <p>Z przeprowadzonej w bieżącym roku analizy emisyjności środków transportu wykorzystywanych do realizacji przewozów autobusowych objętych dofinansowaniem z Funduszu w Województwie Mazowieckim wynika, że udział pojazdów zeroemisyjnych lub niskoemisyjnych wynosi zaledwie 0,72 % a ponad 46 % taboru to pojazdy niespełniające normy EURO 4.</p> <p>Jednocześnie informuję, że kryteria (pkt 1, kolumna nr 4 tabeli pn.: „kryteria szczegółowe”) odnoszą się do linii o charakterze użyteczności publicznej bez wskazania na wsparcie z Funduszu, co może spowodować, iż podobną punktację otrzymają również organizatorzy realizujący przewozy bez wsparcia z Funduszu. Dodatkowo, wyrażam obawę, iż wyżej przywołane kryteria mogą budzić wątpliwości interpretacyjne w zakresie rozróżnienia nowej i istniejącej linii komunikacyjnej.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona.</p>
2.	2022-08-25	e-mail	Urząd Miasta Inowrocławia	<p>Zgłaszam następującą uwagę do przedstawionych kryteriów:</p> <p>- objęcie wsparciem również przewozów w ramach komunikacji miejskiej, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.</p> <p>3. czy trwałość przedsięwzięcia na zakup nowego taboru autobusowego określona w kryteriach na okres 3 lat będzie realna i właściwa, jeżeli Wojewoda zawiera maksymalnie roczne umowy FRPA z Organizatorami publicznego transportu zbiorowego w oparciu o ustawę o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej i Porozumienia z Ministrem Infrastruktury z dnia 30 lipca 2019 r., nadmienić należy, że tożsamo sami Organizatorzy również zawierają roczne umowy z przewoźnikami publicznego transportu zbiorowego.</p>	<p>W ramach przedmiotowego konkursu dofinansowanie mogą otrzymać wyłączenie przedsięwzięcia które obejmują zakup taboru obsługującego linie komunikacyjne pozamiejskie. Zakup autobusów obsługujących linie komunikacyjne miejskie będzie możliwy w ramach konkursów ogłaszanych przez NFOŚiGW.</p>
3.	2022-08-29	e-mail	Świętokrzyski Urząd Wojewódzki	<p>W naszej opinii pojawia się wątpliwość w powiązaniu ww. przedsięwzięcia z Funduszem rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, gdyż określony termin zawieranych umów FRPA Wojewody z Organizatorami, wyklucza zakładany przez Państwa okres 3 lat na wykonanie całego zadania na zakup nowego taboru autobusów zero i niskoemisyjnych.</p> <p>Biorąc pod uwagę powyższe kwestie, nie ma pokrycia w określonych terminach naszych rocznych umów w stosunku do trzyletniego okresu całego zadania, jaki jest wskazany w kryteriach merytorycznych.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona w zakresie kryterium 1 - doprecyzowano że nie będzie bezpośredniego powiązania zakupionego taboru w ramach przedsięwzięcia z wykorzystaniem z FRPA na danej linii komunikacyjnej.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie kryterium okresu trwałości - pozostawiono obowiązek zachowania 3-letniego okresu trwałości. Obecnie jest w trakcie przygotowania w MI projekt zmiany ustawy o FRPA gdzie będzie można zawierać umowy o dofinansowanie z FRPA na okres wieloletni.</p>
4.	2022-08-30	e-mail	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	<p>Ad. 1 Duża rozbieżność w punktacji powoduje faworyzowanie nowych linii. Doprowadzić to może do sytuacji, w której będą tworzone linie bez racjonalnego uzasadnienia, dla niewielkiej grupy osób tylko po to by otrzymać dofinansowanie. Co za tym idzie przewozy wykonywane będą na „pustym” składzie. Natomiast linie już istniejące korzystające z funduszu, a cechujące się znaczącą liczbą podróży, mogą zostać „pokrzywdzone”, pomimo iż spełniają określone cele / zadania dla danej społeczności. Obecnie niewielu przewoźników stać na samodzielną wymianę taboru o określonych parametrach.</p> <p>Ad.4 „Przedsięwzięcie wpływa na poprawę oferty przewozowej poprzez zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów w dni robocze”. Dlaczego tylko w dni robocze? Wykluczenie transportowe widoczne jest przede wszystkim w okresie weekendowym i świątecznym, gdzie liczba połączeń znacząco spada. W tym samym kryterium powinno się wyodrębnić także inne ośrodki użyteczności publicznej m. in. sakralne czy handlowe.</p> <p>Ad. 5 Jak w przypadkach nowych linii, na których nigdy nie był realizowany publiczny transport, obliczyć procentowe zmniejszenie emisji CO2 ? Wynik może być przekłamany i zamiast zobrazować spadek CO2 ukazać jego wzrost.</p> <p>Ad. 6 Przewartościowanie punktacji. Faworyzowanie nowych linii spowoduje likwidację linii już istniejących. Według nas przedstawione w harmonogramie działania mogą być trudne do osiągnięcia zgodnie z założonymi terminami.</p> <p>Lp. 1 Powiązanie przedsięwzięcia z Funduszem rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</p> <p><u>Kryterium powinno zostać usunięte.</u></p> <p>Po pierwsze fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej to instrument de facto konkursowy (przykładowo może dojść do wyczerpania środków) i aplikant nie jest pewny czy linie obsługiwane przez pojazdy będą objęte Funduszem.</p> <p>Po drugie Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej jest instrumentem krótkookresowym – umowy zawierane są na rok.</p> <p>Po trzecie – jeżeli organizator nie korzysta z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej bo na przykład sieć (lub pojedyncze linie) organizowana przez niego jest na tyle przychodowa, że nie jest to konieczne – jest de facto karany za to, że jest dobrym organizatorem zapewniającym wysoki poziom pokrycia kosztów.</p> <p>Przedstawione przeze mnie poniżej propozycje o wiele intensywniej wpływają na rozwój sieci transportu publicznego</p> <p>Lp. 2 Przedsięwzięcia wspierające/zapewniające integrację transportową</p> <p>Przedstawiona punktacja jest niejasna:</p> <p>1 pkt - obsługiwane linie zapewniają połączenia z transportem kolejowym i/lub miejskim/podmiejskim Na czym polega „zapewnienie połączenia”? Czy jest to wspólny punkt przesiadkowy? Czy jeżeli autobus zatrzymuje się na przystanku 1,5 kilometra od stacji kolejowej to połączenie jest zapewnione? A jeżeli stacja kolejowa nazywa się inaczej niż przystanek na którym zatrzymuje się autobus to połączenie jest zapewnione?</p> <p>1 pkt – obsługiwane linie zapewniają integrację rozkładów jazdy różnych form transportu. Jaką integrację? Rozkładową? Taryfową? Informacyjną? Jakich form transportu? Proponuję następującą punktację:</p> <p>1 pkt – wzajemne honorowanie biletów lub wspólna oferta taryfowa ze wszystkimi organizatorami publicznego transportu zbiorowego funkcjonujących na obszarze które obsługiwać będą pojazdy* 1 pkt – możliwość wyszukiwania połączeń w wyszukiwarce w której obecne są wszystkie połączenia wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego funkcjonujących na obszarze które obsługiwać będą pojazdy*</p> <p>Nie dotyczy organizatora publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w ramach połączeń międzywojewódzkich.</p>	<p>ad 1 Założeniem konkursu jest promowanie powstawania nowych linii na obszarach wykluczonych bądź zagrożonych wykluczeniem transportowym.</p> <p>Częściowo uwzględniono uwagę korygując kryterium 1 tj. nie różnicując na nowe linie i istniejące. Kryteria będą wymagać jednak przemyślanego uzasadnienia tworzenia takiej linii i zapewnienia okresu trwałości - co wpłynie jednak naszym zdaniem na ograniczenie projektów słabych, nieprzemyślanych.</p> <p>Ad 4. kryterium brzmi: wszystkie obsługiwane przez zakupiony tabor linie zapewniają dostęp do ośrodków użyteczności publicznej województwa i/lub powiatu i/lub gminy, w tym m.in. urzędów, szkół (w tym szkół średnich), ośrodków kultury, ośrodków zdrowia itd. w ich godzinach funkcjonowania; czyli wskazuje się katalog otwarty obiektów użyteczności publicznej, odnośnie zwiększenia częstotliwości w dni robocze - uwaga częściowo uwzględniona - zrezygnowano z tego zapisu i zaproponowano inny.</p> <p>Ad 5 W przypadku nowych linii będzie uwzględniany spadek emisji względem transportu indywidualnego, który jest alternatywą dla uruchamianej linii. Sposób wyliczenia wskaźnika redukcji emisji będzie zaprezentowany w pliku excel stanowiącym załącznik do dokumentacji konkursowej.</p> <p>Ad 6 uzasadnienie wyboru/utworzenia nowej linii będzie musiało się znaleźć w dokumentacji. Patrz wyjaśnienia do zasady trwałości</p> <p>Uwaga częściowo uwzględniona - prerogatywano kryterium dot. korzystania z FRPA przez wnioskodawców.</p>

5. 2022-08-30 e-mail Jakub Burdziński

Lp. 3 Obszary wykluczone komunikacyjnie

Na wstępie należy zauważyć, że o ile samo kryterium jest słuszne to – mając na uwadze, że Minister Infrastruktury dopiero bada zjawisko wykluczenia komunikacyjnego i szacuje jego skalę, zaproponowana punktacja nijak ma się do tego zjawiska i przedstawianych w literaturze propozycji jego rozwiązania.

1 pkt – realizacja przedsięwzięcia wiąże się z zapewnieniem powszechnego dostępu do rozkładów jazdy, w tym na stronie internetowej;

Taka punktacja zupełnie nie odpowiada aktualnemu stanowi rozwoju technologii i standardom dostępności danych - byłaby właściwa w 1995 roku kiedy publikacja rozkładu jazdy w internecie była rzadkością, w 2022 roku mając na uwadze rozwój technologiczny należy zaproponować następującą punktację:

1 pkt - zapewnienie otwartego dostępu do danych o rozkładzie jazdy w formacie General Transit Feed Specification w postaci otwartego bezpłatnego API

2 pkt - zapewnienie otwartego dostępu do danych o rozkładzie jazdy wraz z aktualną pozycją pojazdu i odchyleniem od rozkładu jazdy w formacie General Transit Feed Specification w postaci otwartego bezpłatnego API

2 pkt – wszystkie obsługiwane przez zakupiony tabor linie zapewniają dostęp do ośrodków użyteczności publicznej województwa i/lub powiatu i/lub gminy, w tym m.in. urzędów, szkół (w tym szkół średnich), ośrodków kultury, ośrodków zdrowia itd. w ich godzinach funkcjonowania;

2 pkt. – przedsięwzięcie wpływa na poprawę oferty przewozowej poprzez zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów w dni robocze;

Przedstawione powyżej kryteria spełnia każda linia komunikacyjna w Polsce. Wystarczy dodanie 1 kursu dziennie (np. spod szkoły pod dom kierowcy) na linii szkolnej (realizującej obowiązki określone w art. 32 ust. 6 i art. 39 ust. 4 ustawy Prawo oświatowe) aby otrzymać maksymalną liczbę punktów.

Jeżeli celem jest zwiększenie liczby kursów dostępnych dla pasażerów to punktację należy uzależnić od planowanych przebiegów pojazdów oraz ich wpływu na pracę eksploatacyjną linii użyteczności publicznej. Tylko to jest gwarantem rzeczywistego zwiększenia i poprawy oferty przewozowej dla pasażerów. Na przykład w sposób następujący:

1 pkt – planowany roczny przebieg 1 pojazdu pomiędzy 80 000 – 95 000 kilometrów

2 pkt – planowany roczny przebieg 1 pojazdu powyżej 95 000 kilometrów

2 pkt – praca eksploatacyjna na liniach użyteczności publicznej na obszarze objętym projektem zwiększy się rocznie o 50 000 – 70 000 kilometrów na każdy pojazd objęty projektem

4 pkt – praca eksploatacyjna na liniach użyteczności publicznej na obszarze objętym projektem zwiększy się rocznie o 70 000 – 90 000 kilometrów na każdy pojazd objęty projektem

6 pkt – praca eksploatacyjna na liniach użyteczności publicznej na obszarze objętym projektem zwiększy się rocznie o ponad 90 000 kilometrów na każdy pojazd objęty projektem

Kryterium 4: pkt. 1 częściowo uwzględniono uwagę. Ppkt zakładające zwiększenie oferty przewozowej w przeliczeniu na pojazd i rok - częściowo uwzględniono propozycję

Jednocześnie powinno się rozważyć usunięcie fikcyjnego kryterium **Lp. 6 Utrzymanie istniejących lub utworzenie nowych linii** w którym w celu uzyskania maksymalnej liczby punktów wystarczy dodać 1 przystanek do istniejących linii (czego najlepszym przykładem jest fikcja liczby linii objętych dofinansowaniem przez Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej) – tymczasem wyżej przedstawiona propozycja wpłynie również na powstawanie nowych linii.

Ponadto w zakresie punktacji:

1 pkt - polityka biletowa zachęcająca do korzystania z transportu zbiorowego (dot. ulg innych niż ustawowe np. bezpłatna komunikacja transportu zbiorowego dla wszystkich podróźnych lub wybranych grup, „wspólny bilet” umożliwiający podróż różnymi środkami transportu zbiorowego na terenie powiatu/gmin ościennych, zwolnienie z opłat za postój w strefie P&R użytkowników pojazdów indywidualnych kontynuujących podróż transportem zbiorowym.

Wszystko co powyżej jest niejasne, nie skonkretyzowane i pozwala uzyskać maksymalną liczbę punktów każdemu aplikantowi. Co więcej przedstawione powyżej „pomysły” w literaturze wcale nie są określane jako zachęcające do korzystania z transportu zbiorowego, a wręcz przeciwnie (szczególnie kontrowersyjna jest bezpłatność przez wielu badaczy wskazywana wręcz jako zniechęcająca ze względu na zwiększenie popytu na krótkie dystanse i tym samym zajmowanie miejsc w pojeździe). W przedstawionych przedtem propozycjach punktacji zapewniono efektywność, czas dojazdu, dobrą ofertę i jasność i integrację taryfową. Jeżeli intencją wprowadzenia 1 punktu za polityki biletowe zachęcające do korzystania z transportu zbiorowego było wdrożenie nowoczesnych inicjatyw zwiększających konkurencyjność publicznego transportu zbiorowego należy wskazać konkretne działania, na przykład obsługa pojazdami obszarów objętych Strefą Czystego Transportu, obsługa pojazdami obszarów objętych Strefą Płatnego Parkowania, lub też konkretne warunki wyposażenia pojazdów, na przykład klimatyzacja całopojazdowa, ogólnodostępne ładowarki USB dostępne przy każdym fotelu.

Częściowo uwaga została uwzględniona w zakresie kryterium 4 podkryterium 4 polityki biletowej, oraz kryterium 6 doprecyzowano co oznacza utworzenie nowej linii komunikacyjnej

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA

Lp. 1 Powiązanie przedsięwzięcia z Funduszem rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

Kryterium niezasadne, dyskryminujące przewoźników/organizatorów obsługujących linie o charakterze użyteczności publicznej niedofinansowane ze środków z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.

Nie wiadomo co podlega ocenie. – nowe czy istniejące linie komunikacyjne w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Wyjaśnienie wskazane wcześniej. Uwaga została częściowo uwzględniona i doprecyzowano/skorygowano kryterium 1

Zasady oceny kryterium nr 1 są tożsame z zasadami oceny kryterium nr 6 z zastosowaniem odrębnej punktacji.

Wysoka suma punktów do zdobycia de facto zmienia charakter kryterium ze szczegółowego na horyzontalne.

Propozycja usunięcia kryterium.

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA

Lp. 4 Obszary wykluczone komunikacyjnie

" 1 pkt – realizacja przedsięwzięcia wiąże się z zapewnieniem powszechnego dostępu do rozkładów jazdy, w tym na stronie internetowej -"

Uwzględniono uwagę. Skorygowano brzmienie kryterium.

Wymóg wynikający z Rozporządzenia w sprawie rozkładów jazdy (Dz.U.202.2018) – punktowanie obowiązku przewoźnika/operatora.

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA

Lp. 4 Obszary wykluczone komunikacyjnie

"Oraz poniższe (max 5 pkt)

5 pkt – zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor będzie obsługiwał linie zlokalizowane na sieci komunikacyjnej, gdzie średni wskaźnik G/P/P-G dla gminy/powiatu lub ich związków względem Gg/Pp, czyli wartości średniej dla kraju, wynosi $G/P/P-G < 0,5 Gg/Pp$,

4 pkt – zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor będzie obsługiwał linie zlokalizowane na sieci komunikacyjnej gdzie średni wskaźnik G/P/P-G dla gminy/powiatu lub ich związków względem Gg/Pp, czyli wartości średniej dla kraju, wynosi $0,6 Gg/Pp < G/P/P-G < 0,8 Gg/Pp$,

Uwaga uwzględniona

2 pkt – zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor będzie obsługiwał linie zlokalizowane na sieci komunikacyjnej gdzie średni wskaźnik G/P/P-G dla gminy/powiatu lub ich związków względem Gg/Pp, czyli wartości średniej dla kraju, wynosi $0,9 Gg/Pp < G/P/P-G < 1,3 Gg/Pp$

1 pkt – zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor będzie obsługiwał linie zlokalizowane na sieci komunikacyjnej gdzie średni wskaźnik G/P/P-G dla gminy/powiatu lub ich związków względem Gg/Pp, czyli wartości średniej dla kraju, wynosi $G/P/P-G > 1,4 Gg/Pp$."

Przedziały powinny być jednostronnie domknięte i obejmować całe spektrum możliwości. Obecny zapis np. punktowo wyklucza wartości „0,5”; „0,6”; „0,8”; „0,9”; „1,3”; „1,4” oraz wybrane przedziały (0,5; 0,6) ...

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA

Lp. 5 Zmniejszenie emisji w niższych warstwach atmosfery oraz CO2 w wyniku realizacji przedsięwzięcia

"Na potrzeby kalkulacji nie będą uwzględniane emisje przy produkcji elektryczności energii wykorzystywanej przez autobusy ."

Uwaga uwzględniona.
Akceptujemy zamianę "elektryczności" na "energii". Powyższe również odnosi się do autobusów wodorowych

Co z autobusami wodorowymi, w tym w szczególności tabor, który byłby potencjalnie zasilany tzw. „zielonym wodorem”?

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA

Lp. 5 Zmniejszenie emisji w niższych warstwach atmosfery oraz CO2 w wyniku realizacji przedsięwzięcia

Przy wyliczaniu NPV proponuje się ograniczyć okres do 3 lat – zgodnie z zapisami dotyczącymi trwałości przedsięwzięcia lub ewentualnie przyjąć liczbę lat równą średniemu czasowi eksploatacji taboru.

Uwaga częściowo uwzględniona.
W pliku excel, który będzie załączony do dokumentacji konkursowej przyjęto uśredniony okres eksploatacji autobusów.

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA

Lp. 6 Utrzymanie istniejących lub utworzenie nowych linii

Suma punktów (max 4 pkt)

1 pkt – zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor będzie wykorzystany do wymiany taboru na wybranych liniach zagrożonych likwidacją

3 pkt – zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor obsługuje nowe linie autobusowe

Zasady oceny kryterium nr 1 są tożsame z zasadami oceny kryterium nr 6 z zastosowaniem odrębnej punktacji.

W tym wypadku można jednak zdobyć jedynie 4 punkty, co potwierdza zasadność uwag zgłoszonych do kryterium nr 1

UWAGA OGÓLNA

Proponuje się wyjaśnienie w każdym kryterium, na podstawie jakich dokumentów dokonywana będzie ocena (czy tylko na podstawie wniosku o objęcie wsparciem czy też niezbędne będą dodatkowe dokumenty, oświadczenia, etc.)

UWAGA OGÓLNA

Proponuje się modyfikację zapisów. W kolumnie „Opis kryterium” podano opis warunków wsparcia, natomiast informacja czego dotyczy dane kryterium oraz liczba możliwych do uzyskania punktach znajduje się w kolumnie „zasady oceny”.

UWAGA OGÓLNA

Proponuje się uporządkowanie przypisów dolnych.

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA

Lp. 1 Powiązanie przedsięwzięcia z Funduszem rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

"Wsparciem objęte są przewozy na liniach komunikacyjnych w transporcie pozamiejskim. Nie są objęte wsparciem przewozy w ramach komunikacji miejskiej, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Istnieje możliwość poprawy/luzupelnienia wniosku o objęcie wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru."

Uwaga uwzględniona

Podana informacja nie jest związana z kryterium, które dotyczy faktu czy tabor będzie służył nowej czy istniejącej linii. Proponuje się przenieść ją do warunków dofinansowania lub ewentualnie na koniec opisu przedmiotowego kryterium.

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA

Lp.2 Przedsięwzięcia wspierające /zapewniające integrację transportową

Proponuje się ujednoczenie stosowanych terminów. W nazwie kryterium pojawia się określenie „wspierające/zapewniające”, w opisie jest „czy przedsięwzięcie wspiera”, natomiast punkty można dostać wyłącznie za linie „zapewniające” połączenie.

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA

Lp 3. Promocja linii komunikacyjnych pozamiejskich obsługiwanych przez związki międzygminne/powiatów/powiatowo-gminne

Proponuje się zmianę nazwy kryterium, ponieważ opis kryterium oraz zasady oceny kryterium nie wskazują na działania związane z promocją.

Uwaga nieuwzględniona
dotyczy to promocji preferowanego rozwiązania na etapie oceny wniosków

6. 2022-08-30 e-mail

Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA

Lp. 3 Promocja linii komunikacyjnych pozamiejskich obsługiwanych przez związki międzygminne/powiatów/powiatowo-gminne

"Ocena, czy zawarto porozumienie między organizatorami publicznego transportu zbiorowego, określonymi w art. 7 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, obejmujące obsługę linią komunikacyjną pozamiejską, obsługiwaną przez zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor autobusowy "

Jest:

Uwaga nieuwzględniona - zapisy są poprawne

Ocena, czy zawarto porozumienie między organizatorami publicznego transportu zbiorowego, określonymi w art. 7 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, na obsługę linii komunikacyjnej pozamiejskiej z wykorzystaniem zakupionego w ramach przedsięwzięcia tabor autobusowego.

Proponuje się:

Ocena, czy zawarto porozumienie między organizatorami publicznego transportu zbiorowego, określonymi w art. 7 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, na obsługę linii komunikacyjnej pozamiejskiej z wykorzystaniem zakupionego w ramach przedsięwzięcia tabor autobusowego.

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA

Lp. 3 Promocja linii komunikacyjnych pozamiejskich obsługiwanych przez związki międzygminne/powiatów/powiatowo-gminne

Uwaga częściowo uwzględniona.
Zapisy zostały ujednolicone

7.

2022-08-31

pismo

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA
WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO

Jest:

Suma punktów (max 2 pkt)

Proponuje się:

Punktacja (max 2 pkt)

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA

Lp 4. Obszary wykluczone komunikacyjnie

Jest:

Obszary wykluczone komunikacyjnie.

Uwaga uwzględniona

Proponuje się:

Poprawa dostępności komunikacji publicznej.

Zgodnie z opisem i punktacją dane kryterium bada wzrost/poprawę dostępności transportu publicznej, a nie jego korelację z obszarami wykluczonymi komunikacyjnie.

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA

Lp 4. Obszary wykluczone komunikacyjnie

Jest:

Ocena, czy realizowane przedsięwzięcie wpłynie pozytywnie na dostępność komunikacji transportowej na obszarze jej realizacji.

Uwzględniono uwagę

Proponuje się:

Ocena, czy realizowane przedsięwzięcie wpłynie pozytywnie na dostępność komunikacji publicznej na obszarze jej realizacji.

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA

Lp 4. Obszary wykluczone komunikacyjnie

Jest:

Proponuje się uzupełnienie kryterium nr 4 o informację, w jaki sposób wylicza się wskaźnik G/P/P-G, w przypadku gdy linia autobusowa obsługiwana jest przez samorząd województwa, który uczestniczy w organizacji przewozów finansowanych z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.

Uwaga nieuwzględniona - obecne zapisy kryterium zgodne z założeniami konkursu.
Nie były brane pod uwagę województwa.

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA

Lp 5. Zmniejszenie emisji w niższych warstwach atmosfery oraz CO2 w wyniku realizacji przedsięwzięcia

Jest:

Suma punktów (max 4 pkt)

Uwaga uwzględniona.

Proponuje się:

Punktacja (max 4 pkt)

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA

Lp 6. Utrzymanie istniejących lub utworzenie nowych linii

Jest:

Tabor obsługujący nową linię autobusową i / lub wymiana taboru na wybranych liniach zagrożonych likwidacją, obsługiwanych przez przestarzały tabor autobusowy (diesel) lub innym.

Uwaga uwzględniona

Proponuje się:

Ocenie podlega, czy zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor będzie obsługiwał nową linię autobusową i / lub będzie wykorzystany do wymiany taboru na wybranych liniach zagrożonych likwidacją, obsługiwanych przez przestarzały tabor autobusowy (diesel) lub inny.

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA

Lp 6. Utrzymanie istniejących lub utworzenie nowych linii

Uwaga uwzględniona

Proponuje się rozważyć czy kryterium nr 6 nie pokrywa się z kryterium nr 1.

8.	2022-08-31 e-mail	Olawskie Przewozy Gminno-Powiatowe	<p>W przedstawionym dokumencie widoczna jest pewna niekosekwencja, ponieważ z jednej strony promowany jest transport pozamiejski, w innym miejscu natomiast jest mowa o dostępności ośrodków użyteczności publicznej takich, jak urzędy szczebla ponadgminnego, czy szkoły, w tym szkoły średnie (proponuję dopisać również uczelnie wyższe). Zasadniczo takie ujęcie w kontekście Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych się wyklucza, ponieważ wszelkie przewozy rozpoczynające się lub kończące w ośrodku miejskim są obecnie traktowane jako komunikacja miejska. Jest to istotny błąd w konstrukcji samego programu. O ile bowiem można zrozumieć, że celem programu nie jest dotowanie wielkich ośrodków miejskich, takich jak Warszawa, Łódź, Kraków, czy Wrocław, o tyle traktowanie w taki sam sposób miast takich jak Radłów albo Niemcza, które są naturalnym ośrodkiem lokalnego ciągnięcia z okolicznych terenów wiejskich nie wydaje się właściwe w obliczu nieporównywalności specyfiki obu rodzajów przewozów oraz realiów budżetowych wielkich i małych - a czasem wręcz mikroskopijnych, jak w przypadku Wiślicy - ośrodków miejskich. W mojej ocenie w programie wyraźnie brakuje wyodrębnienia kategorii przewozów podmiejskich, których organizacją nie zawsze jest zainteresowany duży ośrodek, będący jednocześnie naturalnym kierunkiem ciągnięcia mieszkańców gmin satelickich, których z kolei często nie stać na samodzielną organizację przewozów na poziomie zadowalającym pasażerów. Wprawdzie na stronach Funduszu można znaleźć informację o tym, że organizatorem takich przewozów powinien być powiat, jednak duże ośrodki są zwykle miastami na prawach powiatu, nie wchodzącymi w skład powiatu tworzonego przez okoliczne gminy.</p> <p>W sekcji dotyczącej promocji związków komunikacyjnych proponuję ponadto dodanie kryterium o charakterze warunkowym w postaci projektu stworzenia dopiero w przyszłości związku komunikacyjnego. Wiele ośrodków, które dopiero zamierzają taki związek stworzyć, albo w chwili obecnej nawet nie biorą tego pod uwagę, może potraktować KPO jako bodziec motywujący do powołania do życia takiej struktury, co w praktyce może zająć nawet kilka miesięcy. Powiązanie dotacji z funduszu z istnieniem związku będzie dodatkowo wzmacniało jego pozycję i stanowiło swoiste zabezpieczenie przed potencjalnym tworzeniem takich struktur jedynie "na chwile", aby uzyskać finansowanie ze środków zewnętrznych, a następnie podjąć np. uchwałę o rozwiązaniu.</p> <p>Nie wydaje się również trafione kryterium wymiany taboru na liniach zagrożonych likwidacją. Zwykle są to trasy o największym deficycie i zastąpienie taboru pojazdami niskoemisyjnymi niekoniecznie jest tym problemem, który najbardziej pilnie domaga się rozwiązania. Zazwyczaj chodzi w tym przypadku bądź o nieatrakcyjne godziny lub czas przejazdu, bądź częstotliwość kursowania autobusów. Być może bardziej sensowne byłoby powiązanie przyznania środków na nowoczesny tabor, który będzie kursował na liniach o najmniejszym deficycie z obowiązkiem optymalizacji/utrzymania linii przewidzianych do likwidacji, co pozwoli zabezpieczyć realizowane na nich przewozy i niejako zmusi organizatora do przeprowadzenia indywidualnej diagnozy faktycznego problemu na danej trasie oraz rozwiązania go.</p>	<p>Uwagi nieuwzględnione. Powiązanie z FRPA jest skorygowane w kryterium 1. Podział na linie miejskie i pozamiejskie określony ustawą o PTZ.</p>
9.	2022-08-31 e-mail	Urząd Miasta i Gminy w Daleszycach	<p>po przeprowadzeniu konsultacji z pracownikami naszego Urzędu wnosimy o to, aby w kryterium "Zmniejszenie emisji w niższych warstwach atmosfery oraz CO2 w wyniku realizacji przedsięwzięcia" zmienić jego opis. Powinien on opierać się na porównaniu emisji starego taboru z nowym (różnica emisji gazów w starych autobusach a w nowych). Badania powietrza mogą być obciążone błędem spowodowanym inną emisją niezwiązaną z transportem.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Sposób liczenia będzie opierał się na porównaniu emisji bez konieczności badań jakości powietrza. Sposób kalkulacji zostanie zaprezentowany w pliku excel, który będzie stanowił element dokumentacji konkursowej.</p>
10.	2022-08-31 pismo	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	<p>Odpowiadając na pismo [...], przedstawiam poniżej propozycję dopisania kryterium - realizację rozkładów jazdy, do ewentualnego wykorzystania.</p> <p>Wyżej wymienione kryterium, podlegałoby ocenie, czy realizowane przewozy na liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej spełniają cel w jakim zostały stworzone tj. do zapobiegania wykluczeniu białych plam transportowych a tym samym czy rozkład jazdy będzie realizowany np. w weekendy, czy dni wolne od nauki.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Podkryterium zostało zmienione</p>
11.	2022-08-31 e-mail	Urząd Miasta Olsztyna	<p>w związku z konsultacjami kryteriów wyboru projektów w ramach E.1.1.2 KPO (autobusy) przekazujemy następującą uwagę:</p> <p>Kryteria wyboru projektów (w tym w szczególności kryterium merytoryczne I stopnia 1. Powiązanie przedsięwzięcia z Funduszem rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej) eliminują z listy beneficjentów miasta organizujące wyłącznie przewozy o charakterze miejskim i podmiejskim, ponieważ przewozy podmiejskie łączące miasto z jego obszarem funkcjonalnym nie są objęte wsparciem ww. Funduszu.</p> <p>Jest to o tyle niewłaściwe, że opis inwestycji E1.1.2 wskazuje, iż zakupione pojazdy będą realizowały zadania w zakresie zapewnienia transportu zbiorowego także na terenach miejskich, przy czym ze względu na uwarunkowania technologiczne autobusy zeroemisyjne będą przeznaczone do transportu głównie w miastach. Ten sam opis wskazuje wprawdzie na powiązanie inwestycji modernizujących flotę autobusową z FRPA, ale nie zakłada całkowitego wykluczenia finansowania autobusów dla przewozów nieobjętych FRPA.</p> <p>Opis wdrażania inwestycji również zawiera informację, że kryteria wyboru podmiotów beneficjentów będą (...) wpływać na zmniejszenie emisji (w szczególności w przypadku zeroemisyjnego transportu miejskiego) i zatorów komunikacyjnych.</p> <p>Dodatkowo opis demarkacji Celu E.1 wskazuje, że ze środków KPO będzie finansowana wymiana autobusów na zero- i niskoemisyjne dedykowane dla transportu aglomeracyjnego i pozamiejskiego, co oznacza, że autobusy obsługujące obszar aglomeracji na liniach podmiejskich (łączących miasto z obszarem funkcjonalnym) również powinny być finansowane.</p> <p>Wnosimy zatem o:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zmianę charakteru wszystkich kryteriów eliminujących przewozy na liniach nieobjętych wsparciem FRPA, tak aby wsparcie z tego Funduszu było jedynie premiowane dodatkowymi punktami; • objęcie wsparciem w ramach E.1.1.2 także autobusów zeroemisyjnych dla przewozów na liniach miejskich i podmiejskich zgodnie z wspomnianymi wyżej zapisami dotyczącymi celu E.1. 	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Wyjaśnienia były już powyżej wskazane. Kryterium 1 zmodyfikowano.</p>
			<p>KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA</p>	
			<p>Kryterium 1 – Powiązanie przedsięwzięcia z Funduszem rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</p>	
			<p>Propozycja zmiany punktowej w tym kryterium na następującą (max 5 pkt):</p>	<p>uwaga nieuwzględniona. Wyjaśnie jak wyżej. Przewozy miejskie będą dofinansowane w ramach konkursów organizowanych przez NFOŚiGW</p>
			<p>4 pkt – tabor zakupiony w ramach przedsięwzięcia objętego wsparciem będzie wykorzystywany na nowych liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</p>	
			<p>1 pkt – tabor zakupiony w ramach przedsięwzięcia objętego wsparciem będzie wykorzystywany na istniejących liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</p>	
			<p>Obecnie kryterium to mocno premiuje przewozy w transporcie pozamiejskim a zupełnie pomija wsparcie dla komunikacji miejskiej</p>	
			<p>KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA</p>	
			<p>Kryterium 2 – Przedsięwzięcia wspierające/zapewniające integrację transportową</p>	
			<p>Propozycja zmiany punktowej kryterium na następujące (max 4 pkt):</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
			<p>2 pkt - obsługiwane linie zapewniają połączenia z transportem kolejowym i/lub miejskim/podmiejskim;</p>	
			<p>2 pkt – obsługiwane linie zapewniają integrację rozkładów jazdy różnych form transportu.</p>	
			<p>Kryterium to w większym stopniu powinno wspierać obsługę i integrację z transportem kolejowym/miejskim/podmiejskim</p>	

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA

Kryterium nr 3 – Promocja linii komunikacyjnych pozamiejskich obsługiwanych przez związki międzygminne/powiatów/powiatowo-gminne

Propozycja zmiany punktowej kryterium na następujące (max 4 pkt):

4 pkt – zawarto porozumienie między organizatorami publicznego transportu zbiorowego, obejmujące obsługę linią komunikacyjną pozamiejską, obsługiwaną przez zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor autobusowy

Uwaga nieuwzględniona.

Już teraz można uzyskać 4 pkt. (waga 2) w ramach tego kryterium.

Zakupiony tabor który obsługiwać będzie komunikację podmiejską/pozamiejską np. na terenie sąsiednich gmin powinien uzyskiwać większe preferencje punktowe w tym kryterium

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA

12. 31-08-2022 e-mail Urząd Miejski w Suwałkach

Kryterium nr 4 – Obszary komunikacyjnie wykluczone

Propozycja zmiany punktowej na następującą:

5 pkt – zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor będzie obsługiwał linie zlokalizowane na sieci komunikacyjnej, gdzie średni wskaźnik G/P/P-G dla gminy/powiatu lub ich związków względem Gg/Pp, czyli wartości średniej dla kraju, wynosi $G/P/P-G < 0,5$ Gg/Pp, (bez zmian)

4 pkt – zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor będzie obsługiwał linie zlokalizowane na sieci komunikacyjnej gdzie średni wskaźnik G/P/P-G dla gminy/powiatu lub ich związków względem Gg/Pp, czyli wartości średniej dla kraju, wynosi $0,6$ Gg/Pp < $G/P/P-G < 1,0$ Gg/Pp,

Uwaga nieuwzględniona - punkty w ocennym kształcie zgodne z założeniami konkursowymi

2 pkt – zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor będzie obsługiwał linie zlokalizowane na sieci komunikacyjnej gdzie średni wskaźnik G/P/P-G dla gminy/powiatu lub ich związków względem Gg/Pp, czyli wartości średniej dla kraju, wynosi $1,1$ Gg/Pp < $G/P/P-G < 1,3$ Gg/Pp

1 pkt – zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor będzie obsługiwał linie zlokalizowane na sieci komunikacyjnej gdzie średni wskaźnik G/P/P-G dla gminy/powiatu lub ich związków względem Gg/Pp, czyli wartości średniej dla kraju, wynosi $G/P/P-G > 1,4$ Gg/Pp (bez zmian)

Zmiana wartości dla przedmiotowych wskaźników pozwoli na objęcie większej ilości gmin/powiatów/ związków gminno-powiatowych osiągających średniej wielkości dochody lub niższe w stosunku do średniej krajowej na uzyskanie większej ilości punktów w tym kryterium.

KRYTERIA MERYTORYCZNE II STOPNIA

Kryterium nr 3 – planowany przebieg taboru na obsługiwanej linii komunikacyjnej

Propozycja zmniejszenia ilości planowanego przebiegu taboru obsługiwanej linii komunikacyjnej do minimum 40 tys. km/rok/szt.

Uwaga nieuwzględniona.

Kryterium jest zgodne z założeniami konkursu

Obecny zapis dla planowanego przebiegu nowego taboru wynoszący minimum 70 tys. km/rok/szt. będzie trudny do spełnienia dla dużej liczby organizatorów przewozów transportu publicznego (szczególnie obsługujących komunikację w miastach średniej wielkości) i powinien zostać zmniejszony do 40 tys. km/rok/szt., co pozwoli na udział w konkursie większej liczby potencjalnych beneficjentów.

KRYTERIA MERYTORYCZNE II STOPNIA

Kryterium nr 7 – lokalizacja linii komunikacji stanowiącej przedmiot przedsięwzięcia ma charakter pozamiejski

Kryterium uwzględnia przewozy na liniach komunikacyjnych wyłącznie w transporcie pozamiejskim i nie obejmuje wsparcia dla przewozów w ramach komunikacji miejskiej. Propozycja uwzględnienia także linii w transporcie miejskim

Uwaga nieuwzględniona

Wyjaśnienie jak wyżej

Obecny zapis wyklucza możliwość wsparcia dla przewozów komunikacji miejskiej. Propozycja uwzględnienia także wsparcia dla przewozów miejskich np. dla taboru który obsługiwałby zarówno transport miejski jak i pozamiejski.

KRYTERIA MERYTORYCZNE II STOPNIA

Kryterium nr 7 – lokalizacja linii komunikacji stanowiącej przedmiot przedsięwzięcia ma charakter pozamiejski

"Lokalizacja linii komunikacji stanowiącej przedmiot przedsięwzięcia ma charakter pozamiejski. Wsparciem objęte są przewozy na liniach komunikacyjnych w transporcie pozamiejskim. Nie są objęte wsparciem przewozy w ramach komunikacji miejskiej, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o transporcie zbiorowym. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru."

Uwaga nieuwzględniona.

Wyjaśnienie jak wyżej

zastąpić zapisem o brzmieniu:

"Lokalizacja linii komunikacji stanowiącej przedmiot przedsięwzięcia ma charakter pozamiejski lub/i miejski. Wsparciem objęte są przewozy na liniach komunikacyjnych w transporcie pozamiejskim lub/i miejskim. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru."
Wyżej proponowana zmiana umożliwi wystąpienie o dofinansowanie większej liczbie samorządów chcących wprowadzić zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusowy).

13. 2022-08-31 e-mail Urzędu Miasta Bielsk Podlaski

14. 2022-08-31 e-mail Polczyn-Zdrój

Gmina Polczyn-Zdrój po przeanalizowaniu kryteriów wyboru przedsięwzięć związanych z inwestycjami w zeroemisyjny oraz niskoemisyjny tabor autobusowy na nowo utworzonych oraz istniejących liniach, na obszarach pozamiejskich w oparciu o które będą oceniane w konkursie na podstawie informacji przedstawionych we wnioskach o objęcie wsparciem lub innych dokumentach złożonych lub przedstawionych w trybie i zakresie określonym przez Ministerstwo Infrastruktury nie wnosi uwag.

Brak uwagi

Sytuacja związana z transportem publicznym jest wielowątkowa i bardzo niebezpieczna. Piszę swoje uwagi jako wójt gminy wiejskiej, w której mieszkańcy wielu miejscowości są wykluczeni komunikacyjnie. Obserwujemy „dziwne” zachowanie firm startujących w przetargach związanych z dowożeniem uczniów do szkół. Można by uznać, że firmy które potencjalnie wygrywają przetarg z „grzeczności” ustępują miejsca droższemu przedsiębiorcy. Jest to nieodosobnione zjawisko w samorządach.

Proszę o dokonanie następujących zmian w kryteriach szczegółowych:

1. Wiele samorządów zamierza utworzyć zakład budżetowy, który zajmie się komunikacją publiczną. Takie działanie wyeliminuje nieuczciwe zachowanie podmiotów świadczących usługi transportu zbiorowego. Niemniej pozostawienie zapisu w kryterium „Powiązanie przedsięwzięcia z Funduszem rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej”, który brzmi: „ocenie podlega wsparcie wnioskodawców realizujących przedsięwzięcia z wykorzystaniem Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, tj. wnioskodawców, realizujących przedsięwzięcia dotyczące linii autobusowych, którzy na dzień złożenia wniosku o objęcie wsparciem lub w okresie poprzedzającym, mieli zapewnione dofinansowanie z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, w oparciu o Ustawę z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej” uniemożliwi realizację zamierzonego działania. Proszę o wykreślenie powyższego zapisu – ponieważ ten zapis wyeliminuje lub ograniczy gminy, które dotychczas nie korzystały Funduszu rozwoju przewozów autobusowych.

Uwaga częściowo uwzględniona
Wyjaśnienie dot. FRPA jak wyżej. Zmodyfikowano kryterium 1

15. 2022-08-31 e-mail Wójt Gminy Piecki

2. Kolejna propozycja zmiany dotyczy punktacji w kryterium „Obszary wykluczone komunikacyjnie” - proszę o zmianę punktacji z 2 na 6 punktów przy zapisie „wszystkie obsługiwane przez zakupiony tabor linii zapewniają dostęp do ośrodków użyteczności publicznej województwa i/lub powiatu i/lub gminy, w tym m.in. urzędów, szkół (w tym szkół średnich), ośrodków kultury, ośrodków zdrowia itd. w ich godzinach funkcjonowania;” Program powinien wspierać gminy, które walczą z wykluczeniem komunikacyjnym.

Uwaga uwzględniona

3. W kryterium „Utrzymanie istniejących lub utworzenie nowych linii” zmiana zapisu z „3 pkt – zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor obsługuje nowe linie autobusowe” na zapis „3 pkt – zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor obsługuje nową linię autobusową”

Uwaga nieuwzględniona.
Musi być zróżnicowanie punktowe i większa preferencja dla nowych linii bo takie jest założenie konkursu.

4. Zmiana w kryterium „Przygotowanie przedsięwzięcia do realizacji” z zapisu: „2 pkt – przygotowano dokumentację przetargową dla zakupionego taboru (pełną dokumentację niezbędną do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego), (w przypadku taboru autobusów elektrycznych również na stacje ładowania)” na zapis „2 pkt – przygotowano dokumentację przetargową dla taboru objętego wnioskiem (pełną dokumentację niezbędną do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego), (w przypadku taboru autobusów elektrycznych również na stacje ładowania)”.

Uwaga uwzględniona.

5. Kryterium (II stopnia) „Planowany przebieg taboru na obsługiwanej linii komunikacyjnej” - proszę o zmianę ilości planowanego przebiegu taboru na obsługiwanej linii komunikacyjnej, która winna wynosić minimum 70 tys. km/rok/szt. na minimum 40 tys. km/rok/szt. Zmniejszenie ilości rocznego przebiegu zakupionego taboru podyktowane jest tym, iż niewielka gmina, w której odległości między miejscowościami nie będą duże, nie będzie w stanie osiągnąć zakładanego wskaźnika.

Uwaga nieuwzględniona - kryterium zgodne z założeniami konkursowymi.

16. 2022-08-31 e-mail Urząd Miejski w Barwicach

W odpowiedzi na pismo nr IR-2.810.13.2022.KO informuję, że nie mamy żadnych uwag.

Brak uwag.

Uwagi do kryteriów merytorycznych zakupu autobusów pozamiejskich w ramach KPO

Kryterium nr 1

W powiązaniu z kryt. nr 3, gdzie promuje się wnioskodawcę jako związek, czy wystarczającym będzie spełnienie tego kryterium, jeśli tylko jedna z gmin wchodzących w skład związku realizowała przedsięwzięcia z wykorzystaniem Funduszu rozwoju przewozów autobusowych?

Co z definicją nowych linii komunikacyjnych (brak przypisu)?

Kryterium nr 3

Kryterium promuje linie obsługiwane przez związki, czy wystarczającym będzie zawarcie porozumienia na podst. Art. 74 ustawy o samorządzie gminnym, czy musi to być związek na podst. art. 64?

Kryterium nr 1 W powiązaniu z kryt. nr 3, gdzie promuje się wnioskodawcę jako związek, czy wystarczającym będzie spełnienie tego kryterium, jeśli tylko jedna z gmin wchodzących w skład związku realizowała przedsięwzięcia z wykorzystaniem Funduszu rozwoju przewozów autobusowych? - potwierdzamy że wystarczy aby jedna gmina korzystała z FRPA/ uwaga dot. Kryterium 3 Związków/porozumień uwzględniona w całości. Kryterium 6 - doprecyzowano. Uwaga uwzględniona. Kryterium 2 merytoryczne II stopnia - uwaga uwzględniona. Kryterium 4 merytoryczne II stopnia - uwaga uwzględniona, opis kryterium jest jasny w zakresie zabezpieczenia środków przez wnioskodawców

17. 2022-08-31 e-mail Urząd Miejski w Radomiu

Kryterium 6

Brak definicji nowych linii komunikacyjnych (brak przypisu)?

Dodatkowe kryterium nr 2

Zachowanie własności taboru przez min. 3 lata – konieczność doprecyzowania od jakiego momenty liczyć okres trwałości własności.

Dodatkowe kryterium nr 4

Sugerujemy ujednoczenie zapisów w zakresie zabezpieczenia środków, czy konieczne jest zabezpieczenie środków na całość przedsięwzięcia, czy na wkład własny, wydatki niekwalifikowalne i utrzymanie przedsięwzięcia.

Zmiany w kryteriach i ocenach:

Kryterium merytoryczne I stopnia

1. Powiązanie przedsięwzięcia z Funduszem rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

8 pkt. – tabor zakupiony w ramach przedsięwzięcia objętego wsparciem będzie wykorzystywany na nowych liniach komunikacyjnych powstałych w ramach Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej,
2 pkt. – pozostaje bez zmian.

4. Obszary wykluczone komunikacyjnie.

2 pkt. – polityka biletowa zachęcająca do korzystania z transportu zbiorowego ...

Ad 1 -skorygowano brzmienie kryterium.

Ad 2 nie uwzględniono - pkt. za politykę biletową pozostaje bez zmian.

Ad 3 nie uwzględniono - powiązanie z FRPA jest punktowane w ramach odrębnego kryterium.

Ad 4 uwaga nieuwzględniona - kryterium zgodne z założeniami konkursowymi. Kryterium merytoryczne II stopnia - wyjaśnienie powyżej odnośnie linii komunikacyjnych pozamiejskich i miejskich (demarkacja z NFOS)

18. 2022-08-31 e-mail Starostwo Powiatowe w Drawsku Pomorskim

6. Utrzymanie istniejących lub utworzenie nowych linii.

1 pkt. – pozostaje bez zmian
3 pkt. – zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor obsługuje nowe linie autobusowe powstałe w ramach Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

1. Poprawność analizy finansowej - tak
2. Trwałość przedsięwzięcia - tak
3. Planowany przebieg taboru na obsługiwanej linii komunikacyjnej – sprawdzana jest ilość planowanego przebiegu taboru na obsługiwanej linii komunikacyjnej, która powinna wynosić minimum 30 000 kilometrów na rok ... (reszta bez zmian)
4. Zapewnienie środków na przedsięwzięcie – tak
5. Gotowość przedsięwzięcia dla funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji - tak
6. Zasada zapobiegania dyskryminacji osób z niepełnosprawnościami - tak
7. Lokalizacja linii komunikacji stanowiącej przedmiot przedsięwzięcia ma charakter pozamiejski - nie

4. Zapewnienie środków na przedsięwzięcie (str. 7 Kryteriów szczegółowych)

19. 2022-08-31 e-mail Urząd Miasta Wrocławia / MPK Wrocław

Uwaga: treść w kryterium jest niejasna, ponieważ najpierw kryterium dotyczy posiadania środków finansowych na całe przedsięwzięcie a w drugiej części wkład własny na koszty niekwalifikowalne oraz na utrzymanie przedsięwzięcia po jego realizacji. Kryterium powinno oceniać tylko drugą część zapisu.

Uwaga uwzględniona

Prosimy o wyjaśnienie zapisów.

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA

Kryterium 2. Przedsięwzięcia wspierające/zapewniające integrację transportową

Konieczne jest zdefiniowanie co oznacza „integracja rozkładów jazdy różnych form transportu”.

Proponujemy następujący wymóg: „Przyjmuje się, że integracja rozkładów jazdy różnych form transportu zachodzi, jeżeli co najmniej 90% kursów linii o mniejszej liczbie kursów w dobie ma zapewnioną przesiadkę z/na kurs realizowany inną formą transportu lub kurs innego przewoźnika/operatora, o czasie oczekiwania nie przekraczającym 15 minut.”

Kryterium 3. Obszary wykluczone komunikacyjnie

Uważamy, że pierwsza część tego kryterium będzie konserwować i wzmacniać patologie funkcjonowania drogowego transportu publicznego zamiejskiego w Polsce. Zwłaszcza mamy na myśli premiowanie jedynie oferty przewozowej w godzinach szczytu / godzinach funkcjonowania ośrodków, podczas, gdy w Polsce jeżeli gdzieś transport publiczny funkcjonuje to bardzo często zwłaszcza lub wyłącznie w godzinach szczytu. Największy problem jest poza szczytem, a zwłaszcza w dni inne niż robocze / nauki szkolnej. W soboty i niedziele (a często przez cały okres wakacji szkolnych) transport publiczny zamiera na obszarach całych powiatów. To jest patologia. Powinniśmy dążyć do modelu czeskiego, gdzie przewozy są realizowane w stałym takcie od godziny 6 do 22 (z ewentualnym wzmocnieniem w szczytach), najczęściej co godzinę, a w dni wolne od pracy najczęściej przy dwukrotnie niższej częstotliwości, ale transport funkcjonuje.

Skutkuje to zapewnieniem możliwości dojazdu do pracy w zakładach pracujących w innych godzinach niż 8-16 (np. placówki usługowe, rekreacyjne) oraz dojazdu do szkół, które pracują w trybie zmianowym, a także możliwości uczestnictwa w zajęciach pozalekcyjnych. Profil zachowań komunikacyjnych od czasu PRL-u zdecydowanie się zmienił. Przykładowo w znanych nam badaniach frekwencji w pociągach na linii Toruń - Grudziądz pociągiem o najwyższej frekwencji był pociąg przyjeżdżający do Torunia po godz. 13-tej, drugi w kolejności pociąg po godz. 11-tej, natomiast pociąg przed godziną 8 zajął dopiero trzecie miejsce, a pociąg przed 7 - czwarte. Komunikacja publiczna, której oferta nie umożliwia realizacji różnorodnych potrzeb komunikacyjnych pasażerów nigdy nie będzie działała prawidłowo i cieszyła się wysokimi potokami oraz dobrymi wynikami ekonomicznymi.

Ad 1 Kryterium 2 uwzględniono propozycję

Ad 2 skorygowano brzmienie tego podkryterium

Ad 3 częściowo uwzględniono. Kryterium 3 merytoryczne II stopnia uwzględniono uwagę

20. 2022-08-31 e-mail Centralny Port Komunikacyjny

Podobnie z rezerwą odnosimy się do bezpłatnej komunikacji transportu zbiorowego, która zazwyczaj prowadzi do niskiej jej jakości. Nie przez przypadek w finansowaniu oświaty czy służby zdrowia obowiązuje zasada, że pieniądze podąża za uczniem / pacjentem. Prowadzi to do zapewnienia mechanizmów rynkowych, które zapewniają efektywność systemu. Kiedy w systemie nie krążą pieniądze, nie ma bodźca do poprawiania efektywności (ani organizatorowi ani przewoźnikowi nie zależy na frekwencji, bo nie ma ona wpływu na jego finanse – realny socjalizm). Tym bardziej, że brak opłaty nie jest czynnikiem, który przyciągnąłby z innych środków transportu – w praktyce z transportu samochodowego, gdyż i tak transport publiczny jest znacząco tańszy. To nie dlatego ludzie wybierają samochód, że jest on tańszy (bo nie jest). Ponadto nie widzimy potrzeby punktowania obsługi najważniejszych obiektów użyteczności publicznej - nie identyfikujemy takiego problemu. Jeśli już gdzieś przewozy są prowadzone, to zapewniają dojazd do największych miejscowości, a w nich do najważniejszych obiektów użyteczności publicznej. Jeżeli już mogą

Ad. 1 Przyznane punkty (max 10)

8 pkt - tabor zakupiony w ramach przedsięwzięcia objętego wsparciem będzie wykorzystywany na nowych liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej,
2 pkt - tabor zakupiony w ramach przedsięwzięcia objętego wsparciem będzie wykorzystywany na istniejących liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Uwaga nieuwzględniona

Nie uwzględniono zmiany punktacji. Intencją jest promowanie powstawania nowych linii na obszarach wykluczonych bądź zagrożonych transportowo

Sugestia:
Zawarta punktacja dyskryminuje istniejące linie autobusowe, które przeważnie wymagają wymiany taboru autobusowego ze względu na wiek.

Ad. 4 Obszary wykluczone komunikacyjnie dotyczy zasad kryteriów poniższe (max 5 pkt).

Sugestia:
Z przedstawionej punktacji wynika, że im uboższy obszar (gmina/powiat) tym wyższa punktacja. Patrząc z drugiej strony to czym uboższy obszar tym jest mniej zamieszkały (zaludniony). Przeciwnie jest obszar dobrze prosperujący i rozwijający się, gdzie napływ ludności stwarza zapotrzebowanie na komunikację transportową osób. Powinno brać się pod uwagę migrację ludności.

Uwaga nieuwzględniona

Takie jest założenie konkursowe aby wspierać najuboższe obszary wykluczone komunikacyjnie

21. 2022-08-31 pismo Starostwo Powiatowe w Gryfinie

Ad. 5 Zmniejszenie emisji w niższych warstwach atmosfery oraz CO2 w wyniku realizacji przedsięwzięcia.
Z naszego punktu widzenia ocena, "na ile w ujęciu procentowym zmniejszy się emisja z linii transportu autobusowego, objętej przedsięwzięciem, w niższych warstwach atmosfery oraz CO2 w wyniku realizacji przedsięwzięcia" - można będzie dopiero ocenić po wprowadzeniu ich na daną linię i po przynajmniej półrocznym użytkowaniu pojazdu.
Dopiero użytkowanie taboru zeroemisyjnego lub niskoemisyjnego umożliwi przeprowadzenie kalkulacji i analizy przedsięwzięcia.

Uwaga nieuwzględniona

Wyliczenie zmniejszenia emisyjności będzie opierało się o normach silnika i zużyciu paliwa/energii. Plik excel prezentujący sposób wyliczenia będzie stanowił element dokumentacji konkursowej.

			<p>Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego</p>
22.	2022-09-01	e-mail	<p>Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego</p>
		pismo	Koleje Małopolskie

Dodatkowe kryterium merytoryczne II stopnia specyficzne dla przedsięwzięcia:

Ad. 3 Planowany przebieg taboru na obsługiwanej linii komunikacyjnej.
Sprawdzana jest ilość planowanego przebiegu taboru na obsługiwanej linii komunikacyjnej, która powinna wynosić minimum 70 tys. km/rok/szt oraz oświadczenie wnioskodawcy potwierdzające zapewnienie utrzymania planowanej pracy przewozowej zakupionego taboru w okresie 3 lat od płatności końcowej.

W naszej ocenie przebieg 1 autobusu 70 tys. km w roku jest zbyt wysoki.
Biorąc pod uwagę przebieg kursów w km na liniach Powiatu Gryfińskiego szacuje się w granicach od najkrótszej linii łączącej 12 000 km rocznie do najdłuższej 30 000 km w roku.

Uwaga nieuwzględniona.
Zostaje 70 tys. Odnosnie autobusów elektrycznych i gazowych - konkurs jest wspólny - wnioskodawca ma przedstawić uzasadnienie wyboru

Ponadto dla obszarów wiejskich ze względu na ich położenie przy uwzględnieniu czynników ekonomicznych i zasobów, korzystnym wyborem jest tabor zasilany gazem.
Operatorzy (przewoźnicy) mogą dysponować własnymi stacjami tankowania - wybudowanymi we własnym zakresie lub zawierając umowę z dostawcami gazu.
Dochodzą do tego parametry techniczne pojazdu, a mianowicie autobus elektryczny ma obniżoną prędkość jazdy (do 50km/h), co na pewno sprawdzi się na terenie miast lub w obszarze zabudowanym, natomiast na trasie pomiędzy miejscowościami będzie urudnieniem dla innych użytkowników drogi no i samych pasażerów.
Dlatego wnioskowanie o zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy) powinien odbywać się oddzielnie by uwzględnić wybór taboru w zależności od potrzeb i możliwości wnioskodawcy.

Obszary wykluczone komunikacyjnie

Godziny jak również dni tygodnia w którym funkcjonują szkoły czy urzędy są odmiennie od tych, w których mogą funkcjonować ośrodki kultury typu teatr. Czy wystarczy spełnić dostępność tylko do jednego z wymienionych ośrodków użyteczności publicznej, aby otrzymać 2 pkt? Jeśli tak, to przy założeniu że będą to szkoły i urzędy pozostanie nadal problem słabej dostępności do ośrodków w dni powszedni po godz.16 oraz w weekendy. Proponuję rozważenie przeformułowania zapisów.

Uwaga nieuwzględniona. Zmieniono podkryterium na skutek zgłoszonych uwag

Obszary wykluczone komunikacyjnie

Mając na względzie powyższą uwagę proponuję podział punktów (punkty nie sumują się):
1 pkt- przedsięwzięcie wpływa na poprawę oferty przewozowej poprzez zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów w dni robocze
2 pkt przedsięwzięcie wpływa na poprawę oferty przewozowej poprzez zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów w dni robocze oraz w weekendy.

Uwaga częściowo uwzględniona. Przeformulowano podkryterium

Przygotowanie przedsięwzięcia do realizacji

Konkurs nie przewiduje dofinansowania autobusów wodorowych

Proponuję dodać zapis dla pojazdów wodorowych odnośnie wyboru firmy, która będzie dostarczać wodór.
Przygotowanie przedsięwzięcia do realizacji

jw.

Proponuję dodać zapis dla pojazdów wodorowych odnośnie podpisania umowy na dostarczenie.
Przygotowanie przedsięwzięcia do realizacji

jw.

Proponuję dodać alternatywny punkt dla autobusów na paliwo wodorowe.
Gotowość przedsięwzięcia do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji

jw.

Proponuję dodać zapis: W przypadku autobusów na paliwo wodorowe podpisano umowę na dostarczenie wodoru).
Uwaga ogólna - w dokumencie brak przypisów nr 1 i nr 5 - z tego powodu analiza dokumentu jest bardzo utrudniona, gdyż nie znamy ich treści.

Uwaga uwzględniona

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA:

Kryterium "Promocja linii komunikacyjnych pozamiejskich obsługiwanych przez związki międzygminne/powiatow/powiatowo-gminne - opisane kryterium jest naszym zdaniem niewłaściwe.Kryterium promuje tworzenie siatek gminnych, powiatowo-gminnych i powiatowych realizowanych w ramach porozumienia w ramach związków pomiędzy gminami i powiatami, jednak do tworzenia właściwie funkcjonującej sieci komunikacyjnej transportu regionalnego istotne jest również wspieranie autobusowej komunikacji wojewódzkiej, jako kręgosłupa komunikacyjnego transportu regionalnego o wysokim standardzie usług przewozowych, wspomagającego w istotny sposób wojewódzki transport kolejowy. Kryterium powinno być rozszerzone o przyznanie 2 punktów również dla wojewódzkich przewozów pasażerskich, jako transportu łączącego co najmniej dwa powiaty.

Uwaga nieuwzględniona
Nie było w założeniu województw

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA:

Kryterium "Obszary wykluczone komunikacyjnie" - sugerujemy zmianę zapisu w następujący sposób: "2 pkt - wszystkie obsługiwane przez zakupiony tabor linie zapewniają dostęp do ośrodków użyteczności publicznej województwa i/lub powiatu i/lub gminy, w tym m.in. urzędów, szkół (w tym szkół średnich), ośrodków kultury, ośrodków zdrowia, stacji kolejowych itd. w godzinach funkcjonowania".

Uwaga nieuwzględniona
- integracja ze stacjami kolejowymi jest punktowana w kryterium 2

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA:

Kryterium "Obszary wykluczone komunikacyjnie" - w zakresie wskaźnika G/P/P-G w zasadach oceny kryterium jest opisane stosowanie średniego wskaźnika dla gminy, powiatu lub ich związków. Nie został doprecyzowany sposób jego zastosowania w przypadku sieci komunikacyjnej obejmującej kilka powiatów lub województwa. Ta kwestia wymaga uściślenia.

uwaga nieuwzględniona
Województwa nie są brane pod uwagę. Związki powiatowe są brane pod uwagę

KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA:

Kryterium "Zmniejszenie emisji w niższych warstwach atmosfery oraz CO2 w wyniku realizacji przedsięwzięcia" - naszym zdaniem wymaga wyjaśnienia w jaki sposób obliczać NPV emisji niskich oraz CO2 przedsięwzięcia, zakładającego stworzenie nowej linii obsługiwanej pojazdem niskoemisyjnym. Czy należy celem porównania założyć zmianę zachowania w postaci zmiany środków transportu z samochodów osobowych na publiczny transport zbiorowy? W przypadku zbyt wązkiej interpretacji tej kwestii istnieje ryzyko, że każdy nowy autobus, który nie będzie zeroemisyjny, będzie interpretowany jako dodatkowe obciążenie, jeśli chodzi o emisje niskie oraz CO2.

Uwaga nieuwzględniona
W przypadku nowych linii będzie uwzględniany spadek emisji względem transportu indywidualnego, który jest alternatywą dla uruchamianej linii. Sposób wyliczenia wskaźnika redukcji emisji będzie zaprezentowany w pliku excel stanowiącym załącznik do dokumentacji konkursowej.

DODATKOWE KRYTERIA MERYTORYCZNE II STOPNIA:

Kryterium "Trwałość przedsięwzięcia" - sugerujemy zmianę zapisu w następujący sposób "Zobowiązanie (oświadczenie) Wnioskodawcy oraz organizatora przewozów iż tabor zakupiony w ramach KPO, będzie wykorzystywany na podstawie umów PSC przez minimum 3 lata na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej." Obecne zapisy Funduszu przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej znacząco utrudniają zawieranie umów wieloletnich, ze względu na to, że środki dla organizatora z funduszu są przyznawane wyłącznie na rok kalendarzowy. Mając na uwadze że wnioskodawca jest operatorem i w zakresie trwałości projektu uzależniony jest od organizatora, samo jego zobowiązanie może być niewystarczające do zapewnienia trwałości projektu.

Uwaga nieuwzględniona
Wnioskodawcami będą jest

DODATKOWE KRYTERIA MERYTORYCZNE II STOPNIA:

Kryterium "Planowany przebieg taboru na obsługiwanej linii komunikacyjnej" - naszym zdaniem założenie przebiegu minimum 70 tysięcy km/rok/szt jest w przypadku taboru zeroemisyjnego, zwłaszcza z napędem elektrycznym, trudne do spełnienia w ruchu regionalnym. Wartość ta uzasadnia w ruchu regionalnym zastosowanie napędu niskoemisyjnego,a nie zeroemisyjnego.

Uwaga nieuwzględniona
Zostaje 70 tys.

DODATKOWE KRYTERIA MERYTORYCZNE II STOPNIA:

Kryterium "Zapewnienie środków na przedsięwzięcie" - proponujemy usunięcie wymagania związanego z koniecznością zapewnienia środków na utrzymanie przedsięwzięcia w zatwierdzonej wieloletniej prognozie finansowej organizatora transportu. Takie wymaganie nie odzwierciedla faktu, że Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (FRPA) nie funkcjonuje obecnie na zasadach, które umożliwiają wieloletnie prognozowanie. Zasady funkcjonowania FRPA są co roku modyfikowane, stąd wymóg, żeby organizator przewozów musiał mieć środki założone w wieloletnim planie już na etapie składania wniosku będzie powodować niezasadne wykluczenie potencjalnych wnioskodawców.

Uwaga nieuwzględniona.

Założenie zabezpieczenia środków na utrzymanie taboru jest niezbędne do zapewnienia jego eksploatacji

DODATKOWE KRYTERIA MERYTORYCZNE II STOPNIA:

Kryterium "Gotowość przedsięwzięcia do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji" - proponujemy doprecyzowanie zapisów tego kryterium. Z obecnych zapisów nie wynika o jaką gotowość chodzi. Z zapisów można zrozumieć, że chodzi o gotowość do eksploatacji zgodnie z przeznaczeniem/funkcją bezpośrednio po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia. Koniecznym jest określenie co jest zakończeniem realizacji inwestycji/przedsięwzięcia.

Uwaga nieuwzględniona.

Brzmienie kryterium określa precyzyjnie opis, zgodnie z którym **Gotowość do eksploatacji zgodnie z przeznaczeniem/funkcją bezpośrednio po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia (w przypadku zakupu taboru autobusów elektrycznych zapewniono ładowanie taboru).**