

Rzeczpospolita  
PolskaDofinansowane przez  
Unię EuropejskąMinisterstwo Funduszy  
i Polityki Regionalnej

Przygotowano na podstawie Uchwał Komitetu Monitorującego Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027: nr 16/2023 z 20 kwietnia 2023 r., nr 79/2023 z 13 grudnia 2023 r.

PROGRAM FUNDUSZE EUROPEJSKIE NA INFRASTRUKTURĘ, KLIMAT, ŚRODOWISKO 2021-2027

Specyficzne kryteria wyboru projektów  
(działanie 3.1)

## Działanie FENX.03.01 Transport miejski

**Typy Projektów:** inwestycje infrastrukturalne liniowe:

– infrastruktura szynowa (tramwajowa, metro), systemy BRT

**Projekty oceniane są kryteriami:** horyzontalnymi i specyficznymi kryteriami obligatoryjnymi ocenianymi zerojedynkowo oraz horyzontalnymi i specyficznymi kryteriami rankingującymi ocenianymi punktowo.

NR	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM (SPOSÓB OCENY)
<b>KRYTERIA OBLIGATORYJNE OCENIANE ZEROJEDYNKOWO (niespełnienie kryterium eliminuje projekt z możliwości otrzymania dofinansowania)</b>			
1.	Funkcjonalność projektu	Wytworzona w ramach projektu infrastruktura jest zdolna do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji.	TAK/NIE
2.	Priorytetowy charakter projektu	Projekt polega na realizacji zadań publicznych mających strategiczne znaczenie dla społeczno-gospodarczego rozwoju obszaru objętego realizacją ZIT.  Ocenie podlega czy inwestycja została ujęta w przyjętej strategii ZIT dla obszaru	TAK/NIE

3.	Powiązanie przedsięwzięcia z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)	<p>Ocenie podlega czy projekt jest spójny z przyjętym SUMP wypełniającym 8 zasad z Załącznika do Komunikatu KE<sup>1</sup>, lub z innym przyjętym i przedstawionym dokumentem – w zależności od funkcji i wielkości danego ośrodka miejskiego. Spójność projektu z SUMP/innym dokumentem oznacza, że projekt stanowi element koncepcji określonej w SUMP lub przedstawionym dokumencie lub też projekt został wprost wskazany w SUMP lub przedstawionym dokumencie.</p> <p>Zgodnie z zapisami Umowa Partnerstwa (UP), w zależności od funkcji i wielkości miasta wnioskującego o dofinansowanie dla projektu/ miasta na terenie którego realizowany jest projekt wymagane jest przedłożenie przyjętego:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dla miast wojewódzkich i gmin położonych w ich miejskich obszarach funkcjonalnych (MOF) – Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli projekt jest spójny z przyjętym SUMP i gdy weryfikacja 8 zasad SUMP zakończyła się oceną pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami.</li> <li>2. Dla innych miast powyżej 100 000 mieszkańców<sup>2</sup> i gmin położonych w ich MOF – Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub innego dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego oraz zobowiązania, że SUMP zostanie przyjęty nie później niż do 31 grudnia 2025 r. Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli projekt: – jest spójny z przyjętym SUMP i gdy weryfikacja 8 zasad SUMP zakończyła się oceną pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami – <u>lub</u> gdy projekt jest spójny z przyjętym i przedstawionym dokumentem z zakresu planowania transportu miejskiego</li> </ol>	TAK/NIE
----	--	---	---------

<sup>1</sup> „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” z 17.12.2013, COM(2013) 913 final/ Zalecenie Komisji (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, C(2023) 1524.

<sup>2</sup> Liczba mieszkańców danego miasta weryfikowana jest na podstawie najbardziej aktualnych na dzień zatwierdzenia Umowy Partnerstwa danych statystycznych tj. danych GUS na dzień 31 grudnia 2021 r.

		<p>i złożono zobowiązanie do przyjęcia SUMP do 31.12.2025 r.</p> <p>3. Dla pozostałych miast poniżej 100 000 mieszkańców – dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego<sup>3</sup>, z preferencją dla SUMP.</p> <p>Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli projekt jest spójny z przyjętym i przedstawionym dokumentem z zakresu planowania transportu miejskiego. Preferencja dla SUMP przyznawana jest w ramach oceny specyficznymi kryteriami rankingującymi ocenianymi punktowo.</p> <p>W przypadku wnioskodawców zobowiązanych do złożenia SUMP, będzie on podlegał weryfikacji przez CUPT w zakresie zgodności z wymogami dotyczącymi SUMP wskazanymi w Programie FEniKS oraz 8 zasadami z właściwego Komunikatu KE. Ocena odbywa się w oparciu o Formularz oceny SUMP w ramach FEniKS 2021-2027 (formularz dostępny pod adresem <a href="https://plany.mobilnosci.pl/wp-content/uploads/2022/11/System-oceny-SUMP-Polska-09.11.2022.pdf">https://plany.mobilnosci.pl/wp-content/uploads/2022/11/System-oceny-SUMP-Polska-09.11.2022.pdf</a>). Inne dokumenty z zakresu planowania transportu nie podlegają weryfikacji formularzem oceny SUMP.</p>	
4.	Gotowość techniczna projektu do realizacji	<p>Ocenie podlega stan przygotowania projektu do realizacji.</p> <p>Projekt zostanie uznany za „dojrzały”, gdy wydano wszystkie niezbędne decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach.</p>	TAK/NIE
5.	Komplementarność	<p>Ocenie podlega czy projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji.</p> <p>Projekt wykazuje komplementarność z:</p>	TAK/NIE

<sup>3</sup> Przez dokument w zakresie planowania transportu miejskiego rozumiany jest co najmniej plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym)

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, lub</li> <li>- z równolegle realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji, lub</li> <li>- komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równolegle realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji.</li> </ul>	
6.	Efektywność ekonomiczna	<p>Ocena efektywności ekonomicznej projektu.</p> <p>Ocena kosztów i korzyści projektu wykazuje pozytywny stosunek korzyści do kosztów społeczno-ekonomicznych, m.in. poprzez dodatni wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto, ENPV &gt; 0.</p>	TAK/NIE
7.	Zapewnienie środków na realizację i utrzymanie projektu	<p>Ocena udokumentowania zapewnienia środków na wkład własny projektu, wydatki niekwalifikowalne oraz na utrzymanie projektu w całym okresie inwestycji podlegającym analizie finansowo-ekonomicznej i wykonalności finansowej.</p> <p>Beneficjent udokumentował na dzień złożenia ostatecznej wersji wniosku o dofinansowanie zapewnienie środków na wkład własny projektu, wydatki niekwalifikowalne oraz na utrzymanie projektu w całym okresie inwestycji podlegającym analizie finansowo-ekonomicznej i wykonalności finansowej. Kwoty wykazane w tych analizach znajdują odzwierciedlenie w zatwierdzonej wieloletniej prognozie finansowej organizatora transportu (wskazanie w WPF konkretnych kwot i pozycji, w których zabezpieczono środki na projekt).</p>	TAK/NIE
8.	Zapewnienie równego dostępu do informacji	<p>Ocenie podlega czy infrastruktura wytworzona w ramach projektu zapewnia równy dostęp do informacji również osobom nieposługującym się językiem polskim. W ramach projektu przewidziano, że działania informacyjne dla pasażerów prowadzone będą w językach obcych, np. angielskim czy ukraińskim.</p>	TAK/NIE



NR	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM (SPOSÓB OCENY)
<b>KRYTERIA RANKINGUJĄCE OCENIANE PUNKTOWO (0 pkt w danym kryterium nie eliminuje projektu z możliwości otrzymania dofinansowania)</b>			
1.	Poprawa funkcjonowania transportu publicznego na obszarze funkcjonalnym miasta oraz wspieranie integracji transportowej	<p>Ocena czy dzięki realizacji projektu nastąpi poprawa skomunikowania różnych obszarów funkcjonalnych miasta.</p> <p>1 pkt – projekt dotyczy poprawy skomunikowania obszaru funkcjonalnego miasta<sup>4</sup></p> <p>1 pkt – projekt dotyczy jednego z głównych ciągów komunikacyjnych miasta oraz ciągów komunikacyjnych wiodących do miejsc przesiadkowych (niekoniecznie będących węzłami przesiadkowymi)</p> <p>1 pkt – projekt dotyczy połączenia generatorów ruchu w tym w szczególności: zintegrowanych węzłów przesiadkowych<sup>5</sup> (w tym parkingów „Park &amp; Ride” i „Bike &amp; Ride”), ważnych dla miasta ośrodkach edukacji, sportu, kultury, skupisk miejsc pracy, osiedli mieszkaniowych, centrum miasta itp. szczegółowo opisanych we wniosku o dofinansowanie</p>	Punkty sumują się (maks. 3 pkt.).
2.	Poprawa dostępności i zrównoważonej mobilności miejskiej	<p>Ocena czy dzięki realizacji projektu nastąpi poprawa dostępności różnych środków transportu publicznego na terenie objętym projektem oraz ich integracja umożliwiająca zwiększenie mobilności miejskiej.</p> <p>2 pkt. – projekt obejmuje dostosowanie budowanej/przebudowywanej infrastruktury (np. przystanków, systemów ITS<sup>6</sup>) do różnych środków transportu zapewniając ich integrację (obsługa min. dwóch rodzajów środków transportu lub dwóch ciągów komunikacyjnych)</p> <p>2 pkt. – projekt jest objęty rozwiązaniami w zakresie IT w tym umożliwiającymi wdrażanie koncepcji „Mobilność jako usługa” w ramach środków transportu miejskiego</p>	Punkty sumują się (maks. 8 pkt.).

		<p>2 pkt. – projekt obejmuje systemy ITS<sup>6</sup> związane z uprzywilejowaniem, usprawnieniem usług publicznego transportu miejskiego oraz ruchu niezmotoryzowanego (pieszo-rowerowego)</p> <p>2 pkt. – infrastruktura będąca przedmiotem projektu zostanie objęta (w całości lub części) systemem uprzywilejującym transport zbiorowy w ruchu miejskim (np. wydzielone torowiska, buspasy stałe, wspólny pas dla pojazdów transportu publicznego, śluzy przy wjazdach na skrzyżowanie itp.). Kryterium dot. infrastruktury dzięki której transport publiczny uzyskuje priorytet w ruchu miejskim<sup>7</sup></p>	
3.	Rozwój sieci transportu zbiorowego	<p>Ocena czy infrastruktura wnioskowana do dofinansowania ze środków UE przyczyni się do zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach oraz do zwiększenia atrakcyjności i komfortu podróżowania transportem zbiorowym.</p> <p>2 pkt. – projekt obejmuje budowę infrastruktury pozwalającej na utworzenie nowego połączenia komunikacji miejskiej</p> <p>1 pkt – projekt obejmuje budowę elementów infrastruktury rowerów miejskich oraz infrastruktury B+R (Bike &amp; Ride) przy węzle przesiadkowym</p>	Punkty sumują się (maks. 3 pkt.).

<sup>4</sup> Nie oznacza to wymogu objęcia inwestycją całego obszaru funkcjonalnego miasta (tj. by część inwestycji leżała poza granicami administracyjnymi danej jst wchodzącej w skład miejskiego obszaru funkcjonalnego), ale by inwestycja była skomunikowana z innym operującym na obszarze funkcjonalnym miasta środkiem transportu tego samego lub innego rodzaju, na tych samych lub różnych ciągach komunikacyjnych.

<sup>5</sup> Zgodnie z definicją z Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

<sup>6</sup> Kryterium dot. systemu, który uprzywilejowuje transport publiczny. System ITS nie może służyć wyłącznie gromadzeniu danych o ruchu, musi on obejmować wykorzystanie tych danych do sterowania ruchem lub informacji pasażerskiej dostępnej na przystanku lub poprzez dedykowane aplikacje. Punktu nie przyznaje się za stosowanie systemów będących wyłącznie statycznym systemem informacji pasażerskiej. Za system statyczny uznaje się wszelkie rozwiązania, które nie pozwalają na odzwierciedlenie bieżącej sytuacji ruchowej w czasie rzeczywistym lub nie obejmują oddziaływania pojazdu komunikacji publicznej na system w czasie rzeczywistym.

<sup>7</sup> Budowa, przebudowa zatok autobusowych nie będzie stanowić kosztu kwalifikowanego, gdyż nie stanowią systemu uprzywilejowania transportu publicznego.



4.	Efektywność energetyczna i oszczędność gospodarowania zasobami	<p>Ocena czy inwestycja poprawia efektywność energetyczną transportu i jest realizowana wg najlepszych dostępnych standardów środowiskowych spośród badanych racjonalnych opcji.</p> <p>3 pkt. – inwestycja zakłada udział wykorzystania energii z OZE na etapie eksploatacji projektu (np.: instalacje fotowoltaiczne z których zasilana jest zajezdnia lub inne elementy infrastruktury lub projektu)</p> <p>2 pkt. – inwestycja zawiera rozwiązania technologiczne ograniczające wpływ komunikacji miejskiej na środowisko (np.: zielone torowiska, zielone dachy zajezdni i/lub przystanków, retencja wodna i inne rozwiązania<sup>8</sup>)</p>	Punkty sumują się (maks. 5 pkt.).
5.	Polityka transportowa nakierowana na zmniejszenie emisyjności transportu	<p>Ocena, czy w mieście, w którym realizowany jest projekt, realizowana jest kompleksowa polityka na rzecz gospodarki niskoemisyjnej, w tym poprawy jakości powietrza i zmniejszenia hałasu.</p> <p>Działania powinny zostać opisane we wniosku o dofinansowanie i uwzględnione w analizie finansowo-ekonomicznej.</p> <p>Działania muszą funkcjonować najpóźniej w momencie złożenia ostatecznej wersji wniosku o dofinansowanie.</p> <p>2 pkt. lub 1 pkt – projekt realizowany jest w mieście, w którym funkcjonuje strefa czystego transportu (2 pkt) lub projekt realizowany jest w mieście, w którym podjęto uchwałę w sprawie wprowadzenia strefy czystego transportu (1 pkt)</p> <p>2 pkt. – wprowadzenie zasad użytkowania samochodów osobowych w strefach śródmiejskich mających na celu ograniczenie lub wyeliminowanie komunikacji indywidualnej w tych strefach (np. ograniczanie miejsc parkingowych w centrum miasta na rzecz</p>	Punkty sumują się (maks. 8 pkt.).

<sup>8</sup> Działania niewynikające z nałożonych obowiązków prawnych. W ramach kryterium oceniane będą projekty w których zastosowano działania adaptacyjne na czynniki atmosferyczne wynikające ze zmian klimatu, w tym szczególnie gwałtownych zjawisk pogodowych, intensywnych opadów, fal upałów czy przeciągających się okresów suszy, a także tych, które propagują i wykorzystują innowacyjne rozwiązania zatrzymujące wodę deszczową w miejscu opadu.

		<p>zwiększenia infrastruktury zielonej oraz przestrzeni miejskiej przyjaznej mieszkańcom , strefy płatnego parkowania, wyznaczenie stref zamkniętych dla ruchu indywidualnego, z wyłączeniem funkcjonowania stref czystego transportu). Działania odnoszą się do obszaru miasta, a nie tylko do obszaru realizacji projektu</p> <p>2 pkt. – polityka biletowa zachęcająca do korzystania z transportu zbiorowego (dot. ulg innych niż ustawowe, np.: bezpłatna komunikacja miejska dla wszystkich podróżnych lub wybranych grup, wspólny bilet umożliwiający podróż różnymi środkami transportu zbiorowego, w tym kolei jeśli jest dostępna, na terenie miasta i gmin ościennych, zwolnienie z opłat za postój w strefie Park &amp; Ride użytkowników pojazdów indywidualnych kontynuujących podróż transportem zbiorowym w ramach biletów długookresowych)</p> <p>2 pkt. – projekt jest spójny z przyjętym SUMP wypełniającym 8 zasad z Załącznika do Komunikatu KE<sup>9</sup>. Przyznanie punktów jest możliwe, jeżeli projekt jest spójny z przyjętym SUMP i gdy weryfikacja 8 zasad zakończyła się oceną pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami. Możliwość przyznania punktów (preferencji) dotyczy miast poniżej 100 tysięcy mieszkańców oraz miast z obowiązkiem przyjęcia SUMP do 2025 r.<sup>10</sup></p>	
6.	Dostosowanie do osób z niepełnosprawnościami	<p>Ocena efektywnego przystosowania infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się.</p> <p>Projekt jest przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Jednocześnie punktowane będą działania na rzecz zapewnienia efektywności proponowanych rozwiązań.</p>	(maks. 4 pkt.).

<sup>9</sup> „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” z 17.12.2013, COM(2013) 913 final/ Zalecenie Komisji (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, C(2023) 1524.

<sup>10</sup> W przypadku miast, które zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa zobowiązane są do przyjęcia SUMP do 2025 r., dodatkowe punkty przyznawane są jedynie gdy SUMP jest przedkładany przed upływem terminu wskazanego w Umowie Partnerstwa.

		4 pkt. – zaplanowanie audytu z osobami z niepełnosprawnościami (grupa reprezentująca różne rodzaje niepełnosprawności) na etapie projektowania, na etapie realizacji i na zakończenie realizacji projektu	
<b>Suma punktów dla miast poniżej 100 tysięcy mieszkańców oraz miast z obowiązkiem przyjęcia SUMP do 2025 r.:</b>			<b>31</b>
<b>Suma punktów dla miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców:</b>			<b>29</b>