

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:

– węzły przesiadkowe (w tym: parkingi P&R poza centrami miast<sup>1</sup>),

**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	Zrealizowany w ramach projektu węzeł przesiadkowy jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji projektu.	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 projektu z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)	Ocenie podlega czy projekt jest spójny z przyjętym SUMP wypełniającym 8 zasad z Załącznika do Komunikatu KE <sup>2</sup> , lub z innym przyjętym i przedstawionym dokumentem – w zależności od funkcji i wielkości	TAK/NIE

<sup>1</sup> Za centra miast uznaje się obszary wskazane jako śródmiejskie/centralne w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania danej gminy/ Planie ogólnym w rozumieniu ustawy z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw.

<sup>2</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.

		<p>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>3</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 i złożono zobowiązanie do przyjęcia SUMP do 31.12.2025 r.</li><li>3. Dla pozostałych miast poniżej 100 000 mieszkańców – dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego<sup>4</sup>, z preferencją dla SUMP. 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</li></ol>	
--	--	---	--

		<p>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>).</p> <p>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>Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji.</p> <p>Projekt wykazuje komplementarność z:</p> <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</li> </ul>	TAK/NIE

<sup>3</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.

<sup>4</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).

		realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji.	
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	Ocenić podlega czy infrastruktura wytworzona w ramach projektu zapewnia równy dostęp do informacji również osobom z nieposługującym się językiem polskim. W ramach projektu przewidziano, że działania informacyjne dla pasażerów prowadzone będą w językach obcych, np. angielskim czy ukraińskim.	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>5</sup></p> <p>1 pkt – lokalizacja projektu wynika ze zdiagnozowanych potrzeb komunikacyjnych miasta zidentyfikowanych w ramach dokumentu strategicznego, dotyczącego rozwoju zrównoważonego transportu</p> <p>1 pkt – przedmiot projektu stanowi element ciągu komunikacyjnego integrującego istotne dla miasta generatory ruchu, w tym w szczególności: istniejące węzły przesiadkowe, w tym parkingi „Park &amp; Ride” i „Bike &amp; Ride”, ośrodki edukacji, sportu, kultury, skupiska miejsc pracy, osiedla mieszkaniowe, centrum miasta, itp., opisane we wniosku o dofinansowanie</p>	Punkty sumują się (maks. 3 pkt.)

<sup>5</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.

2.	Poprawa dostępności i zrównoważonej mobilności miejskiej	<p>Ocena czy węzeł przesiadkowy, realizowany w ramach projektu będzie objęty systemem poprawiającym dostępność zrównoważonej mobilności:</p> <p>1 pkt – węzeł przesiadkowy, stanowiący przedmiot projektu, będzie objęty systemem ITS, służącym uprzywilejowaniu transportu zbiorowego w ruchu miejskim</p> <p>1 pkt – węzeł przesiadkowy, stanowiący przedmiot projektu, obejmuje zadaszony parking „Bike &amp; Ride”</p> <p>1 pkt – węzeł przesiadkowy, stanowiący przedmiot projektu, obejmuje system dynamicznej informacji pasażerskiej</p>	Punkty sumują się (maks. 3 pkt.)
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>1 pkt – projekt obejmuje budowę węzła przesiadkowego obsługującego ruch międzyregionalny i/lub międzynarodowy</p> <p>1 pkt – projekt obejmuje budowę węzła przesiadkowego obsługującego ruch regionalny i/lub lokalny</p> <p>1 pkt – projekt integruje więcej niż dwa różne rodzaje transportu</p>	Punkty sumują się (maks. 3 pkt.)

4.	Efektywność energetyczna i oszczędność gospodarowanie 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 zasilany jest węzeł przesiadkowy lub elementy węzła)</p> <p>2 pkt. – inwestycja zawiera rozwiązania technologiczne ograniczające wpływ komunikacji miejskiej na środowisko, np.: zielone torowiska, zielone dachy obiektów budowlanych, przystanków, retencja wodna i inne rozwiązania<sup>6</sup></p>	Punkty sumują się (maks. 5 pkt.)
----	--	--	----------------------------------

---

<sup>6</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, intensywne opadów, fal upałów czy przeciągających się okresów suszy, a także tych, które propagują i wykorzystują innowacyjne rozwiązania zatrzymujących wodę deszczową w miejscu opadu.



5.	<p>Polityka transportowa nakierowana na zmniejszenie emisyjności transportu</p>	<p>Ocena, czy w danym mieście, w obszarze którego będzie realizowany projekt, prowadzona jest polityka transportowa nakierowana na zmniejszenie emisyjności transportu.</p> <p>2 pkt. lub 1 pkt – projekt zrealizowany 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. – 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>3 pkt. – polityka parkingowa ograniczająca dostępność publicznych miejsc parkingowych w centrach miast rdzenia obszaru funkcjonalnego na rzecz zwiększenia infrastruktury zielonej oraz przestrzeni miejskiej przyjaznej mieszkańcom</p> <p>2 pkt. – wprowadzenie na terenie miasta gdzie realizowany jest projekt zasad użytkowania samochodów osobowych w strefach śródmiejskich mające na celu ograniczenie lub wyeliminowanie komunikacji indywidualnej w tych strefach (np. ograniczanie miejsc parkingowych w centrum miasta na rzecz zwiększenia infrastruktury zielonej oraz przestrzeni miejskiej przyjaznej mieszkańcom<sup>7</sup>, 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>Punkty sumują się (maks. 11 pkt.)</p>
----	---	---	--

		2 pkt. – projekt jest spójny z przyjętym SUMP wypełniającym 8 zasad z Załącznika do Komunikatu KE <sup>8</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>9</sup>	
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> <p>4 pkt. – zaplanowanie audytu z osobami z niepełnosprawnościami (grupa reprezentująca różne rodzaje niepełnosprawności) na etapie projektowania, na etapie realizacji i na zakończenie realizacji projektu</p>	Maks. 4 pkt.
<b>Suma punktów dla miast poniżej 100 tysięcy mieszkańców oraz miast z obowiązkiem przyjęcia SUMP do 2025 r.:</b>			<b>29</b>
<b>Suma punktów dla miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców:</b>			<b>27</b>

<sup>7</sup> Punktowanie tego rozwiązania nie dotyczy projektów realizowanych w mieście-rdzeniu obszaru funkcjonalnego, które otrzymały już 3 pkt za ograniczanie miejsc parkingowych w ramach tego kryterium

<sup>8</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>9</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.