

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:

– z zakresu ITS (miejskie systemy ITS, rozwiązania IT, systemy sprzedaży biletów i informacji pasażerskiej)

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) |
|---|---|--|---|
| KRYTERIA OBLIGATORYJNE OCENIANE ZEROJEDYNKOWO (niespełnienie kryterium eliminuje projekt z możliwości otrzymania dofinansowania) | | | |
| 1. | Funkcjonalność projektu | Wytworzony w ramach projektu system ITS 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 ¹ , lub z innym przyjętym i przedstawionym dokumentem - w zależności od funkcji i wielkości danego ośrodka miejskiego. Spójność projektu z SUMP/innym | TAK/NIE |

¹ „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>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">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.2. Dla innych miast powyżej 100 000 mieszkańców² 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.3. Dla pozostałych miast poniżej 100 000 mieszkańców – dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego³, 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 ocenianymi | |
|--|--|---|--|

| | | | |
|----|-------------------------|---|---------|
| | | <p>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 https://plany.mobilnosci.pl/wp-content/uploads/2022/11/System-oceny-SUMP-Polska-09.11.2022.pdf). Inne dokumenty z zakresu planowania transportu nie podlegają weryfikacji formularzem oceny SUMP.</p> | |
| 4. | 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"> – projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, lub – z równoległe realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji, lub – komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równoległe realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji. | TAK/NIE |
| 5. | Efektywność ekonomiczna | Ocena efektywności ekonomicznej projektu. | TAK/NIE |

² 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.

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

| | | | |
|----|---|--|---------|
| | | Ocena kosztów i korzyści projektu wykazuje pozytywny stosunek korzyści do kosztów społeczno-ekonomicznych, m.in. poprzez dodatni wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto, ENPV > 0. | |
| 6. | 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 |
| 7. | Usprawnienie ruchu w transporcie publicznym | Ocena czy projekt wprowadza preferencje dla zbiorowego transportu publicznego, w tym wpływa na poprawę płynności ruchu, punktualności w transporcie publicznym, zwiększenia prędkości handlowej transportu publicznego w wyniku czego nastąpi przejęcie pasażerów z transportu indywidualnego do transportu publicznego (ocena na podstawie prognoz ruchu w AKK). | TAK/NIE |
| 8. | Zapewnienie równego dostępu do informacji | Ocenie 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 KRYTERIUM (SPOSÓB OCENY) |
|--|---|--|----------------------------------|
| KRYTERIA RANKINGUJĄCE OCENIANE PUNKTOWO (0 pkt w danym kryterium nie eliminuje projektu z możliwości otrzymania dofinansowania) | | | |
| 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 skoordynowania kursów tych samych lub różnych środków transportu (np. skoordynowanie rozkładów i oczekiwanie na pojazd opóźniony) w obszarze funkcjonalnym miasta⁴</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 będzie zlokalizowany w miejscach generujących największe potoki ruchu, w tym w szczególności w obszarach zintegrowanych węzłów przesiadkowych (w tym parkingów „Park & Ride” i „Bike & Ride”), ważnych dla miasta ośrodków edukacji, sportu, kultury, skupisk miejsc pracy, osiedli mieszkaniowych, centrum miasta itp. szczegółowo opisanych we wniosku o dofinansowanie</p> | Punkty sumują się (maks. 3 pkt.) |

⁴ 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 system ITS sfinansowany w ramach projektu będzie objęty działaniami na rzecz promocji transportu publicznego oraz czy Wnioskodawca prowadzi politykę zmierzającą do poprawy dostępności i zrównoważonej mobilności miejskiej.</p> <p>1 pkt – system ITS⁵, stanowiący przedmiot projektu będzie funkcjonował w mieście, w którym stosuje się uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu miejskim (np. buspasy stałe lub czasowe w godzinach szczytu, wspólny pas dla pojazdów transportu publicznego, śluzy przy wjazdach na skrzyżowanie itp.). Działania muszą funkcjonować najpóźniej w momencie złożenia ostatecznej wersji wniosku o dofinansowanie</p> <p>3 pkt. – projekt obejmuje rozwiązania w zakresie IT umożliwiające łącznie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zaplanowanie podróży z wykorzystaniem różnych środków transportu miejskiego, - rozwój systemów biletowych i aplikacji służących mobilności, - rozwój systemów współdzielenia środków transportu, - powstanie narzędzi i aplikacji zawierających informacje niezbędne do zaplanowania podróży dla osób ze szczególnymi potrzebami, w tym ujęcie informacji o dostępności architektonicznej miejsc przesiadkowych, jak również dostosowanie funkcjonalności aplikacji dla osób ze szczególnymi potrzebami (np. odpowiednia wielkość/kolor czcionki, możliwość odsłuchania komunikatów i inne rozwiązania). | Punkty sumują się (maks. 4 pkt.) |
|----|--|---|----------------------------------|

⁵ 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.

| | | | |
|----|--|--|----------------------------------|
| 3. | Polityka transportowa nakierowana na zmniejszenie emisyjności transportu | <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 realizowany jest w mieście, w którym funkcjonuje strefa czystego transportu (2 pkt.) lub projekt realizowany jest w mieście, w którym przyjęto uchwałę w sprawie ustanowienia strefy czystego transportu (1 pkt)</p> <p>2 pkt. – projekt ITS zakłada wspieranie funkcjonowania strefy czystego transportu poprzez wprowadzenie rozwiązań umożliwiających automatyczną kontrolę dostępu do strefy</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 & 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 KE⁶. 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.⁷</p> | Punkty sumują się (maks. 8 pkt.) |
|----|--|--|----------------------------------|

⁶ „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.

⁷ 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. | Przygotowanie projektu do realizacji/ gotowość techniczna | <p>Ocena stanu przygotowania przedsięwzięcia do realizacji.</p> <p>1 pkt – przygotowano dokumentację przetargową dla zakupionego systemu ITS (pełną dokumentację niezbędną do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego)</p> <p>1 pkt – wszczęto postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na zakup systemu ITS</p> <p>1 pkt – podpisano kluczowe umowy z wybranym wykonawcą na zakup systemu ITS</p> <p>1 pkt – uzyskano prawo dysponowania gruntem</p> <p>1 pkt – uzyskano uzgodnienia związane z zasilaniem w prąd (podłączenie do sieci kamer, detektorów na skrzyżowaniach)</p> <p>1 pkt – uzyskano uzgodnienia od konserwatora zabytków⁸</p> | Punkty sumują się (maks. 6 pkt.) |
|----|---|---|----------------------------------|

⁸ Punkt będzie przyznawany Wnioskodawcy, który otrzyma uzgodnienie lub informację o braku konieczności przeprowadzenia uzgodnienia z Konserwatorem zabytków.

| | | | |
|----|-----------------------------------|--|----------------------------------|
| 5. | Kompleksowość i spójność projektu | <p>Ocena czy zakres projektu jest komplementarny i spójny z rozwiązaniami już funkcjonującymi na terenie miasta, a także otwarty na integrację z innymi systemami i wymianę danych.</p> <p>3. pkt – wnioskodawca udokumentuje, że została opracowana architektura systemu ITS dla danego obszaru, a projekt wpisuje się w tą architekturę <u>lub</u> projekt przewiduje opracowanie architektury ITS dla obszaru bądź stanowi element większego projektu, służący zapewnieniu interoperacyjności wdrażanych rozwiązań</p> <p>3 pkt. – projekt zakłada przekazywanie danych do przynajmniej jednego Krajowego Punktu Dostępu do danych na potrzeby usług ITS, o których mowa w rozporządzeniach delegowanych uzupełniających Dyrektywę 2010/40/UE⁹</p> <p>3 pkt. – system będzie zawierał elastyczne rozwiązania umożliwiające gromadzenie, przechowywanie i udostępnianie danych dynamicznych w formatach NETEX, DATEX, DATEX II i Siri bądź kompatybilnych, możliwych do wykorzystania w ramach usług mobilnościowych świadczonych w czasie rzeczywistym</p> | Punkty sumują się (maks. 9 pkt.) |
|----|-----------------------------------|--|----------------------------------|

⁹ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 885/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniające dyrektywę w sprawie ITS Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do zapewniania usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych parkingach dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych; Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 886/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do danych i procedur dotyczących dostarczania bezpłatnie użytkownikom, w miarę możliwości, minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym; Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/962 z dnia 18 grudnia 2014 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu; Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/1926 z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych.

| | | | |
|----|---|---|----------------------------------|
| 6. | Komponenty ITS wchodzące w skład projektu | <p>Ocena jakie komponenty z zakresu ITS, dotyczącego zbiorowego transportu publicznego, będą wchodziły w zakres projektu.</p> <p>6 pkt. – projekt obejmuje co najmniej takie komponenty jak: zarządzanie ruchem pojazdów transportu publicznego, systemy centralnego sterowania sygnalizacją i ruchem, systemy monitorowania ruchu w zbiorowym transporcie publicznym</p> <p>3 pkt. – projekt obejmuje dodatkowo komponenty inne niż: zarządzanie ruchem, systemy centralnego sterowania sygnalizacją i ruchem, systemy monitorowania ruchu, w tym np. systemy współpracujące, systemy integrujące, systemy informacji o ruchu w czasie rzeczywistym, systemy/usługi brd. rozwiązania teleinformatyczne dotyczące podróży wielogłęziowych, integracja rowerów miejskich, hulajnóg elektrycznych, transportu na żądanie, w tym taksówek czy wprowadzenie wirtualnych asystentów podróży itp.</p> | Punkty sumują się (maks. 9 pkt.) |
|----|---|---|----------------------------------|

| | | | |
|---|--|---|--------------|
| 7. | Dostosowanie do osób niepełnosprawnościami | <p>Ocena przystosowania ITS do potrzeb osób z niepełnosprawnościami</p> <p>Projekt zawiera działania mające na celu przystosowanie systemu ITS do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (w szczególności osób z niepełnosprawnością słuchu i wzroku).</p> <p>Wnioskodawcy, którzy ubiegać się będą o dofinansowanie powinni wykazać działania mające na celu zapewnienie dostępności produktów projektu dla osób z niepełnosprawnościami, czyli zapewnienie dostępności infrastruktury, środków transportu, towarów, usług, technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych oraz wszelkich produktów projektów (w tym także usług) dla wszystkich ich użytkowników/użytkowniczek. Dostępność pozwala osobom, które mogą być wykluczone (ze względu na różne przesłanki np. wiek, pochodzenie, stała lub tymczasowa niepełnosprawność, opieka nad dziećmi itd.) na korzystanie z nich na zasadzie równości z innymi osobami.</p> <p>Ocena zostanie dokonana przez Komisję Oceny Projektów na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie.</p> <p>4 pkt. – projekt zawiera działania na rzecz dostępności dla osób z niepełnosprawnościami m.in. zaplanowano audyty z osobami z niepełnosprawnościami (grupa reprezentująca różne rodzaje niepełnosprawności) na etapie projektowania, na etapie realizacji i na zakończenie realizacji projektu)</p> | Maks. 4 pkt. |
| Suma punktów dla miast poniżej 100 tysięcy mieszkańców oraz miast z obowiązkiem przyjęcia SUMP do 2025 r.: | | 43 | |
| Suma punktów dla miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców: | | 41 | |