

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: tabor szynowy (tramwaje, metro)

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 | Zakupiony nowy tabor 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 dokumentem oznacza że projekt stanowi element koncepcji określonej w SUMP lub przedstawionym dokumencie lub też projekt został wprost | 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>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 rekomendacjami2. 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 r3. 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 punktowo. | |
|--|--|---|--|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>W przypadku wnioskodawców zobowiązanych do złożenia SUMP, będzie on podlegał weryfikacji przez CUPT w zakresie zgodności 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> | |
|--|--|--|--|

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).

| | | | |
|----|---|--|---------|
| 4. | 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> <ul style="list-style-type: none"> - projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, lub - z równolegle realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji, lub - komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równolegle realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji | TAK/NIE |
| 5. | 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 > 0.</p> | TAK/NIE |
| 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. | Zapewnienie równego dostępu do informacji | Ocenie podlega czy tabor wytworzony 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) |
|--|---|--|---|
| 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 skomunikowania obszaru funkcjonalnego 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 dotyczy połączenia generatorów ruchu w tym w szczególności: zintegrowanych węzłów przesiadkowych⁵ (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.

⁵ Zgodnie z definicją z Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

| | | | |
|----|--|--|-----------------------------------|
| 2. | Poprawa dostępności i zrównoważonej mobilności miejskiej | <p>Ocena czy tabor sfinansowany w ramach projektu będzie objęty działaniami na rzecz promocji transportu publicznego oraz czy Wnioskodawca prowadzi politykę biletową zachęcającą do korzystania z transportu zbiorowego.</p> <p>2 pkt. – zakup nowego taboru w celu jego wykorzystania na budowanej/ przebudowywanej infrastrukturze, przyczyniając się do integracji różnych środków transportu (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> <p>2 pkt. – tabor będący przedmiotem projektu zostanie objęty (w całości lub części) systemem uprzywilejowującym transport zbiorowy w ruchu miejskim (np. wydzielone torowiska, buspasy stałe lub czasowe w godzinach szczytu, wspólny pas dla pojazdów transportu publicznego, śluzy przy wjazdach na skrzyżowanie itp.)</p> <p>2 pkt. – tabor będący przedmiotem projektu zostanie objęty systemem ITS⁶ wspierającym transport zbiorowy lub będzie poruszał się po trasach, na których (w całości lub części) obowiązuje uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu publicznym (np. regulacji świateł na skrzyżowaniach z priorytetem dla transportu zbiorowego)</p> | Punkty sumują się (maks. 8 pkt.). |
|----|--|--|-----------------------------------|

⁶ 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. | Rozwój sieci transportu zbiorowego | <p>Ocena czy inwestycja/projekt 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. – zakupiony tabor obsługiwał będzie nowe połączenie komunikacji miejskiej</p> <p>1 pkt – zakupiony tabor obsługiwał będzie węzeł przesiadkowy obsługujący ruch międzyregionalny lub międzynarodowy</p> <p>1 pkt – zakupiony tabor obsługiwał będzie węzeł przesiadkowy obsługujący ruch regionalny lub lokalny</p> <p>1 pkt – zakupiony tabor obsługiwał będzie parking P+R (Park & Ride zlokalizowany poza centrum miasta) przy węźle przesiadkowym</p> | Punkty sumują się (maks. 5 pkt.). |
| 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 hałas (tj. skrętne wózki, absorbery hałasu i inne rozwiązania⁷)</p> | Punkty sumują się (maks. 5 pkt.). |

⁷ Działania niewynikające z nałożonych obowiązków prawnych.

| | | | |
|----|---|--|--|
| 5. | <p>Polityka transportowa nakierowana na zmniejszenie emisyjności transportu</p> | <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 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, 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 & 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 KE⁸. Przyznanie punktów jest możliwe,</p> | <p>Punkty sumują się (maks. 8 pkt.).</p> |
|----|---|--|--|

| | | | |
|---|--|---|-----------------------------------|
| | | 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. ⁹ | |
| 6. | Dostosowanie do osób z niepełnosprawnościami | <p>Ocena efektywnego przystosowania taboru 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>3 pkt. – tabor będący przedmiotem przedsięwzięcia będzie całkowicie niskopodłogowy, czyli udział niskiej podłogi będzie wynosił 100%.</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> | Punkty sumują się (maks. 7 pkt.). |
| Suma punktów dla miast poniżej 100 tysięcy mieszkańców oraz miast z obowiązkiem przyjęcia SUMP do 2025 r.: | | | 36 |
| Suma punktów dla miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców: | | | 34 |

⁸ „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.

⁹ 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.