

Zestawienie uwag zgłoszonych do kryteriów wyboru przedsięwzięć w ramach komponentu E1.2.1 KPO „Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje)”

Zaakceptowana wersja kryteriów stanowi załącznik do zestawienia uwag

L.p.	Podmiot zgłaszający uwagę	Treść uwagi do <u>konkretnego</u> kryterium wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi
1.	Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o.	<p>Dotyczy: Kryteria merytoryczne I stopnia, lp. 3 – powiązania przedsięwzięcia z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)</p> <p>Mając na uwadze fakt, iż większość dużych miast w Polsce funkcjonuje w obszarach metropolitalnych, pełniąc w nich rolę „miasta centralnego” to większość dokumentów strategicznych przygotowywanych jest właśnie dla obszarów metropolitalnych. Sugerujemy, aby w kryterium „Powiązanie przedsięwzięcia z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)” spełnienie kryterium gwarantował również Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Obszaru Metropolitalnego, w którym znajduje się dane miasto. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Obszarów Metropolitalnych to strategiczny dokument, który będzie zawierał długoterminową wizję i konkretne cele w zakresie poprawy transportu, zarówno w całym Obszarze Metropolitalnym, jak i jego poszczególnych Gminach.</p>	<p>W wyniku analizy i zgłoszonych uwag zmodyfikowano brzmienie kryterium, które w ostatecznej formie brzmi:</p> <p>„Ocenie będzie podlegało, czy dla danego miasta, w obszarze którego będzie realizowane przedsięwzięcie, przyjęto Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) lub planuje się przyjęcie SUMP w okresie realizacji przedsięwzięcia.”</p> <p>Przyznane punkty w ramach kryterium nie sumują się (max 2 pkt):</p> <p>2 pkt – przyjęty SUMP¹ dla miasta, w obszarze którego realizowany będzie zakup taboru na dzień złożenia ostatecznej wersji wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem.</p>

¹ Przez przyjęcie SUMP należy rozumieć przyjęcie SUMP co najmniej uchwałą rady gminy wnioskującej o dofinansowanie przedsięwzięcia. SUMP powinien zostać opracowany w oparciu o zasady z Załącznika do Komunikatu KE „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” z 17.12.2013, COM(2013) 913 final, które zostały pogłębione i zaktualizowane w załączniku do ZALECEN KOMISJI z dnia 8.3.2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (C(2023) 1524). Zgodność opracowania SUMP z wskazanymi zasadami musi zostać pozytywnie zweryfikowana przez CUPT w oparciu o formularz oceny SUMP (formularz dostępny pod adresem <https://plany.mobilnosci.pl/wp-content/uploads/2022/11/System-oceny-SUMP-Polska-09.11.2022.pdf>). Jeżeli dany SUMP nie przeszedł wcześniej takiej weryfikacji, zostanie ona dokonana przez CUPT w ramach oceny wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem dla przedmiotowego naboru. Punkty zostaną przyznane dla przyjętego SUMP, który otrzymał ocenę pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami w ramach weryfikacji CUPT.

			1 pkt – trwają prace nad przygotowaniem SUMP ² ; przyjęcie SUMP jest planowane w okresie realizacji przedsięwzięcia.
2.	MPK Poznań Sp. z o.o.	Zdecydowana większość kryteriów jest zasadna i równa wobec potencjalnych wnioskodawców. Naszą uwagę zwróciło jedynie kryterium I stopnia dotyczące stref czystego transportu. Nabór otwarty w trybie konkursowym, skierowany do miast całej Polski, nie może w naszej ocenie forować jednego obszaru. Przy ograniczonej alokacji i dużym zainteresowaniu konkursem, jednocześnie bez ograniczeń w liczbie możliwych do pozyskania pojazdów ujętych w jednym wniosku o dofinansowanie, może dojść do sytuacji, w której na liście rankingowej znajdzie się wyłącznie jeden beneficjent finansujący wszystkie 70 tramwajów.	<p>Uwaga odrzucona:</p> <p>Kryterium: „Promocja stref czystego transportu” jest kryterium punktowanym, a nie „0/1” (0/1 - czyli kryterium, którego niespełnienie oznacza brak możliwości uzyskania pozytywnej oceny wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem).</p> <p>Brak spełnienia kryterium (otrzymania w nim punktów) nie wyklucza żadnego wnioskodawcy z możliwości objęcia jego przedsięwzięcia wsparciem, a promuje wnioskodawców wdrażających określone narzędzie z zakresu zrównoważonej mobilności i działania proekologiczne.</p> <p>W związku z powyższym, nie jest to kryterium dyskryminujące potencjalnych wnioskodawców.</p>
3.	Urząd Miasta Torunia/ Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o.	<p>Kryteria szczegółowe, Kryteria formalne, Kryterium „Kompletności dokumentacji aplikacyjnej”</p> <p>Niespełnienie Kryterium formalnego oznacza wykluczenie wniosku, czy jest możliwość uzupełnienia wniosku na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru?</p> <p>Ponadto Kryteria szczegółowe, Kryteria formalne, Kryterium „Kompletności dokumentacji aplikacyjnej” są niespójne z Dodatkowym Kryterium merytorycznym II stopnia specyficzne dla przedsięwzięcia, Kryterium „Kompletność dokumentacji aplikacyjnej: wniosku i załączników” gdzie istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku na etapie oceny spełniania kryteriów wyboru.</p> <p>Wnosimy o doprecyzowanie/wyjaśnienie zapisów kryterium.</p>	<p>Uwaga uwzględniona:</p> <p>W zaktualizowanej wersji dokumentu zostało usunięte kryterium formalne „Kompletności dokumentacji aplikacyjnej”.</p> <p>Zapis dotyczący uwzględnienia uwagi jest spójny z ostatecznym brzmieniem kryterium horyzontalnym:</p> <p>„Spójność informacji zawartych we wniosku o objęcie wsparciem, załącznikach do wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem”.</p>

² Należy przedstawić harmonogram prac oraz udokumentowane założenie przyjęcia SUMP co najmniej uchwałą rady gminy ubiegającej się o wsparcie przedsięwzięcia. Kryterium będzie oceniane na podstawie deklaracji gminy ubiegającej się o wsparcie.

			<p>Z kryteriów szczegółowych formalnych usunięto kryterium nr 2: „Kompletności dokumentacji aplikacyjnej”.</p> <p>Z kryteriów merytorycznych II stopnia usunięto kryterium nr 1: „Kompletności dokumentacji aplikacyjnej: wniosku i załączników”.</p> <p>Z uwagi na fakt, iż w kryteriach horyzontalnych nie ma zapisu „Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru”, odpowiednie zapisy zostaną uszczegółowione w Regulaminie konkursu.</p>
4.	Urząd Miasta Torunia/ Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o.	<p>Kryteria szczegółowe, Kryteria merytoryczne I stopnia, Kryterium „Promocja Stref Czystego Transportu”</p> <p>Z uwagi na fakt, iż w chwili obecnej w Polsce miasta w większości nie posiadają Stref czystego transportu, z tego powodu powinno się promować gotowość do utworzenia takich stref, a nie ich posiadanie</p> <p>Jaka jest waga Kryteriów merytorycznych II stopnia, czy w przypadku niespełnienia któregoś z nich wniosek jest odrzucany?</p> <p>Wnosimy o wykreślenie tego kryterium w całości bądź usunięcie punktacji za warunek w brzmieniu „tabor będący przedmiotem przedsięwzięcia będzie wykorzystywany w mieście, w którym utworzono strefy czystego transportu (strefy zeroemisyjne)” i pozostawienie jedynie warunku „tabor będący przedmiotem przedsięwzięcia będzie wykorzystywany w mieście, w którym planuje się w okresie realizacji przedsięwzięcia utworzenie strefy czystego transportu”.</p> <p>Wnosimy także o zmianę punktacji za spełnienie tego kryterium do 1 pkt oraz obniżenie jego wagi do 1.</p>	<p>Uwaga odrzucona:</p> <p>Kryterium: „Promocja stref czystego transportu” jest kryterium punktowanym, a nie „0/1” (0/1 - czyli kryterium, którego niespełnienie oznacza brak możliwości uzyskania pozytywnej oceny wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem).</p> <p>Brak spełnienia kryterium (otrzymania w nim punktów) nie wyklucza żadnego wnioskodawcy z możliwości objęcia jego przedsięwzięcia wsparciem, a promuje wnioskodawców wdrażających określone narzędzie z zakresu zrównoważonej mobilności i działania proekologiczne.</p> <p>W związku z powyższym nie jest to kryterium dyskryminujące potencjalnych wnioskodawców.</p>

5.	Urząd Miasta Torunia/ Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o.	<p>Kryteria szczegółowe, Kryteria merytoryczne I stopnia, Kryterium „Przygotowanie przedsięwzięcia do realizacji”</p> <p>W kryterium zawarto zapis „podpisano umowę z wybranym wykonawcą na zakup taboru”, który w naszej ocenie faworyzuje inwestycje już zrealizowane.</p> <p>Wnosimy o wykreślenie z kryterium warunku w brzmieniu „podpisano umowę z wybranym wykonawcą na zakup taboru”.</p>	<p>Uwaga odrzucona:</p> <p>Kryterium „Przygotowanie przedsięwzięcia do realizacji” jest kryterium punktowanym, a nie „0/1” (0/1 - czyli kryterium, którego niespełnienie oznacza brak możliwości uzyskania pozytywnej oceny wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem).</p> <p>Brak spełnienia kryterium (otrzymania w nim punktów) nie wyklucza żadnego wnioskodawcy z możliwości objęcia jego przedsięwzięcia wsparciem, a promuje wnioskodawców przedstawiających do objęcia wsparciem przedsięwzięcia dojrzałe, co wpisuje się wprost w założenia KPO, zwłaszcza w kontekście terminów realizacji oraz rozliczenia Planu..</p>
6.	Urząd Miasta Torunia	<p>Kryteria szczegółowe, Kryteria merytoryczne I stopnia, Kryterium Powiązanie przedsięwzięcia z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)</p> <p>Kryterium dot. przyjęcia SUMP jest niejasne. W zasadach oceny kryterium przy 2 pkt. wskazano „przyjęcie SUMP dla miasta, w obszarze, którego realizowany będzie zakup taboru na dzień złożenia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem”, natomiast nie wskazano jednoznacznie czy wystarczające jest przyjęcie (podjęcie uchwała rady gminy) SUMP tylko przez gminę, w której będzie realizowane przedsięwzięcie, czy przez wszystkie gminy tworzące obszar funkcjonalny (w przypadku MOF Toruń jest 35 gmin poza Toruniem).</p> <p>Należy doprecyzować zapis uwzględniając przyznanie 2 pkt. dla przyjęcia SUMP, co najmniej przez miasto/gminę, w której realizowany będzie zakup taboru na dzień złożenia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem</p>	<p>Uwaga uwzględniona:</p> <p>Przyjęcie (podjęcie uchwały rady gminy) SUMP przez gminę, w której będzie realizowane przedsięwzięcie zgłoszone do objęcia wsparciem w ramach KPO, będzie wystarczające do spełnienia kryterium.</p> <p>W wyniku analizy i zgłoszonych uwag zmodyfikowano brzmienie kryterium, które w ostatecznej formie brzmi:</p> <p>„Ocenie będzie podlegało, czy dla danego miasta, w obszarze którego będzie realizowane przedsięwzięcie, przyjęto Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) lub planuje się przyjęcie SUMP w okresie realizacji przedsięwzięcia”.</p> <p>Przyznane punkty w ramach kryterium nie sumują się (max 2 pkt):</p>

			<p>2 pkt – przyjęty SUMP³ dla miasta, w obszarze którego realizowany będzie zakup taboru na dzień złożenia ostatecznej wersji wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem.</p> <p>1 pkt – trwają prace nad przygotowaniem SUMP⁴; przyjęcie SUMP jest planowane w okresie realizacji przedsięwzięcia.</p>
7.	Urząd Miasta Torunia/ Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o.	<p>Kryteria szczegółowe, Kryteria merytoryczne II stopnia</p> <p>Brak informacji czy niespełnienie któregoś z Kryteriów merytorycznych II stopnia jest równoznaczne z wykluczeniem wniosku?</p> <p>Wnosimy o doprecyzowanie/wyjaśnienie zapisów kryterium.</p>	<p>Wyjaśnienie:</p> <p>Niespełnienie Kryterium merytorycznego II stopnia, będącego kryterium 0/1, jest równoznaczne z wykluczeniem przedsięwzięcia z możliwości objęcia wsparciem w ramach KPO.</p> <p>Zapis zostanie doprecyzowany w Regulaminie konkursu.</p>
8.	Miasto Bydgoszcz- Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy	<p>Uwaga do kryterium „Promocja Stref Czystego Transportu”</p> <p>Tworzenie Strefy Czystego Transportu i zakup tramwajów, są działaniami ukierunkowanymi na zeroemisyjność, jednakże są działaniami, które, pod względem skutku ekologicznego, działają niezależnie. Tym samym nie muszą być ze sobą skorelowane pod względem funkcjonalnym, co więcej mogą stanowić nawet pewną wzajemną alternatywę. Zakup tramwajów, jest tak samo uzasadniony zarówno przy istnieniu jak też braku Strefy Czystego Transportu. Przy braku</p>	<p>Uwaga odrzucona:</p> <p>Kryterium: „Promocja stref czystego transportu” jest kryterium punktowanym, a nie „0/1” (0/1 - czyli kryterium, którego niespełnienie oznacza brak możliwości uzyskania pozytywnej oceny wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem).</p> <p>Brak spełnienia kryterium (otrzymania w nim punktów) nie wyklucza żadnego wnioskodawcy z możliwości objęcia jego przedsięwzięcia wsparciem, a promuje wnioskodawców</p>

³ Przez przyjęcie SUMP należy rozumieć przyjęcie SUMP co najmniej uchwałą rady gminy wnioskującej o dofinansowanie przedsięwzięcia. SUMP powinien zostać opracowany w oparciu o zasady z Załącznika do Komunikatu KE „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” z 17.12.2013, COM(2013) 913 final, które zostały pogłębione i zaktualizowane w załączniku do ZALECEŃ KOMISJI z dnia 8.3.2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (C(2023) 1524). Zgodność opracowania SUMP z wskazanymi zasadami musi zostać pozytywnie zweryfikowana przez CUPT w oparciu o formularz oceny SUMP (formularz dostępny pod adresem <https://plany.mobilnosci.pl/wp-content/uploads/2022/11/System-oceny-SUMP-Polska-09.11.2022.pdf>). Jeżeli dany SUMP nie przeszedł wcześniej takiej weryfikacji, zostanie ona dokonana przez CUPT w ramach oceny wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem dla przedmiotowego naboru. Punkty zostaną przyznane dla przyjętego SUMP, który otrzymał ocenę pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami w ramach weryfikacji CUPT.

⁴ Należy przedstawić harmonogram prac oraz udokumentowane założenie przyjęcia SUMP co najmniej uchwałą rady gminy ubiegającej się o wsparcie przedsięwzięcia. Kryterium będzie oceniane na podstawie deklaracji gminy ubiegającej się o wsparcie.

		<p>takiej Strefy, zakup tramwajów jest może nawet uzasadniony bardziej. Wzajemne efekty wdrożenia Strefy Czystego Transportu i zakupu tramwajów sumują się a nie dodatkowo wzmacniają. Zatem sam fakt istnienia takiej strefy nie wzmocni efektu stricte zakupu tramwajów w stosunku do tego efektu bez jej funkcjonowania.</p> <p>Wnosimy o usunięcie kryterium dotyczącego funkcjonowania lub planowania Strefy Czystego Transportu</p>	<p>wdrażających określone narzędzie z zakresu zrównoważonej mobilności i działania proekologiczne.</p> <p>W związku z powyższym nie jest to kryterium dyskryminujące potencjalnych wnioskodawców.</p>
9.	Biuro Strategii Urząd Miasta Łodzi	<p>KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA</p> <p>Kryterium 3 - Powiązanie przedsięwzięcia z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)</p> <p><u>Obecny zapis:</u></p> <p>*Oznacza to, że na dzień złożenia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem rozpoczęto prace nad przygotowaniem SUMP, tj. powołano zespół do opracowania SUMP (realizacja własnymi siłami) lub wyłoniono wykonawcę zewnętrznego. Dodatkowo, należy przedstawić harmonogram prac oraz udokumentowane założenie przyjęcia SUMP odpowiednimi uchwałami rad gmin zaangażowanych w proces. Kryterium będzie oceniane na podstawie deklaracji każdej z gmin lub odpowiednich zapisów w przyjętych dokumentach regulujących zasady</p>	<p>W wyniku analizy i zgłoszonych uwag zmodyfikowano brzmienie kryterium, które w ostatecznej formie brzmi:</p> <p>„Ocenie będzie podlegało, czy dla danego miasta, w obszarze którego będzie realizowane przedsięwzięcie, przyjęto Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) lub planuje się przyjęcie SUMP⁵ w okresie realizacji przedsięwzięcia”.</p> <p>Przyznane punkty w ramach kryterium nie sumują się (max 2 pkt):</p> <p>2 pkt – przyjęty SUMP⁶ dla miasta, w obszarze którego realizowany będzie zakup taboru na dzień złożenia ostatecznej wersji wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem.</p>

⁵ Oznacza to, że na dzień złożenia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem rozpoczęto prace nad przygotowaniem SUMP, tj. powołano zespół do opracowania SUMP (realizacja własnymi siłami) lub wyłoniono wykonawcę zewnętrznego. Dodatkowo, należy przedstawić harmonogram prac oraz udokumentowane założenie przyjęcia SUMP odpowiednimi uchwałami rad gmin zaangażowanych w proces. Kryterium będzie oceniane na podstawie deklaracji każdej z gmin lub odpowiednich zapisów w przyjętych dokumentach regulujących zasady współpracy i podział obowiązków pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w opracowanie SUMP.

⁶ Przez przyjęcie SUMP należy rozumieć przyjęcie SUMP co najmniej uchwałą rady gminy wnioskującej o dofinansowanie przedsięwzięcia. SUMP powinien zostać opracowany w oparciu o zasady z Załącznika do Komunikatu KE „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” z 17.12.2013, COM(2013) 913 final, które zostały pogłębione i zaktualizowane w załączniku do ZALECEŃ KOMISJI z dnia 8.3.2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (C(2023) 1524). Zgodność opracowania SUMP z wskazanymi zasadami musi zostać pozytywnie zweryfikowana przez CUPT w oparciu o

		<p>współpracy i podział obowiązków pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w opracowanie SUMP.</p> <p><u>Proponowany zapis:</u> *Oznacza to, że na dzień złożenia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem rozpoczęto prace nad przygotowaniem SUMP, tj. powołano zespół do opracowania SUMP (realizacja własnymi siłami) lub wyłoniono wykonawcę zewnętrznego. Kryterium będzie oceniane na podstawie informacji o przyjętych zasadach współpracy i podziale obowiązków pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w opracowanie SUMP lub informacji o wyłonieniu wykonawcy zewnętrznego na podstawie podpisanej Umowy. Dodatkowo, należy przedstawić harmonogram prac dotyczących przygotowania i przyjęcia SUMP przez wnioskodawcę.</p> <p><u>Uzasadnienie:</u> Ocena projektu w kryterium „Powiązanie przedsięwzięcia z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)” powinna być dokonywana za podstawie przyjętych zasad opracowania SUMP oraz harmonogramu jego przyjęcia.</p> <p>Korekta zapisów.</p>	1 pkt – trwają prace nad przygotowaniem SUMP ⁷ ; przyjęcie SUMP jest planowane w okresie realizacji przedsięwzięcia.
10.	Biuro Strategii Urząd Miasta Łodzi	<p>KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA</p> <p>Kryterium 4 - Promocja Stref Czystego Transportu</p>	Wyjaśnienie:

formularz oceny SUMP (formularz dostępny pod adresem <https://plany.mobilnosci.pl/wp-content/uploads/2022/11/System-oceny-SUMP-Polska-09.11.2022.pdf>) . Jeżeli dany SUMP nie przeszedł wcześniej takiej weryfikacji, zostanie ona dokonana przez CUPT w ramach oceny wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem dla przedmiotowego naboru. Punkty zostaną przyznane dla przyjętego SUMP, który otrzymał ocenę pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami w ramach weryfikacji CUPT.

⁷ Należy przedstawić harmonogram prac oraz udokumentowane założenie przyjęcia SUMP co najmniej uchwałą rady gminy ubiegającej się o wsparcie przedsięwzięcia. Kryterium będzie oceniane na podstawie deklaracji gminy ubiegającej się o wsparcie.

		<p>Brak jednoznacznego opisu i zasad oceny kryterium nr 4 „Promocja Stref Czystego Transportu”, w przypadku miasta, w którym planuje się w okresie realizacji przedsięwzięcia utworzenie strefy czystego transportu.</p> <p>Czy deklaracja organu wykonawczego gminy o planach utworzenia w okresie realizacji przedsięwzięcia strefy czystego transportu poparta np. deklaracją na rzecz rozwoju elektromobilności będzie wystarczająca jako spełnienie tego kryterium?</p> <p>Wyjaśnienie i uszczegółowienie.</p>	<p>Dopuszczalna będzie deklaracja w formie uchwały rady gminy w sprawie utworzenia Strefy czystego transportu.</p> <p>Jednocześnie, doprecyzowano wymóg, na podstawie którego przyznawane będą punkty w ramach kryterium.</p> <p>W wyniku analizy i zgłoszonych uwag zmodyfikowano brzmienie kryterium, które w ostatecznej formie brzmi:</p> <p>Ocenie będzie podlegało, czy w danym mieście, w obszarze którego będzie realizowane przedsięwzięcie, funkcjonuje strefa czystego transportu lub podjęto uchwałę w sprawie utworzenia w okresie realizacji przedsięwzięcia strefy czystego transportu.</p> <p>2 pkt – tabor będący przedmiotem przedsięwzięcia będzie wykorzystywany w mieście, w którym funkcjonuje strefa czystego transportu.</p> <p>1 pkt – tabor będący przedmiotem przedsięwzięcia będzie wykorzystywany w mieście, w którym podjęto uchwałę w sprawie wprowadzenia strefy czystego transportu w okresie realizacji przedsięwzięcia.</p>
11.	Biuro Strategii Urząd Miasta Łodzi	<p>Wprowadzenie kryterium premiującego operatorów o niskim odsetku pojazdów niskopodłogowych.</p> <p><u>Uzasadnienie:</u> Powyższe kryterium wpisywałoby się w jedno ze zidentyfikowanych dziewięć kluczowych wyzwań strategicznych KPO, przed którymi stoi Polska, które mają zapewnić wsparcie dla społeczeństwa i sektorów gospodarczych dotkniętych skutkami pandemii, jak i wykorzystać obecny kryzys do przyśpieszenia procesów modernizacyjnych i transformacji gospodarki w oparciu o nowe, niezwiązane z ceną siły roboczej i paliwami kopalnymi,</p>	<p>W wyniku analizy i zgłoszonych uwag wprowadzono kryterium punktowane:</p> <p>„Udział niskiej podłogi w taborze”.</p> <p>Tabor będący przedmiotem przedsięwzięcia będzie posiadał 100% udziału niskiej podłogi.</p> <p>1 pkt – tabor będący przedmiotem przedsięwzięcia będzie całkowicie niskopodłogowy, czyli udział niskiej podłogi będzie wynosił 100%.</p>

		<p>czynniki rozwojowe. Zgodnie z zapisami KPO Wyzwanie 2. Niekorzystne trendy demograficzne i podaż zasobów pracy, jednym z najważniejszych wyzwań rozwojowych są niekorzystne trendy demograficzne w Polsce, które wpływają na wiele dziedzin i skutkują m.in. presją na zwiększenie aktywności zawodowej osób nieaktywnych (np. starszych pracowników). Wyzwaniem zatem staje się uruchomienie osób nieaktywnych zawodowo. Wśród ogółu osób biernych zawodowo zdecydowaną większość stanowią emeryci, czego przyczynę stanowią m.in. choroby i niepełnosprawność. Konieczne są m.in. działania mające na celu zwiększenie zdolności i motywacji pracowników do pozostawania na rynku pracy po osiągnięciu wieku emerytalnego. Zmniejszenie udziału taboru wysokopodłogowego w posiadanych zasobach przyczyni się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej do miejsc pracy dla osób starszych i z niepełnosprawnościami.</p> <p>Korekta zapisów.</p>	<p>Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru.</p>
12.	<p>Biuro Strategii Urząd Miasta Łodzi</p>	<p>DODATKOWE KRYTERIA MERYTORYCZNE II STOPNIA specyficzne dla przedsięwzięcia: Kryterium nr 7. Zasada zapobiegania dyskryminacji osób z niepełnosprawnościami</p> <p>Doprecyzowania wymaga, czy tabor musi posiadać wszystkie wymienione rozwiązania ułatwiające osobom z niepełnosprawnościami korzystanie ze środków transportu publicznego (jako wariant minimum), czy jest to przykładowy katalog. Jest to szczególnie istotne z uwagi na ocenę kryterium TAK/NIE.</p> <p>Wyjaśnienie i uszczegółowienie</p>	<p>Ostatecznie usunięto z kryteriów merytorycznych II stopnia. Weryfikacja spełnienia zasad dotyczących osób z niepełnosprawnościami odbywać się będzie na podstawie kryterium horyzontalnego:</p> <p>„Zachowanie zgodności z zasadą równości szans i niedyskryminacji oraz zasadą równości szans kobiet i mężczyzn”</p>

13.	Biuro Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny (SŁOM)	<p>KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA, 3 Powiązanie przedsięwzięcia z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).</p> <p>Prosimy o uwzględnienie w opisie kryterium sytuacji, gdy Wnioskodawca posiada/będzie posiadał SUMP dla obszaru obejmującego zakresem kilka JST (zwłaszcza w kontekście sytuacji SUMP dla MOF OW).</p> <p>W szczególności dotyczy treści:</p> <p>Przyznane punkty w ramach kryterium nie sumują się (max 2 pkt):</p> <p>2 pkt – przyjęty SUMP dla miasta, w obszarze którego realizowany będzie zakup taboru na dzień złożenia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem.</p> <p>W opisie należy uwzględnić sytuację, w której miasto nie ma własnego SUMPa, ale uwzględnione jest w SUMP dla obszaru obejmującego więcej jednostek. Dlatego proponujemy zmianę treści w następujący sposób:</p>	<p>W wyniku analizy i zgłoszonych uwag zmodyfikowano brzmienie kryterium, które w ostatecznej formie brzmi:</p> <p>„Ocenie będzie podlegało, czy dla danego miasta, w obszarze którego będzie realizowane przedsięwzięcie, przyjęto Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) lub planuje się przyjęcie SUMP w okresie realizacji przedsięwzięcia”.</p> <p>Przyznane punkty w ramach kryterium nie sumują się (max 2 pkt):</p> <p>2 pkt – przyjęty SUMP⁸ dla miasta, w obszarze którego realizowany będzie zakup taboru na dzień złożenia ostatecznej wersji wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem.</p> <p>1 pkt – trwają prace nad przygotowaniem SUMP⁹; przyjęcie SUMP jest planowane w okresie realizacji przedsięwzięcia.</p>
-----	--	--	--

⁸ Przez przyjęcie SUMP należy rozumieć przyjęcie SUMP co najmniej uchwałą rady gminy wnioskującej o dofinansowanie przedsięwzięcia. SUMP powinien zostać opracowany w oparciu o zasady z Załącznika do Komunikatu KE „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” z 17.12.2013, COM(2013) 913 final, które zostały pogłębione i zaktualizowane w załączniku do ZALECEŃ KOMISJI z dnia 8.3.2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (C(2023) 1524). Zgodność opracowania SUMP z wskazanymi zasadami musi zostać pozytywnie zweryfikowana przez CUPT w oparciu o formularz oceny SUMP (formularz dostępny pod adresem <https://plany.mobilnosci.pl/wp-content/uploads/2022/11/System-oceny-SUMP-Polska-09.11.2022.pdf>). Jeżeli dany SUMP nie przeszedł wcześniej takiej weryfikacji, zostanie ona dokonana przez CUPT w ramach oceny wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem dla przedmiotowego naboru. Punkty zostaną przyznane dla przyjętego SUMP, który otrzymał ocenę pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami w ramach weryfikacji CUPT.

⁹ Należy przedstawić harmonogram prac oraz udokumentowane założenie przyjęcia SUMP co najmniej uchwałą rady gminy ubiegającej się o wsparcie przedsięwzięcia. Kryterium będzie oceniane na podstawie deklaracji gminy ubiegającej się o wsparcie.

	<p>2 pkt – przyjęty SUMP obejmujący miasto, w obszarze którego realizowany będzie zakup taboru na dzień złożenia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem.</p> <p>Ponadto zwracamy uwagę na zapisy znajdujące się w przypisie do kryterium, odnoszące się do sytuacji „planowanego przyjęcia SUMP”:</p> <p>„Oznacza to, że na dzień złożenia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem rozpoczęto prace nad przygotowaniem SUMP, tj. powołano zespół do opracowania SUMP (realizacja własnymi siłami) lub wyłoniono wykonawcę zewnętrznego. <u>Dodatkowo</u>, należy przedstawić harmonogram prac oraz <u>udokumentowane założenie przyjęcia SUMP odpowiednimi uchwałami rad gmin zaangażowanych w proces</u>. Kryterium będzie oceniane na podstawie deklaracji każdej z gmin lub odpowiednich zapisów w przyjętych dokumentach regulujących zasady współpracy i podział obowiązków pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w opracowanie SUMP.”</p> <p>Zwracamy Państwa uwagę na sytuację, która dotyczy zwłaszcza stowarzyszeń JST takich jak SŁOM, mianowicie:</p> <p>SŁOM tworzy 30 jednostek JST (w tym gminy i powiaty), jako Związek ZIT MOF OW <u>zobligowany</u> jest (co prawda poza RRF, a na podstawie Umowy Partnerstwa, ale nie zmienia to faktu) do przygotowania kilku dokumentów strategicznych, w tym SUMP, który w perspektywie 2021–2027 jest <u>warunkiem dostępu</u> do środków europejskich dla inwestycji w zakresie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej. Tym samym Stowarzyszenie jest podmiotem opracowującym SUMP dla łódzkiego obszaru metropolitalnego. Natomiast poszczególne JST (w tym miasta) wchodzące w skład SŁOM, <u>po opracowaniu SUMP</u>, będą przyjmowały go w formie odpowiednich uchwał rady</p>	
--	---	--

		<p>gminy/powiatu/miejskiej. Nie ma w całym systemie SUMP „uchwały rady gminy zakładającej przyjęcie SUMP” (inicjującej) przed opracowaniem dokumentu. Szczególnie w opisanym przypadku SŁOM, kiedy SUMP opracowywany jest przez Stowarzyszenie JST, nie można wymagać, aby poszczególne JST zobligowały się w formie uchwały do przyjęcia danego dokumentu dla obszaru ŁOM, przed jego opracowaniem, które nastąpi przykładowo za 1,5 roku, a dodatkowo w tym czasie odbędą się wybory samorządowe. Ponadto zwracamy uwagę, że taki dowód w postaci uchwały rady gminy można również zmienić inną uchwałą, np. uchylającą.</p> <p>Mając powyższe na uwadze, proponujemy dostosować zapisy oceny kryterium, zgodnie z systemem legislacyjnym w zakresie funkcjonowania stowarzyszeń JST.</p> <p>Proponujemy zapis:</p> <p>„Oznacza to, że na dzień złożenia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem rozpoczęto prace nad przygotowaniem SUMP, tj. powołano zespół do opracowania SUMP (realizacja własnymi siłami) lub wyłoniono wykonawcę zewnętrznego. Dodatkowo, należy przedstawić <u>harmonogram prac wraz z deklarowanym terminem przyjęcia SUMP przez wnioskodawcę odpowiednią uchwałą rady gminy.</u> Kryterium będzie oceniane na podstawie <u>oświadczenia wnioskodawcy</u> lub odpowiednich zapisów w przyjętych dokumentach regulujących zasady współpracy i podział obowiązków pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w opracowanie SUMP.”</p>	
14.	Biuro Stowarzyszenia Łódzki Obszar	KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA, 2. Promocja transportu zbiorowego	Uwaga odrzucona:

	Metropolitalny (SŁOM)	<p>Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się (max 4 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 na terenie miasta i gmin ościennych, zwolnienie z opłat za postój w strefie P&R użytkowników pojazdów indywidualnych, kontynuujących podróż transportem zbiorowym).</p> <p>Pragniemy zwrócić uwagę, że premiowanie tego typu polityki biletowej w zakresie ulg innych niż ustawowe, w kontekście kryzysu gospodarczego, jest dość wygórowanym podejściem. Takie rozwiązania prawdopodobnie będą mogły najszybciej wprowadzić małe miasta z bardzo ograniczonym systemem komunikacji publicznej, lub też taka polityka spowoduje wzrost kosztów podróży wśród innych grup podróżujących, zwłaszcza w dużych miastach.</p>	<p>Kryterium: „Promocja transportu zbiorowego” jest kryterium punktowanym, a nie „0/1” (0/1 - czyli kryterium, którego niespełnienie oznacza brak uzyskania pozytywnej oceny wniosku o dofinansowanie). Brak spełnienia kryterium (otrzymania w nim punktów) nie wyklucza żadnego wnioskodawcy z możliwości objęcia jego przedsięwzięcia wsparciem, a promuje wnioskodawców wdrażających określone narzędzie z zakresu zrównoważonej mobilności oraz dodatkowe działania promujące transport zbiorowy.</p> <p>Ponadto, w kryterium podano jedynie przykłady, a więc nie jest to katalog zamknięty. Wnioskodawca może wykazać się własnymi rozwiązaniami w tym zakresie.</p> <p>W związku z powyższym nie jest to kryterium dyskryminujące potencjalnych wnioskodawców.</p>
15.	Biuro Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny (SŁOM)	<p>KRYTERIA SZCZEGÓŁOWE, Kryteria formalne, 1. Wnioskodawca nie jest przedsiębiorstwem w trudnej sytuacji w rozumieniu unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa, oraz 2. Kompletność dokumentacji aplikacyjnej</p> <p>Czy w ramach systemu oceny dokumentacji aplikacyjnej w ramach ww. kryteriów formalnych, istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku?</p> <p>Należy uzupełnić opis ww. kryteriów (analogicznie jak w przypadku kryteriów merytorycznych) o zdanie:</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p> <p>Następujący zapis został wprowadzony do opisu kryterium formalnego:</p> <p>„Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru”.</p>

		Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru.	
16.	Biuro Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny (SŁOM)	<p>DODATKOWE KRYTERIA MERYTORYCZNE II STOPNIA specyficzne dla przedsięwzięcia: 1. Kompletność dokumentacji aplikacyjnej: wniosku i załączników.</p> <p>Proszę o szczegółowe wyjaśnienie, w jaki sposób będzie sprawdzane ww. kryterium, w porównaniu do <u>kryterium formalnego</u>. 2. Kompletność dokumentacji aplikacyjnej. Czym będą się odróżniały ww. oceny?</p>	<p>Z kryteriów szczegółowych formalnych usunięto kryterium nr 2 „Kompletności dokumentacji aplikacyjnej”.</p> <p>Z kryterium merytorycznego II stopnia usunięto: „Kompletności dokumentacji aplikacyjnej: wniosku i załączników”.</p> <p>Z uwagi na fakt, iż w kryteriach horyzontalnych nie ma zapisu „Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru”, odpowiednie zapisy zostaną uszczegółowione w Regulaminie konkursu.</p>
17.	Gmina Wrocław	<p>Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia.</p> <p>Kryterium: Zapewnienie środków na przedsięwzięcie.</p> <p>Zgodnie z definicją kryterium Wnioskodawca musi udokumentować zapewnienie środków na wkład własny, wydatki niekwalifikowalne oraz na utrzymanie przedsięwzięcia w całym okresie przedsięwzięcia podlegającemu analizie finansowo-ekonomicznej i wykonalności finansowej.</p> <p>Zapis ten oznacza, że na etapie aplikacji Wnioskodawca oprócz zabezpieczenia środków na wkład własny oraz wydatki nkw (co wydaje się zasadne) musi udokumentować również zabezpieczenie środków na utrzymanie zakupionego taboru. Udokumentowanie zabezpieczenia środków na etapie aplikacji wydaje się niezasadne w szczególności w sytuacji, kiedy zakup taboru jest uzależniony od otrzymania dofinansowania. Wnioskodawca musiałby wówczas zabezpieczyć środki na utrzymanie taboru, którego jeszcze</p>	<p>Uwaga odrzucona:</p> <p>Udokumentowane zapewnienie posiadania środków na realizację oraz utrzymanie taboru zakupionego w ramach przedsięwzięcia objętego wsparciem, wpisuje się wprost w założenia KPO, zwłaszcza w kontekście terminów realizacji oraz rozliczenia Planu, a także zachowania trwałości przedsięwzięć. W związku z czym nie ma możliwości zmiany zapisów w tym kontekście i bardziej liberalnego podejścia.</p> <p>Okres przedsięwzięcia, podlegający analizie finansowo – ekonomicznej i wykonalności finansowej, oznacza cały okres, dla którego ma zostać sporządzona analiza finansowa, czyli okres realizacji przedsięwzięcia + okres trwałości + okres odniesienia na który ma zostać sporządzona analiza finansowa.</p>

		<p>nie posiada i nie wiadomo, czy w przypadku nie otrzymania dofinansowania będzie posiadał.</p> <p>Proponujemy, aby zapis o konieczności udokumentowania środków na utrzymanie przedsięwzięcia został usunięty i zastąpiony zapisem o innym brzmieniu, np.</p> <p>Wnioskodawca udokumentował zapewnienie środków na wkład własny, wydatki niekwalifikowalne oraz deklaruje, że po uzyskaniu dofinansowania zapewni w budżecie środki na utrzymanie przedsięwzięcia w całym okresie przedsięwzięcia podlegającemu analizie finansowo-ekonomicznej i wykonalności finansowej</p> <p>Prosimy również o doprecyzowanie, jak interpretowany jest „cały okres przedsięwzięcia podlegający analizie finansowo – ekonomicznej i wykonalności finansowej”. Czy jest to wyłącznie okres realizacji projektu + okres trwałości, czy też cały okres odniesienia na który ma zostać sporządzona analiza finansowa.</p>	
18.	Urząd Miejski w Gdańsku	<p>Nawiązując do Państwa pisma znak: DAP-WPW.60.4.2022, przekazujemy naszą uwagę/sugestię dot. kryterium merytorycznego I stopnia - Promocja Stref Czystego Transportu.</p> <p>Z uwagi na fakt, że Strefy Czystego Transportu w najbliższych latach są/będą organizowane w Polsce w centrach miast a zeroemisyjny transport zbiorowy realizowany jest w większości na drogach dojazdowych do centrum proponujemy usunięcie kryterium <i>Promocja Stref Czystego Transportu</i> lub zmniejszenie jego wagi oraz ilości przyznanych punktów.</p> <p>Wprowadzenie przedmiotowego kryterium pozbawia dodatkowych punktów beneficjentów w nieuzasadniony</p>	<p>W wyniku analizy i zgłoszonych uwag zmodyfikowano brzmienie kryterium, które w ostatecznej formie brzmi:</p> <p>„Ocenie będzie podlegało, czy w danym mieście, w obszarze którego będzie realizowane przedsięwzięcie, funkcjonuje strefa czystego transportu lub podjęto uchwałę w sprawie utworzenia w okresie realizacji przedsięwzięcia strefy czystego transportu.”</p> <p>2 pkt – tabor będący przedmiotem przedsięwzięcia będzie wykorzystywany w mieście, w którym funkcjonuje strefa czystego transportu.</p> <p>1 pkt – tabor będący przedmiotem przedsięwzięcia będzie wykorzystywany w mieście, w którym podjęto uchwałę w</p>

		<p>naszym zdanie sposób, ponieważ zaplanowane inwestycje w zeroemisyjny transport zbiorowy, mają tożsamy cel co Strefy Czystego Transportu.</p> <p>Wprowadzenie zeroemisyjnego transportu w miastach ma na celu zachęcenie jego mieszkańców do rezygnacji z samochodów a co za tym idzie do obniżenia ilości zanieczyszczeń emitowanych przez pojazdy silnikowe.</p>	<p>sprawie wprowadzenia strefy czystego transportu w okresie realizacji przedsięwzięcia.”</p>
19.	Miasto Poznań	<p>Kryterium 2: „Promocja transportu zbiorowego”</p> <p>Opis kryterium „Promocja transportu zbiorowego” wskazuje na aspekt priorytetu lub uprzywilejowania zbiorowego transportu w kontekście organizacji i zarządzania ruchem w mieście, dlatego propozycja zmiany słowa „Promocja” na „Priorytet”.</p> <p>Proponowana nazwa kryterium to „Priorytet dla transportu zbiorowego”</p>	<p>Uwaga odrzucona.</p> <p>W opinii CUPT brzmienie kryterium wpisuje się w opis jego założeń. Kryterium nie ulega dalszej modyfikacji.</p>
20.	Miasto Poznań	<p>Kryterium 3: „Powiązanie przedsięwzięcia z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”</p> <p>W zasadach oceny kryterium (zarówno dla przyjętych SUMPów jak i tych przygotowywanych) ważne jest, aby były opracowywane w oparciu o dokument Komisji Europejskiej pn. „Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”. Posługiwanie się tymi wytycznymi w pracach nad opracowaniem SUMP gwarantuje jakość tego dokumentu na odpowiednim poziomie merytorycznym i pozwala porównywać SUMPy różnych miast jako dokumenty równorzędne dla siebie.</p> <p>Uwzględnienie dokumentu Komisji Europejskiej w zasadach oceny kryterium jako podstawę opracowania SUMPa.</p>	<p>W wyniku analizy i zgłoszonych uwag zmodyfikowano brzmienie kryterium, które w ostatecznej formie brzmi:</p> <p>„Ocenie będzie podlegało, czy dla danego miasta, w obszarze którego będzie realizowane przedsięwzięcie, przyjęto Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) lub planuje się przyjęcie SUMP w okresie realizacji przedsięwzięcia”.</p> <p>Przyznane punkty w ramach kryterium nie sumują się (max 2 pkt):</p>

			<p>2 pkt – przyjęty SUMP¹⁰ dla miasta, w obszarze którego realizowany będzie zakup taboru na dzień złożenia ostatecznej wersji wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem.</p> <p>1 pkt – trwają prace nad przygotowaniem SUMP¹¹; przyjęcie SUMP jest planowane w okresie realizacji przedsięwzięcia.</p>
21.	Miasto Poznań	<p>Kryterium 4: „Promocja Stref Czystego Transportu”</p> <p>Przygotowanie i wdrożenie Strefy Czystego Transportu to przedsięwzięcie bardzo trudne i wrażliwe społecznie, które nie może być realizowane bez konsultacji i dyskusji pomiędzy interesariuszami. Kryterium może być nierealizowalne do końca II kwartału 2026 przez wielu potencjalnych beneficjentów, co będzie skutkowało zerową wartością punktów za to kryterium przy ocenie wniosków.</p> <p>Usunięcie lub obniżenie wymagań np. uwzględnienie SCT w dokumencie SUMP lub innym.</p>	<p>W wyniku analizy i zgłoszonych uwag zmodyfikowano brzmienie kryterium, które w ostatecznej formie brzmi:</p> <p>„Ocenie będzie podlegało, czy w danym mieście, w obszarze którego będzie realizowane przedsięwzięcie, funkcjonuje strefa czystego transportu lub podjęto uchwałę w sprawie utworzenia w okresie realizacji przedsięwzięcia strefy czystego transportu.”</p> <p>2 pkt – tabor będący przedmiotem przedsięwzięcia będzie wykorzystywany w mieście, w którym funkcjonuje strefa czystego transportu.</p> <p>1 pkt – tabor będący przedmiotem przedsięwzięcia będzie wykorzystywany w mieście, w którym podjęto uchwałę w sprawie wprowadzenia strefy czystego transportu w okresie realizacji przedsięwzięcia.</p>

¹⁰ Przez przyjęcie SUMP należy rozumieć przyjęcie SUMP co najmniej uchwałą rady gminy wnioskującej o dofinansowanie przedsięwzięcia. SUMP powinien zostać opracowany w oparciu o zasady z Załącznika do Komunikatu KE „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” z 17.12.2013, COM(2013) 913 final, które zostały pogłębione i zaktualizowane w załączniku do ZALECEŃ KOMISJI z dnia 8.3.2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (C(2023) 1524). Zgodność opracowania SUMP z wskazanymi zasadami musi zostać pozytywnie zweryfikowana przez CUPT w oparciu o formularz oceny SUMP (formularz dostępny pod adresem <https://plany.mobilnosci.pl/wp-content/uploads/2022/11/System-oceny-SUMP-Polska-09.11.2022.pdf>). Jeżeli dany SUMP nie przeszedł wcześniej takiej weryfikacji, zostanie ona dokonana przez CUPT w ramach oceny wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem dla przedmiotowego naboru. Punkty zostaną przyznane dla przyjętego SUMP, który otrzymał ocenę pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami w ramach weryfikacji CUPT.

¹¹ Należy przedstawić harmonogram prac oraz udokumentowane założenie przyjęcia SUMP co najmniej uchwałą rady gminy ubiegającej się o wsparcie przedsięwzięcia. Kryterium będzie oceniane na podstawie deklaracji gminy ubiegającej się o wsparcie.

22.	Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi	<p>Po zapoznaniu się z przesłanym przez Państwa materiałem informujemy, że Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi nie wnosi uwag do zaproponowanych treści konkretnych kryteriów wyboru.</p> <p>Niemniej jednak chcielibyśmy zasugerować / poddać pod dyskusję dodanie do wykazu kryteriów dodatkowego kryterium oraz punktacji za zastępowanie tramwajów wysokopodłogowych we flocie zakupionymi zeroemisyjnymi tramwajami niskopodłogowymi, dzięki czemu wzrastałby procent niskiej podłogi we flocie taboru tramwajowego w danym mieście.</p>	<p>W wyniku analizy i zgłoszonych uwag wprowadzono kryterium punktowane</p> <p>„Udział niskiej podłogi w taborze”</p> <p>Tabor będący przedmiotem przedsięwzięcia będzie posiadał 100% udziału niskiej podłogi.</p> <p>1 pkt – tabor będący przedmiotem przedsięwzięcia będzie całkowicie niskopodłogowy, czyli udział niskiej podłogi będzie wynosił 100%.</p> <p>Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru.</p>
23.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie	<p>Kryterium szczegółowe formalne nr 1: Wnioskodawca nie jest przedsiębiorstwem w trudnej sytuacji w rozumieniu unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa.</p> <p>Opis kryterium: „Badana jest sytuacja wnioskodawcy ubiegającego się o wsparcie pod kątem trudnej sytuacji w rozumieniu unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa” powinien zawierać odwołanie do konkretnych aktów prawnych.</p> <p>Proponujemy przywołać konkretne akty prawne – unijne przepisy, wg których dokonywana będzie ocena spełnienia przedmiotowego kryterium przez Wnioskodawcę lub odniesienie do Regulaminu konkursu, w którym taka informacja zostanie zawarta.</p>	<p>W wyniku analizy i zgłoszonych uwag zmodyfikowano brzmienie kryterium, które w ostatecznej formie brzmi:</p> <p>„Wnioskodawca nie jest przedsiębiorstwem w trudnej sytuacji w rozumieniu unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa.”</p> <p>Badana jest sytuacja wnioskodawcy ubiegającego się o wsparcie pod kątem trudnej sytuacji w rozumieniu unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa tj. czy wnioskodawca nie jest przedsiębiorstwem w trudnej sytuacji w rozumieniu Komunikatu Komisji Wytoczne dotyczące pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji (Dz. Urz. UE 2014 C 249/01).</p> <p>Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru.</p>

24.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie	<p>Kryterium szczegółowe formalne nr 2: Kompletność dokumentacji aplikacyjnej</p> <p>Opis kryterium: Ocenie podlegać będzie kompletność dokumentacji aplikacyjnej, zgodnie z wymaganiami określonymi w Regulaminie konkursu.</p> <p>Proponujemy uszczegółwić opis o możliwość uzupełnienia dokumentacji.</p>	<p>W zaktualizowanej wersji dokumentu zostało usunięte kryterium formalne „Kompletności dokumentacji aplikacyjnej”.</p> <p>Z kryteriów szczegółowych formalnych usunięto kryterium nr 2: „Kompletności dokumentacji aplikacyjnej”</p> <p>Z kryterium merytorycznego II stopnia usunięto: „Kompletności dokumentacji aplikacyjnej: wniosku i załączników”.</p> <p>Z uwagi na fakt, iż w kryteriach horyzontalnych nie ma zapisu „Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru”, odpowiednie zapisy zostaną uszczegółowione w Regulaminie konkursu.</p>
25.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie	<p>Kryterium merytoryczne I stopnia nr 2: Promocja transportu zbiorowego</p> <p>Opis kryterium: fragment opisu „Działania powinny zostać opisane we wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem i uwzględnione w analizie finansowo-ekonomicznej”. Z opisu nie wynika, w jaki sposób, działania z zakresu promocji transportu zbiorowego, powinny zostać uwzględnione w analizie finansowo – ekonomicznej.</p> <p>Proponujemy uzupełnić opis kryterium o wskazanie sposobu uwzględniania działań w analizie finansowo-ekonomicznej lub odwołanie do właściwego dokumentu / wytycznych.</p>	<p>Uwaga uwzględniona:</p> <p>Wytyczne, dotyczące opracowania analizy finansowo-ekonomicznej, zostaną zamieszczone na stronie internetowej w momencie ogłoszenia konkursu o objęcie przedsięwzięcia wsparciem.</p>
26.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie	<p>Kryterium merytoryczne I stopnia nr 2: Promocja transportu zbiorowego</p> <p>Opis oceny kryterium, fragment: „tabor będący przedmiotem przedsięwzięcia zostanie objęty systemem</p>	<p>Uwaga odrzucona:</p> <p>Zaproponowany zapis jest niejasny. Wyjaśniamy, iż każde miasto ma swoje specyficzne uwarunkowania infrastrukturalne. Z tego względu, na etapie oceny badane będzie, czy</p>

		<p>uprzywilejującym transport zbiorowy w ruchu miejskim (np. wydzielone tory, wspólny pas dla pojazdów transportu publicznego, służy przy wjazdach na skrzyżowanie itp.). Kryterium dotyczy infrastruktury, dzięki której transport publiczny uzyskuje priorytet w ruchu miejskim.</p> <p>Proponujemy uzupełnić zasady oceny kryterium o informację, że tabor nie musi się poruszać po trasie, która jest w całości uprzywilejowana.</p>	<p>wnioskodawca założył, że tabor, który będzie zakupiony, poruszać się będzie choćby w części na takich uprzywilejowanych trasach, czy ich odcinkach.</p>
27.	<p>Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie</p>	<p>Kryterium merytoryczne II stopnia nr 4: Trwałość przedsięwzięcia Dla wskazanego w opisie kryterium okresu „minimum 3 lat” nie został zdefiniowany termin, od którego rozpoczyna bieg okres 3 lat.</p> <p>Proponujemy uzupełnić opis kryterium o wskazanie daty/zdarzenia, które stanowić będą początek okresu 3 lat.</p>	<p>W wyniku analizy i zgłoszonych uwag zmodyfikowano brzmienie kryterium, które w ostatecznej formie brzmi:</p> <p>Trwałość przedsięwzięcia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sprawdzane jest zachowanie przez przedsięwzięcie zasady trwałości. <p>Zobowiązanie (oświadczenie) wnioskodawcy do zachowania własności zakupionego środka trwałego (taboru) przez minimum 3 lata*.</p> <p>* „Liczone od dnia dokonania ostatniej płatności w ramach przedsięwzięcia”.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zobowiązanie (oświadczenie) wnioskodawcy, iż tabor zakupiony w ramach KPO będzie wykorzystywany na podstawie umów PSC przez minimum 3 lata na liniach komunikacyjnych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej. <p>Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru.</p>

28.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie	<p>Kryterium merytoryczne II stopnia nr 6: Gotowość przedsięwzięcia do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji</p> <p>Z opisu kryterium nie wynika wprost do czego odnosi się wymagana gotowość i na podstawie jakich dokumentów (czy tylko opisu) zostanie dokonana ocena tego kryterium.</p> <p>Proponujemy uszczegółwić opis kryterium.</p>	<p>Wyjaśnienie:</p> <p>Kryterium będzie oceniane na podstawie dokumentacji aplikacyjnej, złożonej przez wnioskodawcę, w którym zostanie przedstawione i opisane, w jaki sposób tabor zakupiony w ramach przedsięwzięcia będzie gotowy do eksploatacji w momencie bezpośredniego zakończenia przedsięwzięcia, zgodnie z jego pierwotną funkcją czy przeznaczeniem, opisanym w dokumentacji aplikacyjnej.</p>
29.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie	<p>Kryterium merytoryczne II stopnia nr 7: Zasada zapobiegania dyskryminacji osób z niepełnosprawnościami</p> <p>Opis Kryterium, fragment: „... (systemy umożliwiające wsiadanie/wysiadanie oraz bezpieczne unieruchomienie osób poruszających się na wózkach inwalidzkich podczas jazdy tramwaju)...”</p> <p>Opis wymaganych systemów może prowadzić do niejednoznacznej interpretacji.</p> <p>Proponujemy następujące zmiany redakcyjne: (systemy ułatwiające osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich wsiadanie i wysiadanie, np. specjalna platforma oraz systemy pozwalające na bezpieczny przewóz osób poruszających się na wózkach inwalidzkich np. mocowanie wózka zapobiegające jego przemieszczaniu).</p>	<p>Ostatecznie usunięto z kryteriów merytorycznych II stopnia. Weryfikacja spełnienia zasad dotyczących osób z niepełnosprawnościami odbywać się będzie na podstawie kryterium horyzontalnego:</p> <p>„Zachowanie zgodności z zasadą równości szans i niedyskryminacji oraz zasadą równości szans kobiet i mężczyzn”.</p>
30.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie	<p>Wszystkie kryteria, dla których przewidziano możliwość uzupełnienia wniosku poprzez wprowadzenie zapisu „Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru”.</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p> <p>Zapisy kryteriów zostały doprecyzowane tam, gdzie było to wymagane i niezbędne.</p>

		<p>W ww. zapisie brakuje wskazania/odwołania do trybu uzupełnienia wniosku.</p> <p>Proponujemy uzupełnić zapis np. o wskazanie dokumentu/konkretnego aktu prawnego/odwołania do Regulaminu konkursu, z którego wynikać będzie tryb w jakim można będzie uzupełnić wniosek o objęcie przedsięwzięcia wsparciem.</p>	
31.	Tramwaje Warszawskie sp. z o.o.	<p>Poniżej przesyłam uwagi do kryteriów szczegółowych KPO:</p> <ol style="list-style-type: none"> Powiązanie przedsięwzięcia z Planami zrównoważonej mobilności miejskiej – co stanie się gdy projekt będzie zakończony, a plan nie zostanie wdrożony? Promocja stref czystego powietrza – co się stanie jak zakończony zostanie projekt, a miasto nie zdąży z wdrożeniem strefy? <p>Mam jeszcze jedną uwagę dot. zapisu w kryteriach horyzontalnych tj. „W przypadku instrumentów o charakterze zwrotnym jako zakończenie przedsięwzięcia rozumieć można udzielenie pożyczek lub dokonanie inwestycji, jeśli wskaźniki określone dla danej inwestycji nie wymagają, aby inwestycje lub pożyczki zostały zrealizowane wcześniej.” – czy to znaczy, że data 31.08.2026 może oznaczać przyznanie pożyczki a nie zakończenia projektu?</p>	<p>Zgodnie z opisem obu kryteriów, ocenie będzie podlegało, czy dla danego miasta, w obszarze którego będzie realizowane przedsięwzięcie, przyjęto Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) lub planuje się przyjęcie SUMP <u>w okresie realizacji przedsięwzięcia</u>, a także, czy w danym mieście, w obszarze którego będzie realizowane przedsięwzięcie, utworzono lub planuje się utworzenie <u>w okresie realizacji przedsięwzięcia</u> strefę czystego transportu. Powyższe oznacza konieczność wywiązania się z zobowiązania, za które przedsięwzięcie otrzymało punkty na etapie oceny. W przypadku niedotrzymania ww. zobowiązań, istnieje możliwość ponownego przeliczenia uzyskanych przez przedsięwzięcie punktów w celu potwierdzenia spełnienia przez przedsięwzięcie kryteriów wyboru. W przypadku negatywnej oceny, powstaną przesłanki skutkujące brakiem możliwości zamknięcia przedsięwzięcia (wstrzymanie płatności końcowej) oraz może zaistnieć konieczność zwrotu środków wypłaconych na rzecz Beneficjenta, wraz z odsetkami.</p> <p>Przypis do kryterium horyzontalnego nr 1 pn. „Zgodność z ramami czasowymi planu rozwojowego” należy odczytywać dosłownie. Data 31.08.2026 r., w przypadku instrumentów o charakterze zwrotnym, co do zasady oznacza najpóźniejszą datę zakończenia przedsięwzięcia. Może to być również data udzielenia pożyczki, o ile wskaźniki, określone dla danej inwestycji nie wymagają, aby inwestycje lub pożyczki zostały</p>

			zrealizowane wcześniej. Jednocześnie informujemy, iż zgodnie z CID (Council Implementing Decision) data zakończenia inwestycji tramwajowych to drugi kwartał 2026 r.
32.	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	<p>KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA:</p> <p>Kryterium 1. Ocena 1 pkt przypada, gdy „przedsięwzięcie dotyczy połączenia generatorów ruchu, w tym w szczególności: zintegrowane węzły przesiadkowe (w tym parkingi „park and ride” i „bike and ride”), centrum miasta, ważne dla miasta ośrodki edukacji, sportu, kultury, skupiska miejsc pracy, osiedla mieszkaniowe itp.</p> <p>Uwaga1: nie jest jasno sprecyzowane czy chodzi wyłącznie o istniejące, czy może również planowane generatory ruchu (np. osiedle mieszkaniowe lub zakład produkcyjny zaplanowane w PZP). A jeśli również planowane, to czy w okresie realizacji przedsięwzięcia, czy również późniejsze?</p> <p>Proponujemy wprowadzenie jednoznacznego zapisu, najlepiej uwzględniającego również planowane generatory ruchu.</p>	<p>Uwaga odrzucona</p> <p>W ramach kryterium nr 1 pn. „Poprawa funkcjonowania transportu publicznego na obszarze funkcjonalnym miasta oraz wspieranie integracji transportowej” ocenie podlegać będzie, czy dzięki realizacji przedsięwzięcia nastąpi poprawa skomunikowania różnych obszarów funkcjonalnych miasta. W związku z powyższym, przyjmuje się rozumienie niniejszego kryterium jako dla istniejących generatorów ruchu.</p>
33.	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	<p>Kryterium 3. Zapisy: „Ocenie będzie podlegało, czy dla danego miasta, w obszarze którego będzie realizowane przedsięwzięcie, przyjęto Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) lub planuje się przyjęcie SUMP w okresie realizacji przedsięwzięcia.” oraz „2 pkt – przyjęty SUMP dla miasta, w obszarze którego realizowany będzie zakup taboru na dzień złożenia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem.” mogą być nieadekwatne.</p> <p>Uzasadnienie: W przypadku Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz Związku Gmin i Powiatów Subregionu</p>	<p>W wyniku analizy i zgłoszonych uwag zmodyfikowano brzmienie kryterium, które w ostatecznej formie brzmi:</p> <p>„Ocenie będzie podlegało, czy dla danego miasta, w obszarze którego będzie realizowane przedsięwzięcie, przyjęto Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) lub planuje się przyjęcie SUMP w okresie realizacji przedsięwzięcia”.</p> <p>Przyznane punkty w ramach kryterium nie sumują się (max 2 pkt):</p>

		<p>Centralnego Województwa Śląskiego przyjęty będzie jeden wspólny SUMP, zatem obecna treść może być nieadekwatna. Ponadto w przypadku GZM zakup tramwajów dotyczy spółki Tramwaje Śląskie operującej na terenie kilku miast jednocześnie.</p> <p>Proponujemy zmianę zapisów na: „Ocenie będzie podlegało, czy dla danego miasta <u>lub związku jednostek samorządu terytorialnego tworzącego np. obszar metropolitalny</u>, w obszarze którego będzie realizowane przedsięwzięcie, przyjęto Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) lub planuje się przyjęcie SUMP w okresie realizacji przedsięwzięcia.” oraz</p> <p>„1 pkt – przyjęty SUMP dla miasta <u>lub związku jednostek samorządu terytorialnego tworzącego np. obszar metropolitalny</u>, w obszarze którego realizowany będzie zakup taboru na dzień złożenia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem.”</p>	<p>2 pkt – przyjęty SUMP¹² dla miasta, w obszarze którego realizowany będzie zakup taboru na dzień złożenia ostatecznej wersji wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem.</p> <p>1 pkt – trwają prace nad przygotowaniem SUMP¹³; przyjęcie SUMP jest planowane w okresie realizacji przedsięwzięcia.</p>
34.	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Ogólna uwaga do kryteriów i opisów, w których pojawia się słowo „miasto”.	Uwaga odrzucona

¹² Przez przyjęcie SUMP należy rozumieć przyjęcie SUMP co najmniej uchwałą rady gminy wnioskującej o dofinansowanie przedsięwzięcia. SUMP powinien zostać opracowany w oparciu o zasady z Załącznika do Komunikatu KE „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” z 17.12.2013, COM(2013) 913 final, które zostały pogłębione i zaktualizowane w załączniku do ZALECEŃ KOMISJI z dnia 8.3.2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (C(2023) 1524). Zgodność opracowania SUMP z wskazanymi zasadami musi zostać pozytywnie zweryfikowana przez CUPT w oparciu o formularz oceny SUMP (formularz dostępny pod adresem <https://plany.mobilnosci.pl/wp-content/uploads/2022/11/System-oceny-SUMP-Polska-09.11.2022.pdf>) . Jeżeli dany SUMP nie przeszedł wcześniej takiej weryfikacji, zostanie ona dokonana przez CUPT w ramach oceny wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem dla przedmiotowego naboru. Punkty zostaną przyznane dla przyjętego SUMP, który otrzymał ocenę pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami w ramach weryfikacji CUPT.

¹³ Należy przedstawić harmonogram prac oraz udokumentowane założenie przyjęcia SUMP co najmniej uchwałą rady gminy ubiegającej się o wsparcie przedsięwzięcia. Kryterium będzie oceniane na podstawie deklaracji gminy ubiegającej się o wsparcie.

		Wszędzie tam, gdzie pojawia się słowo „miasto” (w kryterium i opisie) proponujemy postępowanie opisane powyżej dla Kryterium 3 tj. zapis <u>„miasto lub związek jednostek samorządu terytorialnego tworzący np. obszar metropolitalny”</u> lub <u>„związek metropolitalny w województwie śląskim”</u> .	Obecne brzmienie kryterium, jak i jego opis wskazują na obszar, którego dotyczy konieczność przyjęcia SUMP. W celu uzyskania punktów w tym kryterium, istnieje konieczność przyjęcia SUMP przez wszystkie miasta, po których będzie wykorzystywany zakupiony tabor, w związku z powyższym rozszerzenie katalogu grup docelowych dla tego kryterium w proponowanym brzmieniu jest bezzasadne. W wyniku analizy i zgłoszonych uwag zmodyfikowano brzmienie kryterium, które w ostatecznej formie brzmi jak w pytaniu 33.
35	Zarząd Transportu Metropolitalnego	W kryteriach są odniesienia do obszaru funkcjonalnego miasta. Czy takie formułowanie zapisów nie ograniczy dostępności wsparcia dla związków miast i gmin takich jak GZM? Specyfika obszaru GZM wpływa na to, że zadanie tramwajowe w większości przypadków będzie oddziaływać na kilka miast równocześnie. Sugeruje się dodanie we wszystkich zapisach kryteriów, odnoszących się do <u>obszaru funkcjonalnego miasta</u>, zapisu uwzględniającego „związek jednostek samorządu terytorialnego tworzący np. obszar metropolitalny” lub „związek metropolitalny w województwie śląskim”.	Uwaga odrzucona Obecne brzmienie kryteriów, jak i ich opis wskazują na obszar, którego dotyczy konieczność przyjęcia SUMP. W celu uzyskania punktów w tych kryteriach, istnieje konieczność przyjęcia SUMP przez wszystkie miasta, po których będzie wykorzystywany zakupiony tabor, w związku z powyższym rozszerzenie katalogu grup docelowych dla kryteriów odnoszących się do obszaru funkcjonalnego miasta, w proponowanym brzmieniu jest bezzasadne. W wyniku analizy i zgłoszonych uwag zmodyfikowano brzmienie kryterium, które w ostatecznej formie brzmi jak w pytaniu 33.
Odpowiedzi na pytania zadane podczas spotkania online w dniu 8 lutego 2023 r.			
36		Czy wiadomo, jaki będzie poziom dofinansowania projektów?	W chwili obecnej określenie dokładnego poziomu dofinansowania nie jest możliwe. Poziom dofinansowania określony zostanie w dokumentacji konkursowej.
37		Czy SUMP dla obszaru funkcjonalnego będzie kwalifikowany w kryterium jako SUMP dla miasta wnioskującego?	Tak. Ostateczne brzmienie kryterium wygląda następująco:

			<p>„Ocenie będzie podlegało, czy dla danego miasta, w obszarze którego będzie realizowane przedsięwzięcie, przyjęto Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) lub planuje się przyjęcie SUMP w okresie realizacji przedsięwzięcia”.</p> <p>Przyznane punkty w ramach kryterium nie sumują się (max 2 pkt):</p> <p>2 pkt – przyjęty SUMP¹⁴ dla miasta, w obszarze którego realizowany będzie zakup taboru na dzień złożenia ostatecznej wersji wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem.</p> <p>1 pkt – trwają prace nad przygotowaniem SUMP; przyjęcie SUMP¹⁵ jest planowane w okresie realizacji przedsięwzięcia.</p>
38		Czy potwierdzenie przyjęcia SUMP będzie w formie deklaracji, której wzór będzie załącznikiem do regulaminu naboru?	<p>W wyniku analizy i zgłoszonych uwag zmodyfikowano brzmienie kryterium, które w ostatecznej formie brzmi jak w pytaniu 33.</p> <p>Zgodnie z przypisami do kryterium „Przez przyjęcie SUMP należy rozumieć przyjęcie SUMP co najmniej uchwałą rady gminy wnioskującej o dofinansowanie przedsięwzięcia (...)”.</p>

¹⁴ Przez przyjęcie SUMP należy rozumieć przyjęcie SUMP co najmniej uchwałą rady gminy wnioskującej o dofinansowanie przedsięwzięcia. SUMP powinien zostać opracowany w oparciu o zasady z Załącznika do Komunikatu KE „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” z 17.12.2013, COM(2013) 913 final, które zostały pogłębione i zaktualizowane w załączniku do ZALECEŃ KOMISJI z dnia 8.3.2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (C(2023) 1524). Zgodność opracowania SUMP z wskazanymi zasadami musi zostać pozytywnie zweryfikowana przez CUPT w oparciu o formularz oceny SUMP (formularz dostępny pod adresem <https://plany.mobilnosci.pl/wp-content/uploads/2022/11/System-oceny-SUMP-Polska-09.11.2022.pdf>) . Jeżeli dany SUMP nie przeszedł wcześniej takiej weryfikacji, zostanie ona dokonana przez CUPT w ramach oceny wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem dla przedmiotowego naboru. Punkty zostaną przyznane dla przyjętego SUMP, który otrzymał ocenę pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami w ramach weryfikacji CUPT.

¹⁵ Należy przedstawić harmonogram prac oraz udokumentowane założenie przyjęcia SUMP co najmniej uchwałą rady gminy ubiegającej się o wsparcie przedsięwzięcia. Kryterium będzie oceniane na podstawie deklaracji gminy ubiegającej się o wsparcie.

			W związku z czym, jednym z załączników do dokumentacji aplikacyjnej będzie stosowna uchwała .
39		Zgłosiliśmy uwagę odnośnie kwestii zabezpieczenia środków. Szczególnie chodzi o koszty utrzymania, które miałyby na etapie aplikacji zostać udokumentowane np. w WPF. Czy ten obowiązek został podtrzymany, czy wystarczy oświadczenie?	Udokumentowanie zabezpieczenia środków na przedsięwzięcie musi znaleźć odzwierciedlenie w WPF, oświadczenie nie będzie wystarczające. W związku z powyższym, należy odpowiednio wcześniej zadbać o aktualizację WPF.
40		Jak udokumentować etap przygotowania SCT - jeżeli nie ma jeszcze uchwały RM?	W celu uzyskania punktów w ramach kryterium, należy przedstawić harmonogram prac oraz udokumentowane założenie wprowadzenia Strefy Czystego Transportu odpowiednią uchwałą rady gminy. Zgodnie z kryterium „Przyjęcie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)” 1 pkt – trwają prace nad przygotowaniem SUMP*; przyjęcie SUMP jest planowane w okresie realizacji przedsięwzięcia. * Należy przedstawić harmonogram prac oraz udokumentowane założenie przyjęcia SUMP co najmniej uchwałą rady gminy ubiegającej się o wsparcie przedsięwzięcia. Kryterium będzie oceniane na podstawie deklaracji gminy ubiegającej się o wsparcie.
41		Czy np. rozpoczęcie konsultacji z mieszkańcami będzie jakoś punktowane?	Nie przewiduje się przyznawania punktacji za rozpoczęcie konsultacji z mieszkańcami.
42		W WPF musimy pokazać środki na realizację przedsięwzięcia, tj. zakup. Natomiast, czy na pewno musimy pokazać środki na bieżące utrzymanie taboru?	Tak w WPF muszą zostać zabezpieczone środki również na utrzymanie taboru.
43		Jak interpretowany jest „cały okres przedsięwzięcia podlegający analizie finansowo – ekonomicznej i wykonalności finansowej”. Czy jest to wyłącznie okres realizacji projektu + okres trwałości, czy też cały okres odniesienia, na który ma zostać sporządzona analiza finansowa?	Jest to okres odniesienia, na który ma być sporządzona analiza kosztów i korzyści, czyli 25 lat.

44		Rozumiem, że mówimy o zabezpieczeniu środków na zakup, ale do wysokości wkładu własnego? Pozostałe środki zostaną doprowadzone po otrzymaniu dofinansowania?	Chodzi o zabezpieczenie środków na wkład własny oraz wydatki niekwalifikowalne przedsięwzięcia.
45		Rozumiem, że pomimo, że tramwaje znajdują się w części pożyczkowej, to dla beneficjentów będzie to dotacja?	Tak
46		Jeszcze jedno spostrzeżenie dot. uchwał, że może być to kwestia dyskusyjna z ich uzyskaniem z racji całej sytuacji: wybory itp., więc pojawia się pytanie, czy uchwała powinna być dostarczona na etapie aplikacji, czy może na etapie umowy o dofinansowanie?	Uchwały muszą być dostarczone na etapie oceny przedsięwzięć i są integralną częścią dokumentacji aplikacyjnej.
47		Dokumentacja konkursowa będzie obejmowała wniosek, studium wykonalności i AKK oraz załączniki?	Tak
48		Czy to będzie ten sam system informatyczny (np. SL)?	Do obsługi przedsięwzięć, również na etapie składania wniosków o objęcie przedsięwzięcia wsparciem, wykorzystywany będzie system CST2021 , w którym przeprowadzony będzie cały cykl życia przedsięwzięcia, począwszy od złożenia wniosku aplikacyjnego po wnioski o płatność.