

Rzeczpospolita  
PolskaDofinansowane przez  
Unię EuropejskąMinisterstwo Funduszy  
i Polityki Regionalnej

Załącznik do Uchwały nr 16/2023

Komitetu Monitorującego Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027  
z 20 kwietnia 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:

– infrastruktura szynowa (tramwajowa, 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)
<b>KRYTERIA OBLIGATORYJNE OCENIANE ZEROJEDYNKOWO (niespełnienie kryterium eliminuje projekt z możliwości otrzymania dofinansowania)</b>			
1.	Funkcjonalność projektu	Wytworzona w ramach projektu infrastruktura jest zdolna do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji.	TAK/NIE
2.	Priorytetowy charakter projektu	Projekt polega na realizacji zadań publicznych mających strategiczne znaczenie dla społeczno-gospodarczego rozwoju obszaru objętego realizacją ZIT.  Ocenie podlega czy inwestycja została ujęta w przyjętej strategii ZIT dla obszaru.	TAK/NIE
3.	Powiązanie przedsięwzięcia z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)	Ocenie podlega czy projekt jest spójny z przyjętym SUMP wypełniającym 8 zasad z Załącznika do Komunikatu KE <sup>1</sup> , lub z innym przyjętym i przedstawionym dokumentem – w zależności od funkcji i wielkości danego ośrodka miejskiego. Spójność projektu z SUMP/innym	TAK/NIE

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

		<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"><li>1. Dla miast wojewódzkich i gmin położonych w ich miejskich obszarach funkcjonalnych (MOF) – Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli projekt jest spójny z przyjętym SUMP i gdy weryfikacja 8 zasad SUMP zakończyła się oceną pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami.</li><li>2. Dla innych miast powyżej 100 000 mieszkańców<sup>2</sup> i gmin położonych w ich MOF – Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub innego dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego oraz zobowiązania, że SUMP zostanie przyjęty nie później niż do 31 grudnia 2025 r. Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli projekt: – jest spójny z przyjętym SUMP i gdy weryfikacja 8 zasad SUMP zakończyła się oceną pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami – lub gdy projekt jest spójny z przyjętym i przedstawionym dokumentem z zakresu planowania transportu miejskiego i złożono zobowiązanie do przyjęcia SUMP do 31.12.2025 r.</li><li>3. Dla pozostałych miast poniżej 100 000 mieszkańców – dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego<sup>3</sup>, z preferencją dla SUMP. Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli projekt jest spójny z przyjętym i przedstawionym dokumentem z zakresu planowania transportu miejskiego. Preferencja dla SUMP przyznawana jest w ramach oceny specyficznymi kryteriami rankingującymi</li></ol>	
--	--	--	--

		<p>ocenianymi punktowo.</p> <p>W przypadku wnioskodawców zobowiązanych do złożenia SUMP, będzie on podlegał weryfikacji przez CUPT w zakresie zgodności z wymogami dotyczącymi SUMP wskazanymi w Programie FEniKS oraz 8 zasadami z właściwego Komunikatu KE. Ocena odbywa się w oparciu o Formularz oceny SUMP w ramach FEniKS 2021-2027 (formularz dostępny pod adresem <a href="https://plany.mobilnosci.pl/wp-content/uploads/2022/11/System-oceny-SUMP-Polska-09.11.2022.pdf">https://plany.mobilnosci.pl/wp-content/uploads/2022/11/System-oceny-SUMP-Polska-09.11.2022.pdf</a>). Inne dokumenty z zakresu planowania transportu nie podlegają weryfikacji formularzem oceny SUMP.</p>	
4.	Gotowość techniczna projektu do realizacji	<p>Ocenie podlega stan przygotowania projektu do realizacji.</p> <p>Projekt zostanie uznany za „dojrzały” gdy, wydano niezbędne decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach.</p>	TAK/NIE
5.	Komplementarność	<p>Ocenie podlega czy projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji.</p> <p>Projekt wykazuje komplementarność z:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, lub</li> <li>- z równolegle realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji, lub</li> <li>- komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równolegle</li> </ul>	TAK/NIE

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

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

		realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji.	
6.	Efektywność ekonomiczna	<p>Ocena efektywności ekonomicznej projektu.</p> <p>Ocena kosztów i korzyści projektu wykazuje pozytywny stosunek korzyści do kosztów społeczno-ekonomicznych, m.in. poprzez dodatni wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto, ENPV &gt; 0.</p>	TAK/NIE
7.	Zapewnienie środków na realizację i utrzymanie projektu	<p>Ocena udokumentowania zapewnienia środków na wkład własny projektu, wydatki niekwalifikowalne oraz na utrzymanie projektu w całym okresie inwestycji podlegającym analizie finansowo-ekonomicznej i wykonalności finansowej.</p> <p>Beneficjent udokumentował na dzień złożenia ostatecznej wersji wniosku o dofinansowanie zapewnienie środków na wkład własny projektu, wydatki niekwalifikowalne oraz na utrzymanie projektu w całym okresie inwestycji podlegającym analizie finansowo-ekonomicznej i wykonalności finansowej. Kwoty wykazane w tych analizach znajdują odzwierciedlenie w zatwierdzonej wieloletniej prognozie finansowej organizatora transportu (wskazanie w WPF konkretnych kwot i pozycji, w których zabezpieczono środki na projekt).</p>	TAK/NIE
8.	Zapewnienie równego dostępu do informacji	Ocenić podlega czy infrastruktura wytworzona w ramach projektu zapewnia równy dostęp do informacji również osobom nieposługującym się językiem polskim. W ramach projektu przewidziano, że działania informacyjne dla pasażerów prowadzone będą w językach obcych, np. angielskim czy ukraińskim.	TAK/NIE

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

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

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

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

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

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

4.	Efektywność energetyczna i oszczędność gospodarowania zasobami	<p>Ocena czy inwestycja poprawia efektywność energetyczną transportu i jest realizowana wg najlepszych dostępnych standardów środowiskowych spośród badanych racjonalnych opcji.</p> <p>3 pkt. – inwestycja zakłada udział wykorzystania energii z OZE na etapie eksploatacji projektu (np.: instalacje fotowoltaiczne z których zasilana jest zajezdnia lub inne elementy infrastruktury lub projektu)</p> <p>2 pkt. – inwestycja zawiera rozwiązania technologiczne ograniczające wpływ komunikacji miejskiej na środowisko (np.: zielone torowiska, zielone dachy zajezdni i/lub przystanków, retencja wodna i inne rozwiązania<sup>8</sup>)</p>	Punkty sumują się (maks. 5 pkt.).
5.	Polityka transportowa nakierowana na zmniejszenie emisyjności transportu	<p>Ocena, czy w mieście, w którym realizowany jest projekt, realizowana jest kompleksowa polityka na rzecz gospodarki niskoemisyjnej, w tym poprawy jakości powietrza i zmniejszenia hałasu.</p> <p>Działania powinny zostać opisane we wniosku o dofinansowanie i uwzględnione w analizie finansowo-ekonomicznej.</p> <p>Działania muszą funkcjonować najpóźniej w momencie złożenia ostatecznej wersji wniosku o dofinansowanie.</p> <p>3 pkt. lub 1 pkt – projekt realizowany jest w mieście, w którym funkcjonuje strefa czystego transportu (3 pkt) lub projekt realizowany jest w mieście, w którym podjęto uchwałę w sprawie wprowadzenia strefy czystego transportu (1 pkt)</p> <p>2 pkt. – wprowadzenie zasad użytkowania samochodów osobowych w strefach śródmiejskich mających na celu ograniczenie lub wyeliminowanie komunikacji indywidualnej w tych strefach (np. ograniczanie miejsc parkingowych w centrum miasta na rzecz</p>	Punkty sumują się (maks. 9 pkt.).

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



		<p>zwiększenia infrastruktury zielonej oraz przestrzeni miejskiej przyjaznej mieszkańcom , strefy płatnego parkowania, wyznaczenie stref zamkniętych dla ruchu indywidualnego, z wyłączeniem funkcjonowania stref czystego transportu). Działania odnoszą się do obszaru miasta, a nie tylko do obszaru realizacji projektu</p> <p>2 pkt. – polityka biletowa zachęcająca do korzystania z transportu zbiorowego (dot. ulg innych niż ustawowe, np.: bezpłatna komunikacja miejska dla wszystkich podróżnych lub wybranych grup, wspólny bilet umożliwiający podróż różnymi środkami transportu zbiorowego, w tym kolei jeśli jest dostępna, na terenie miasta i gmin ościennych, zwolnienie z opłat za postój w strefie Park &amp; Ride użytkowników pojazdów indywidualnych kontynuujących podróż transportem zbiorowym w ramach biletów długookresowych)</p> <p>2 pkt. – projekt jest spójny z przyjętym SUMP wypełniającym 8 zasad z Załącznika do Komunikatu KE<sup>9</sup>. Przyznanie punktów jest możliwe, jeżeli projekt jest spójny z przyjętym SUMP i gdy weryfikacja 8 zasad zakończyła się oceną pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami. Możliwość przyznania punktów (preferencji) dotyczy miast poniżej 100 000 tysięcy mieszkańców oraz miast z obowiązkiem przyjęcia SUMP do 2025 r.<sup>10</sup></p>	
6.	Dostosowanie do osób z niepełnosprawnościami	<p>Ocena efektywnego przystosowania infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się.</p> <p>Projekt jest przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Jednocześnie punktowane będą działania na rzecz zapewnienia efektywności proponowanych rozwiązań.</p>	(maks. 4 pkt.).

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

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

		4 pkt. – zaplanowanie audytu z osobami z niepełnosprawnościami (grupa reprezentująca różne rodzaje niepełnosprawności) na etapie projektowania, na etapie realizacji i na zakończenie realizacji projektu	
<b>Suma punktów:</b>			<b>32</b>

**Typy projektów:** inwestycje infrastrukturalne:

– węzły przesiadkowe (w tym: parkingi P&R poza centrami miast<sup>11</sup>)

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

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

<sup>11</sup> Za centra miast uznaje się obszary wskazane jako śródmiejskie/centralne w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania danej gminy.

		obszaru.	
3.	Powiązanie projektu z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)	<p>Ocenie podlega czy projekt jest spójny z przyjętym SUMP wypełniającym 8 zasad z Załącznika do Komunikatu KE<sup>12</sup>, lub z innym przyjętym i przedstawionym dokumentem – w zależności od funkcji i wielkości danego ośrodka miejskiego. Spójność projektu z SUMP/innym dokumentem oznacza, że projekt stanowi element koncepcji określonej w SUMP lub przedstawionym dokumencie lub też projekt został wprost wskazany w SUMP lub przedstawionym dokumencie.</p> <p>Zgodnie z zapisami Umowa Partnerstwa (UP), w zależności od funkcji i wielkości miasta wnioskującego o dofinansowanie dla projektu/ miasta na terenie którego realizowany jest projekt wymagane jest przedłożenie przyjętego:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dla miast wojewódzkich i gmin położonych w ich miejskich obszarach funkcjonalnych (MOF) – Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli projekt jest spójny z przyjętym SUMP i gdy weryfikacja 8 zasad SUMP zakończyła się oceną pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami.</li> <li>2. Dla innych miast powyżej 100 000 mieszkańców<sup>13</sup> i gmin położonych w ich MOF – Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub innego dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego oraz zobowiązania, że SUMP zostanie przyjęty nie później niż do 31 grudnia 2025 r. Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli projekt: – jest spójny z przyjętym SUMP i gdy weryfikacja 8 zasad SUMP zakończyła się oceną pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami – <u>lub</u> gdy projekt jest spójny z przyjętym i przedstawionym dokumentem z zakresu planowania transportu miejskiego i złożono</li> </ol>	TAK/NIE

<sup>12</sup> „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” z 17.12.2013, COM(2013) 913 final/Zalecenie Komisji (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, C(2023) 1524

<sup>13</sup> Liczba mieszkańców danego miasta weryfikowana jest na podstawie najbardziej aktualnych na dzień zatwierdzenia Umowy Partnerstwa danych statystycznych tj. danych GUS na dzień 31 grudnia 2021 r.

		<p>zobowiązanie do przyjęcia SUMP do 31.12.2025 r.</p> <p>3. Dla pozostałych miast poniżej 100 000 mieszkańców – dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego<sup>14</sup>, z preferencją dla SUMP.</p> <p>Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli projekt jest spójny z przyjętym i przedstawionym dokumentem z zakresu planowania transportu miejskiego. Preferencja dla SUMP przyznawana jest w ramach oceny specyficznymi kryteriami rankingującymi ocenianymi punktowo.</p> <p>W przypadku wnioskodawców zobowiązanych do złożenia SUMP, będzie on podlegał weryfikacji przez CUPT w zakresie zgodności z wymogami dotyczącymi SUMP wskazanymi w Programie FEniKS oraz 8 zasadami z właściwego Komunikatu KE. Ocena odbywa się w oparciu o Formularz oceny SUMP w ramach FEniKS 2021-2027 (formularz dostępny pod adresem <a href="https://plany.mobilnosci.pl/wp-content/uploads/2022/11/System-oceny-SUMP-Polska-09.11.2022.pdf">https://plany.mobilnosci.pl/wp-content/uploads/2022/11/System-oceny-SUMP-Polska-09.11.2022.pdf</a>). Inne dokumenty z zakresu planowania transportu nie podlegają weryfikacji formularzem oceny SUMP.</p>	
4	Gotowość techniczna projektu do realizacji	<p>Ocenie podlega stan przygotowania projektu do realizacji.</p> <p>Projekt zostanie uznany za „dojrzały” gdy, wydano niezbędne decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach.</p>	TAK/NIE
5	Komplementarność	<p>Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji.</p> <p>Projekt wykazuje komplementarność z:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, lub</li> </ul>	TAK/NIE

<sup>14</sup> Przez dokument w zakresie planowania transportu miejskiego rozumiany jest co najmniej plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym).

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

NR	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM (SPOSÓB OCENY)
<b>KRYTERIA RANKINGUJĄCE OCENIANE PUNKTOWO (0 pkt w danym kryterium nie eliminuje projektu z możliwości otrzymania dofinansowania)</b>			
1.	Poprawa funkcjonowania transportu publicznego na obszarze funkcjonalnym miasta oraz wspieranie integracji transportowej	<p>Ocena, czy dzięki realizacji projektu nastąpi poprawa skomunikowania różnych obszarów funkcjonalnych miasta.</p> <p>1 pkt – projekt dotyczy poprawy skomunikowania obszaru funkcjonalnego miasta<sup>15</sup></p> <p>1 pkt – lokalizacja projektu wynika ze zdiagnozowanych potrzeb komunikacyjnych miasta zidentyfikowanych w ramach dokumentu strategicznego, dotyczącego rozwoju zrównoważonego transportu</p> <p>1 pkt – przedmiot projektu stanowi element ciągu komunikacyjnego integrującego istotne dla miasta generatory ruchu, w tym w szczególności: istniejące węzły przesiadkowe, w tym parkingi „Park &amp; Ride” i „Bike &amp; Ride”, ośrodki edukacji, sportu, kultury, skupiska miejsc pracy, osiedla mieszkaniowe, centrum miasta, itp., opisane we wniosku o dofinansowanie</p>	Punkty sumują się (maks. 3 pkt.)

<sup>15</sup> Nie oznacza to wymogu objęcia inwestycją całego obszaru funkcjonalnego miasta (tj. by część inwestycji leżała poza granicami administracyjnymi danej jst wchodzącej w skład miejskiego obszaru funkcjonalnego), ale by inwestycja była skomunikowana z innym operującym na obszarze funkcjonalnym miasta środkiem transportu.

2.	Poprawa dostępności i zrównoważonej mobilności miejskiej	<p>Ocena czy węzeł przesiadkowy, realizowany w ramach projektu będzie objęty systemem poprawiającym dostępność zrównoważonej mobilności:</p> <p>1 pkt – węzeł przesiadkowy, stanowiący przedmiot projektu, będzie objęty systemem ITS, służącym uprzywilejowaniu transportu zbiorowego w ruchu miejskim</p> <p>1 pkt – węzeł przesiadkowy, stanowiący przedmiot projektu, obejmuje zadaszony parking „Bike &amp; Ride”</p> <p>1 pkt – węzeł przesiadkowy, stanowiący przedmiot projektu, obejmuje system dynamicznej informacji pasażerskiej</p>	Punkty sumują się (maks. 3 pkt.)
3.	Rozwój sieci transportu zbiorowego	<p>Ocena czy infrastruktura wnioskowana do dofinansowania ze środków UE przyczyni się do zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach oraz do zwiększenia atrakcyjności i komfortu podróżowania transportem zbiorowym.</p> <p>1 pkt – projekt obejmuje budowę węzła przesiadkowego obsługującego ruch międzyregionalny i/lub międzynarodowy</p> <p>1 pkt – projekt obejmuje budowę węzła przesiadkowego obsługującego ruch regionalny i/lub lokalny</p> <p>1 pkt – projekt integruje więcej niż dwa różne rodzaje transportu</p>	Punkty sumują się (maks. 3 pkt.)

4.	Efektywność energetyczna i oszczędność gospodarowanie zasobami	<p>Ocena czy inwestycja poprawia efektywność energetyczną transportu i jest realizowana wg najlepszych dostępnych standardów środowiskowych spośród badanych racjonalnych opcji.</p> <p>3 pkt. – inwestycja zakłada udział wykorzystania energii z OZE na etapie eksploatacji projektu (np.: instalacje fotowoltaiczne, z których zasilany jest węzeł przesiadkowy lub elementy węzła)</p> <p>2 pkt. – inwestycja zawiera rozwiązania technologiczne ograniczające wpływ komunikacji miejskiej na środowisko, np.: zielone torowiska, zielone dachy obiektów budowlanych, przystanków, retencja wodna i inne rozwiązania<sup>16</sup></p>	Punkty sumują się (maks. 5 pkt.)
----	--	---	----------------------------------

---

<sup>16</sup> Działania niewynikające z nałożonych obowiązków prawnych. W ramach kryterium oceniane będą projekty w których zastosowano działania adaptacyjne na czynniki atmosferyczne wynikające ze zmian klimatu, w tym szczególnie gwałtownych zjawisk pogodowych, intensywnych opadów, fal upałów czy przeciągających się okresów suszy, a także tych, które propagują i wykorzystują innowacyjne rozwiązania zatrzymujących wodę deszczową w miejscu opadu.



5.	<p>Polityka transportowa nakierowana na zmniejszenie emisyjności transportu</p>	<p>Ocena, czy w danym mieście, w obszarze którego będzie realizowany projekt, prowadzona jest polityka transportowa nakierowana na zmniejszenie emisyjności transportu.</p> <p>3 pkt. lub 1 pkt – projekt zrealizowany jest w mieście, w którym funkcjonuje strefa czystego transportu (3 pkt.) lub projekt realizowany jest w mieście, w którym podjęto uchwałę w sprawie wprowadzenia strefy czystego transportu (1 pkt)</p> <p>2 pkt. – polityka biletowa zachęcająca do korzystania z transportu zbiorowego (dot. ulg innych niż ustawowe, np.: bezpłatna komunikacja miejska dla wszystkich podróżnych lub wybranych grup, wspólny bilet umożliwiający podróż różnymi środkami transportu zbiorowego, w tym kolei jeśli jest dostępna, na terenie miasta i gmin ościennych, zwolnienie z opłat za postój w strefie Park &amp; Ride użytkowników pojazdów indywidualnych kontynuujących podróż transportem zbiorowym w ramach biletów długookresowych)</p> <p>3 pkt. – polityka parkingowa ograniczająca dostępność publicznych miejsc parkingowych w centrach miast rdzenia obszaru funkcjonalnego na rzecz zwiększenia infrastruktury zielonej oraz przestrzeni miejskiej przyjaznej mieszkańcom</p> <p>2 pkt. – wprowadzenie na terenie miasta gdzie realizowany jest projekt zasad użytkowania samochodów osobowych w strefach śródmiejskich mające na celu ograniczenie lub wyeliminowanie komunikacji indywidualnej w tych strefach (np. ograniczanie miejsc parkingowych w centrum miasta na rzecz zwiększenia infrastruktury zielonej oraz przestrzeni miejskiej przyjaznej mieszkańcom<sup>17</sup>, strefy płatnego parkowania, wyznaczenie stref zamkniętych dla ruchu indywidualnego, z wyłączeniem funkcjonowania stref czystego transportu). Działania odnoszą się do obszaru miasta, a nie tylko do obszaru realizacji projektu</p>	<p>Punkty sumują się (maks. 12 pkt.)</p>
----	---	--	--

		2 pkt. – projekt jest spójny z przyjętym SUMP wypełniającym 8 zasad z Załącznika do Komunikatu KE <sup>18</sup> . Przyznanie punktów jest możliwe, jeżeli projekt jest spójny z przyjętym SUMP i gdy weryfikacja 8 zasad zakończyła się oceną pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami. Możliwość przyznania punktów (preferencji) dotyczy miast poniżej 100 000 tysięcy mieszkańców oraz miast z obowiązkiem przyjęcia SUMP do 2025 r. <sup>19</sup>	
6.	Dostosowanie do osób z niepełnosprawnościami	<p>Ocena efektywnego przystosowania infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się.</p> <p>Projekt jest przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Jednocześnie punktowane będą działania na rzecz zapewnienia efektywności proponowanych rozwiązań.</p> <p>4 pkt. – zaplanowanie audytu z osobami z niepełnosprawnościami (grupa reprezentująca różne rodzaje niepełnosprawności) na etapie projektowania, na etapie realizacji i na zakończenie realizacji projektu</p>	Maks. 4 pkt.
<b>Suma punktów:</b>			<b>29</b>

<sup>17</sup> Punktowanie tego rozwiązania nie dotyczy projektów realizowanych w mieście-rdzeniu obszaru funkcjonalnego, które otrzymały już 3 pkt za ograniczanie miejsc parkingowych w ramach tego kryterium.

<sup>18</sup> „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” z 17.12.2013, COM(2013) 913 final/Zalecenie Komisji (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, C(2023) 1524

<sup>19</sup> W przypadku miast, które zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa zobowiązane są do przyjęcia SUMP do 2025 r., dodatkowe punkty przyznawane są jedynie gdy SUMP jest przedkładany przed upływem terminu wskazanego w Umowie Partnerstwa.

**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)
<b>KRYTERIA OBLIGATORYJNE OCENIANE ZEROJEDYNKOWO (niespełnienie kryterium eliminuje projekt z możliwości otrzymania dofinansowania)</b>			
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	TAK/NIE

		<p>8 zasad z Załącznika do Komunikatu KE<sup>20</sup>, lub z innym przyjętym i przedstawionym dokumentem - w zależności od funkcji i wielkości danego ośrodka miejskiego. Spójność projektu z SUMP/innym dokumentem oznacza że projekt stanowi element koncepcji określonej w SUMP lub przedstawionym dokumencie lub też projekt został wprost wskazany w SUMP lub przedstawionym dokumencie.</p> <p>Zgodnie z zapisami Umowa Partnerstwa (UP), w zależności od funkcji i wielkości miasta wnioskującego o dofinansowanie dla projektu/ miasta na terenie którego realizowany jest projekt wymagane jest przedłożenie przyjętego:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Dla miast wojewódzkich i gmin położonych w ich miejskich obszarach funkcjonalnych (MOF) – Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli projekt jest spójny z przyjętym SUMP i gdy weryfikacja 8 zasad SUMP zakończyła się oceną pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami.</li><li>2. Dla innych miast powyżej 100 000 mieszkańców<sup>21</sup> i gmin położonych w ich MOF – Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub innego dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego oraz zobowiązania, że SUMP zostanie przyjęty nie później niż do 31 grudnia 2025 r. Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli projekt: – jest spójny z przyjętym SUMP i gdy weryfikacja 8 zasad SUMP zakończyła się oceną pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami – <u>lub</u> gdy projekt jest spójny z przyjętym i przedstawionym dokumentem z zakresu planowania transportu miejskiego i złożono zobowiązanie do przyjęcia SUMP do 31.12.2025 r.</li><li>3. Dla pozostałych miast poniżej 100 000 mieszkańców – dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego<sup>22</sup>, z preferencją dla SUMP. Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli projekt jest spójny z przyjętym i przedstawionym dokumentem z zakresu planowania</li></ol>	
--	--	--	--

		<p>transportu miejskiego. Preferencja dla SUMP przyznawana jest w ramach oceny specyficznymi kryteriami rankingującymi ocenianymi punktowo.</p> <p>W przypadku wnioskodawców zobowiązanych do złożenia SUMP, będzie on podlegał weryfikacji przez CUPT w zakresie zgodności z wymogami dotyczącymi SUMP wskazanymi w Programie FEniKS oraz 8 zasadami z właściwego Komunikatu KE. Ocena odbywa się w oparciu o Formularz oceny SUMP w ramach FEniKS 2021-2027 (formularz dostępny pod adresem <a href="https://plany.mobilnosci.pl/wp-content/uploads/2022/11/System-oceny-SUMP-Polska-09.11.2022.pdf">https://plany.mobilnosci.pl/wp-content/uploads/2022/11/System-oceny-SUMP-Polska-09.11.2022.pdf</a>). Inne dokumenty z zakresu planowania transportu nie podlegają weryfikacji formularzem oceny SUMP.</p>	
4.	Komplementarność	<p>Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji.</p> <p>Projekt wykazuje komplementarność z:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, lub</li> <li>– z równolegle realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji, lub</li> <li>– komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równolegle realizowanymi</li> </ul>	TAK/NIE

<sup>20</sup> „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” z 17.12.2013, COM(2013) 913 final/ Zalecenie Komisji (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, C(2023) 1524

<sup>21</sup> Liczba mieszkańców danego miasta weryfikowana jest na podstawie najbardziej aktualnych na dzień zatwierdzenia Umowy Partnerstwa danych statystycznych tj. danych GUS na dzień 31 grudnia 2021 r.

<sup>22</sup> Przez dokument w zakresie planowania transportu miejskiego rozumiany jest co najmniej plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym).

		projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji.	
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 &gt; 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.	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 nieposługującym się językiem polskim. W ramach projektu	TAK/NIE

		przewidziano, że działania informacyjne dla pasażerów prowadzone będą w językach obcych, np. angielskim czy ukraińskim.	
--	--	---	--

NR	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM (SPOSÓB OCENY)
<b>KRYTERIA RANKINGUJĄCE OCENIANE PUNKTOWO (0 pkt w danym kryterium nie eliminuje projektu z możliwości otrzymania dofinansowania)</b>			
1.	Poprawa funkcjonowania transportu publicznego na obszarze funkcjonalnym miasta oraz wspieranie integracji transportowej	<p>Ocena, czy dzięki realizacji projektu nastąpi poprawa skomunikowania różnych obszarów funkcjonalnych miasta.</p> <p>1 pkt – projekt dotyczy poprawy skoordynowania kursów tych samych lub różnych środków transportu (tzn. skoordynowanie rozkładów i oczekiwanie na pojazd opóźniony) w obszarze funkcjonalnym miasta<sup>23</sup></p> <p>1 pkt – projekt dotyczy jednego z głównych ciągów komunikacyjnych miasta oraz ciągów komunikacyjnych wiodących do miejsc przesiadkowych (niekoniecznie będących węzłami przesiadkowymi)</p> <p>1 pkt – projekt będzie zlokalizowany w miejscach generujących największe potoki ruchu, w tym w szczególności w obszarach zintegrowanych węzłów przesiadkowych (w tym parkingów „Park &amp; Ride” i „Bike &amp; 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.)

<sup>23</sup> Nie oznacza to wymogu objęcia inwestycją całego obszaru funkcjonalnego miasta (tj. by część inwestycji leżała poza granicami administracyjnymi danej jst wchodzącej w skład miejskiego obszaru funkcjonalnego), ale by inwestycja była skomunikowana z innym operującym na obszarze funkcjonalnym miasta środkiem transportu.



2.	Poprawa dostępności i zrównoważonej mobilności miejskiej	<p>Ocena czy 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 ITS<sup>24</sup>, 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, projektujące narzędzia, umożliwiające zaplanowanie podróży z wykorzystaniem różnych środków transportu miejskiego, rozwój systemów biletowych i aplikacji służących mobilności, systemów współdzielenia środków transportu, a także powstanie narzędzi i aplikacji zawierającej informacje, niezbędne do zaplanowania podróży dla osób ze szczególnymi potrzebami, dostępność samej aplikacji, ujęcie informacji o dostępności architektonicznej miejsc przesiadkowych</p>	Punkty sumują się (maks. 4 pkt.)
----	--	---	----------------------------------

<sup>24</sup> Kryterium dot. systemu, który uprzywilejowuje transport publiczny. System ITS nie może służyć wyłącznie gromadzeniu danych o ruchu, musi on obejmować wykorzystanie tych danych do sterowania ruchem lub informacji pasażerskiej dostępnej na przystanku lub poprzez dedykowane aplikacje. Punktu nie przyznaje się za stosowanie systemów będących wyłącznie statycznym systemem informacji pasażerskiej. Za system statyczny uznaje się wszelkie rozwiązania, które nie pozwalają na odzwierciedlenie bieżącej sytuacji ruchowej w czasie rzeczywistym lub nie obejmują oddziaływania pojazdu komunikacji publicznej na system w czasie rzeczywistym.

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>3 pkt. lub 1pkt – projekt realizowany jest w mieście, w którym funkcjonuje strefa czystego transportu (3 pkt.) lub projekt realizowany jest w mieście, w którym przyjęto uchwałę w sprawie ustanowienia strefy czystego transportu (1pkt)</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 &amp; Ride użytkowników pojazdów indywidualnych kontynuujących podróż transportem zbiorowym w ramach biletów długookresowych)</p> <p>2 pkt – projekt jest spójny z przyjętym SUMP wypełniającym 8 zasad z Załącznika do Komunikatu KE<sup>25</sup>. Przyznanie punktów jest możliwe, jeżeli projekt jest spójny z przyjętym SUMP i gdy weryfikacja 8 zasad zakończyła się oceną pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami. Możliwość przyznania punktów (preferencji) dotyczy miast poniżej 100 000 tysięcy mieszkańców oraz miast z obowiązkiem przyjęcia SUMP do 2025 r.<sup>26</sup></p>	Punkty sumują się (maks. 9 pkt.)
----	--	---	----------------------------------

<sup>25</sup> „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” z 17.12.2013, COM(2013) 913 final/Zalecenie Komisji (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, C(2023) 1524

<sup>26</sup> W przypadku miast, które zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa zobowiązane są do przyjęcia SUMP do 2025 r., dodatkowe punkty przyznawane są jedynie gdy SUMP jest przedkładany przed upływem terminu wskazanego w Umowie Partnerstwa.

4.	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 stosowne zgody od konserwatora zabytków</p>	Punkty sumują się (maks. 6 pkt.)
----	---	--	----------------------------------

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/UE<sup>27</sup></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.)
----	-----------------------------------	---	----------------------------------

<sup>27</sup> 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 wielogałęziowych, 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.
<b>Suma punktów:</b>			<b>44</b>

**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)
<b>KRYTERIA OBLIGATORYJNE OCENIANE ZEROJEDYNKOWO (niespełnienie kryterium eliminuje projekt z możliwości otrzymania dofinansowania)</b>			
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 <sup>28</sup> , lub z innym przyjętym i przedstawionym dokumentem - w zależności od funkcji i wielkości danego ośrodka miejskiego. Spójność projektu z SUMP/innym dokumentem oznacza że projekt stanowi element koncepcji określonej w SUMP lub przedstawionym dokumencie lub też projekt został wprost wskazany w SUMP lub przedstawionym dokumencie.  Zgodnie z zapisami Umowa Partnerstwa (UP), w zależności od funkcji	TAK/NIE

<sup>28</sup> „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” z 17.12.2013, COM(2013) 913 final/ Zalecenie Komisji (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, C(2023) 1524

		<p>i wielkości miasta wnioskującego o dofinansowanie dla projektu/ miasta, na terenie którego realizowany jest projekt wymagane jest przedłożenie przyjętego:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Dla miast wojewódzkich i gmin położonych w ich miejskich obszarach funkcjonalnych (MOF) – Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli projekt jest spójny z przyjętym SUMP i gdy weryfikacja 8 zasad SUMP zakończyła się oceną pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami</li><li>2. Dla innych miast powyżej 100 000 mieszkańców<sup>29</sup> i gmin położonych w ich MOF – Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub innego dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego oraz zobowiązania, że SUMP zostanie przyjęty nie później niż do 31 grudnia 2025 r. Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli projekt – jest spójny z przyjętym SUMP i gdy weryfikacja 8 zasad SUMP zakończyła się oceną pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami – <u>lub</u> gdy projekt jest spójny z przyjętym i przedstawionym dokumentem z zakresu planowania transportu miejskiego i złożono zobowiązanie do przyjęcia SUMP do 31.12.2025 r</li><li>3. Dla pozostałych miast poniżej 100 000 mieszkańców – dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego<sup>30</sup>, z preferencją dla SUMP. Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli projekt jest spójny z przyjętym i przedstawionym dokumentem z zakresu planowania transportu miejskiego. Preferencja dla SUMP przyznawana jest w ramach oceny specyficznymi kryteriami rankingującymi ocenianymi punktowo.</li></ol> <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</p>	
--	--	---	--



		oceny SUMP w ramach FEnIKS 2021-2027 (formularz dostępny pod adresem <a href="https://plany.mobilnosci.pl/wp-content/uploads/2022/11/System-oceny-SUMP-Polska-09.11.2022.pdf">https://plany.mobilnosci.pl/wp-content/uploads/2022/11/System-oceny-SUMP-Polska-09.11.2022.pdf</a> ). Inne dokumenty z zakresu planowania transportu nie podlegają weryfikacji formularzem oceny SUMP.	
--	--	---	--

---

<sup>29</sup> Liczba mieszkańców danego miasta weryfikowana jest na podstawie najbardziej aktualnych na dzień zatwierdzenia Umowy Partnerstwa danych statystycznych tj. danych GUS na dzień 31 grudnia 2021 r.

<sup>30</sup> Przez dokument w zakresie planowania transportu miejskiego rozumiany jest co najmniej plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym).

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"> <li>- projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, lub</li> <li>- z równolegle realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji, lub</li> <li>- komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równolegle realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji</li> </ul>	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 &gt; 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 nieposługującym się językiem polskim. W ramach projektu przewidziano, że działania informacyjne dla pasażerów prowadzone będą w językach obcych, np. angielskim czy ukraińskim.	TAK/NIE
----	---	--	---------

---

NR	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM (SPOSÓB OCENY)
<b>KRYTERIA RANKINGUJĄCE OCENIANE PUNKTOWO (0 pkt w danym kryterium nie eliminuje projektu z możliwości otrzymania dofinansowania)</b>			
1.	Poprawa funkcjonowania transportu publicznego na obszarze funkcjonalnym miasta oraz wspieranie integracji transportowej	<p>Ocena, czy dzięki realizacji projektu nastąpi poprawa skomunikowania różnych obszarów funkcjonalnych miasta.</p> <p>1 pkt – projekt dotyczy poprawy skomunikowania obszaru funkcjonalnego miasta<sup>31</sup></p> <p>1 pkt – projekt dotyczy jednego z głównych ciągów komunikacyjnych miasta oraz ciągów komunikacyjnych wiodących do miejsc przesiadkowych (niekoniecznie będących węzłami przesiadkowymi)</p> <p>1 pkt – projekt dotyczy połączenia generatorów ruchu w tym w szczególności: zintegrowanych węzłów przesiadkowych<sup>32</sup> (w tym parkingów „Park &amp; Ride” i „Bike &amp; 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)

<sup>31</sup> Nie oznacza to wymogu objęcia inwestycją całego obszaru funkcjonalnego miasta (tj. by część inwestycji leżała poza granicami administracyjnymi danej jst wchodzącej w skład miejskiego obszaru funkcjonalnego), ale by inwestycja była skomunikowana z innym operującym na obszarze funkcjonalnym miasta środkiem transportu.

<sup>32</sup> 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 ITS<sup>33</sup> 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.).
----	--	---	-----------------------------------

<sup>33</sup> Kryterium dot. systemu, który uprzywilejowuje transport publiczny. System ITS nie może służyć wyłącznie gromadzeniu danych o ruchu, musi on obejmować wykorzystanie tych danych do sterowania ruchem lub informacji pasażerskiej dostępnej na przystanku lub poprzez dedykowane aplikacje. Punktu nie przyznaje się za stosowanie systemów będących wyłącznie statycznym systemem informacji pasażerskiej. Za system statyczny uznaje się wszelkie rozwiązania, które nie pozwalają na odzwierciedlenie bieżącej sytuacji ruchowej w czasie rzeczywistym lub nie obejmują oddziaływania pojazdu komunikacji publicznej na system w czasie rzeczywistym.

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 &amp; 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 rozwiązania<sup>34</sup>)</p>	Punkty sumują się (maks. 5 pkt.).

<sup>34</sup> 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>3 pkt. lub 1pkt – projekt realizowany jest w mieście, w którym funkcjonuje strefa czystego transportu (3 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 &amp; Ride użytkowników pojazdów indywidualnych kontynuujących podróż transportem zbiorowym w ramach biletów długookresowych)</p> <p>2 pkt. – projekt jest spójny z przyjętym SUMP wypełniającym 8 zasad z Załącznika do Komunikatu KE<sup>35</sup>. Przyznanie punktów jest możliwe,</p>	<p>Punkty sumują się (maks. 9 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 100 000 tysięcy mieszkańców oraz miast z obowiązkiem przyjęcia SUMP do 2025 r. <sup>36</sup>	
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.).
<b>Suma punktów:</b>			<b>37</b>

<sup>35</sup> „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” z 17.12.2013, COM(2013) 913 final/ Zalecenie Komisji (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, C(2023) 1524

<sup>36</sup> W przypadku miast, które zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa zobowiązane są do przyjęcia SUMP do 2025 r., dodatkowe punkty przyznawane są jedynie gdy SUMP jest przedkładany przed upływem terminu wskazanego w Umowie Partnerstwa.



**Typy Projektów:** Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

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

NR	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM (SPOSÓB OCENY)
<b>KRYTERIA OBLIGATORYJNE OCENIANE ZEROJEDYNKOWO (niespełnienie kryterium eliminuje projekt z możliwości otrzymania dofinansowania)</b>			
1.	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
2.	Zapewnione środki w budżetach gmin wchodzących w skład obszaru funkcjonalnego dla SUMP	Ocenie podlegać będzie udokumentowane zapewnienie środków na wkład własny oraz wydatki niekwalifikowalne, związane z przygotowaniem SUMP na dzień złożenia ostatecznej wersji wniosku o dofinansowanie.  Kwoty wykazane przez Wnioskodawcę znajdują odzwierciedlenie w zatwierdzonej wieloletniej prognozie finansowej (WPF) bądź równoważnym dokumencie planistycznym Wnioskodawcy i gmin partycypujących (jeżeli dotyczy) w kosztach opracowania SUMP (wskazanie w WPF konkretnych kwot i pozycji, w których zabezpieczono środki na przygotowanie SUMP). WPF bądź równoważny dokument planistyczny stanowi załącznik do wniosku o dofinansowanie.	TAK/NIE

3.	Zobowiązanie do przedłożenia SUMP do uchwalenia przez rady gmin zaangażowanych w proces	<p>Ocenie podlegać będzie udokumentowane oświadczeniem założenie przyjęcia SUMP przez gminy zaangażowane w proces odpowiednimi uchwałami ich rad.</p> <p>Kryterium będzie oceniane na podstawie deklaracji/oświadczenia każdej z gmin lub odpowiednich zapisów w przyjętych dokumentach regulujących zasady współpracy i podział obowiązków pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w opracowanie SUMP.</p>	TAK/NIE
4.	Obszar, dla którego opracowywany jest SUMP, obejmuje więcej niż jedną gminę	Ocenie podlegać będzie obszar, dla którego zostanie opracowany SUMP – obszar ten obejmuje minimum miasto rdzeń obszaru funkcjonalnego oraz wszystkie gminy bezpośrednio do niego przylegające.	TAK/NIE
5.	Określenie wskaźników strategicznych SUMP	Ocenie podlegać będzie udokumentowane zapewnienie uwzględnienia zestawu strategicznych wskaźników podstawowych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, dostępności publicznego transportu zbiorowego, emisji gazów cieplarnianych oraz jakości powietrza (wraz z zasadami ich monitorowania).	TAK/NIE

NR	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM (SPOSÓB OCENY)
<b>KRYTERIA RANKINGUJĄCE OCENIANE PUNKTOWO (0 pkt w danym kryterium nie eliminuje projektu z możliwości otrzymania dofinansowania)</b>			
1.	Zawiązana współpraca instytucjonalna	<p>Ocenie podlegać będzie dokumentacja potwierdzająca zawiązanie współpracy między gminami tworzącymi obszar funkcjonalny (współpraca horyzontalna) oraz powołanie struktur odpowiedzialnych za przygotowanie i wdrożenie SUMP (współpraca wertykalna).</p> <p>2 pkt. – wskazano podmioty (jednostki administracyjne), zaangażowane w opracowanie oraz wdrożenie SUMP, w tym podmiot wiodący oraz podmioty współpracujące</p> <p>3 pkt. – podpisano dokumenty regulujące zasady współpracy i podział obowiązków pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w opracowanie oraz wdrożenie SUMP</p> <p>1 pkt – powołano koordynatora procesu planowania prac nad SUMP oraz zespół odpowiedzialny za przygotowanie oraz wdrożenie SUMP</p> <p>Na potwierdzenie spełnienia kryterium konieczne jest przedstawienie porozumień/uchwał/decyzji lub innych równoważonych dokumentów regulujących współpracę pomiędzy gminami tworzącymi obszar funkcjonalny oraz powołujących zespół odpowiedzialny za przygotowanie oraz wdrożenie SUMP, wraz z podziałem kompetencji i obowiązków. Przedstawione dokumenty powinny być ze sobą spójne w zakresie jednoznacznego wskazania odpowiedzialności powołanego zespołu, tj. za przygotowanie oraz wdrożenie SUMP.</p>	Punkty sumują się (maks. 6 pkt.).
2.	Przygotowany raport z zakresu prac nad SUMP (tzw. „scoping report”)	<p>Ocenie podlegać będzie opis stopnia zaawansowania prac związanych z przygotowaniem Wnioskodawcy do opracowania SUMP.</p> <p>1 pkt – dokonano przeglądu istniejących dokumentów strategicznych (np. dotyczących transportu, planowania przestrzennego, mobilności, gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska), istotnych dla</p>	Punkty sumują się (maks. 10 pkt.).

		<p>przygotowania SUMP na poziomie regionalnym oraz omówiono wyniki przeprowadzonej samooceny, np. według Poradnika opracowania SUMP Civitas Prosperity lub narzędzia samooceny dostępnego pod adresem <a href="https://www.sump-assessment.eu/start">https://www.sump-assessment.eu/start</a></p> <p>2 pkt. – dokonano identyfikacji interesariuszy</p> <p>1 pkt – dokonano identyfikacji potrzeb grup wykluczonych</p> <p>1 pkt – uzgodniono harmonogram działań dotyczących przygotowania i przyjmowania SUMP, z uwzględnieniem potencjalnej konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko</p> <p>2 pkt. – przeprowadzono diagnozę głównych problemów związanych z transportem publicznym, rowerowym, pieszym, samochodowym</p> <p>1 pkt – przeprowadzono diagnozę w zakresie logistyki miejskiej</p> <p>1 pkt – ustalono priorytety dla zidentyfikowanych problemów</p> <p>1 pkt – wskazano obecną strukturę modalną transportu (proporcji, w jakich wykorzystywane są różne rodzaje transportu) dla transportu publicznego, pojazdów prywatnych i aktywnej mobilności (ruch pieszy i rowerowy)</p>	
3.	Zaplanowany udział interesariuszy oraz obywateli	<p>Ocenie podlegać będzie planowany stopień włączenia zidentyfikowanych interesariuszy<sup>37</sup> oraz obywateli<sup>38</sup> w proces przygotowania SUMP.</p> <p>1 pkt – wskazano etapy, na których angażowani będą zidentyfikowani interesariusze oraz obywatele</p> <p>1 pkt – wskazano metody badawcze, niezbędne do opracowania SUMP<sup>39</sup></p>	Punkty sumują się (maks. 4 pkt.).

<sup>37</sup> Interesariusze to wszystkie podmioty, grupy lub organizacje, na które SUMP ma i/lub może mieć wpływ.

<sup>38</sup> Obywatele to wszystkie osoby mieszkające i/lub pracujące w miejskim obszarze funkcjonalnym, dla którego przygotowany jest SUMP. Termin używany zamiennie z określeniem „społeczność”, „mieszkańcy”, „ludzie”.

<sup>39</sup> Do rekomendowanych metod dla SUMP zaliczamy przynajmniej konsultacje społeczne oraz jedną z metod badań jakościowych.

		1 pkt – rozpoczęto konsultacje z interesariuszami lub społeczeństwem 1 pkt – rozpoczęto minimum jedno z badań jakościowych	
4.	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania postępowań przetargowych niezbędnych do przygotowania SUMP. Kryterium dotyczy wszystkich kluczowych postępowań przetargowych niezbędnych do przygotowania SUMP objętych wnioskiem o dofinansowanie. Punkty zostaną przyznane, jeżeli wszystkie postępowania osiągnęły dany etap.  1 pkt – przygotowano opis przedmiotu zamówienia 2 pkt. – przygotowano dokumentację przetargową (pełną dokumentację niezbędną do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego) <sup>40</sup>  1 pkt – wszczęto postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego 1 pkt – podpisano umowę z wybranym wykonawcą	Punkty sumują się (maks. 5 pkt.).
5.	Uwzględnienie aspektów środowiskowych w procesie przygotowania SUMP	Ocenić podlegać będzie, czy przy opracowywaniu SUMP zostanie dokonana analiza wpływu założonych do realizacji celów, pakietów działań na środowisko, w tym analizy dotyczące wpływu na zmiany klimatu i adaptacji do zmian klimatu <sup>41</sup> .  5 pkt. – w SUMP zostanie dokonana analiza wpływu założonych do realizacji celów i pakietów działań na środowisko i klimat	Maks. 5 pkt.
<b>Suma punktów:</b>			<b>30</b>

<sup>40</sup> Należy uwzględnić, że SOOŚ powinna być elementem dokumentacji przetargowej. Może też stanowić odrębne postępowanie przetargowe.

<sup>41</sup> Analiza wpływu na środowisko powinna być prowadzona od jak najwcześniejszych etapów pracy nad SUMP, problemy powinny być definiowane na bieżąco oraz rozwiązywane w miarę postępu prac nad SUMP. Analiza wpływu na środowisko nie powinna być utożsamiana ze Strategiczną Oceną Oddziaływania na Środowisko w myśl Ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008 Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.), choć może być jej częścią.

