

Załącznik do Uchwały

Nr 59 KM FEO 2021-2027

z dnia 14 września 2023 r.

**PRIORYTET 3 FEO 2021-2027**

**DZIAŁANIE 3.2 MOBILNOŚĆ MIEJSKA W ZIT**

**KRYTERIA MERYTORYCZNE SZCZEGÓŁOWE**

**Opole, 2023 r.**

|  |  |
| --- | --- |
| **Priorytet** | **III Fundusze Europejskie na zrównoważony transport miejski województwa opolskiego** |
| **Działanie** | **3.2 Mobilność miejska w ZIT** |
| **Projekty w trybie konkurencyjnym / niekonkurencyjnym**  **Typ przedsięwzięcia:**   1. **Budowa i przebudowa infrastruktury transportu miejskiego, w tym:**   **- centra przesiadkowe,**  **- obiekty P&R (wyłącznie na obrzeżach miast\*), B&R,**  **- niskoemisyjny i zeroemisyjny tabor autobusowy,**  **- inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany w centrach miast (ciągi piesze, wspólny bilet, przejścia dla pieszych, azyle dla pieszych),**  **- drogi rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe w obszarze funkcjonalnym miast – w przypadku łączenia miejscowości przebieg drogi rowerowej na obszarze wiejskim musi być uzasadniony połączeniem drogi rowerowej z dojazdem do miejsca pracy, nauki, usług lub centrum przesiadkowego; wsparcie przeznaczone będzie również na infrastrukturę towarzyszącą taką jak: stojaki, wiaty rowerowe, stacje samoobsługowej naprawy rowerów – jako element projektu,**  **- przystanki, wysepki, infrastruktura punktowa służąca poprawie jakości publicznego transportu miejskiego.**   1. **Zaplecze techniczne do obsługi taboru, modernizacja zajezdni autobusowych wraz z infrastrukturą do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych jedynie jako element projektu dotyczący zakupu taboru autobusowego.** 2. **Inwestycje w infrastrukturę drogową transportu publicznego (np. buspasy, przebudowa skrzyżowań w celu ułatwienia oraz/lub nadania priorytetu transportowi publicznemu w ruchu: pasy skrętów dla autobusów, śluzy na skrzyżowaniach, infrastruktura drogowa przy pętlach autobusowych, stacjach kolejowych lub obiektach P&R, B&R wraz z odcinkami dróg łączących je bezpośrednio z drogami miejskimi, budowa/przebudowa kanalizacji teletechnicznej, wyposażenie dróg i ulic w niezbędne obiekty i urządzenia drogowe służące bezpieczeństwu ruchu pojazdów transportu publicznego) – jako element projektu.** 3. **Inwestycje (budowa, rozbudowa) związane z systemami zarządzania ruchem (ITS)\*\*.** 4. **Inwestycje związane z energooszczędnym oświetleniem ulicznym i drogowym, jako element projektu związanego z infrastrukturą transportową.** 5. **Budowa i rozbudowa infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów bezemisyjnych indywidualnych, zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp wszystkich użytkowników.** 6. **Działania info-promo i edukacyjne podnoszące świadomość mieszkańców i władz w zakresie propagowania i promocji korzystania  z transportu zbiorowego i niezmotoryzowanego oraz bezpieczeństwa korzystania z niego – jako element projektu.**   **\* -** Inwestycje z zakresu P&R tylko dla obiektów zlokalizowanych w strefach dojazdów do pracy w aglomeracjach (poza centrami miast) i tylko wtedy, gdy są one powiązane z uzupełniającymi połączeniami transportu publicznego i innymi środkami wspierającymi zrównoważony transport publiczny w mieście.  **\*\*** - Z wyłączeniem inwestycji w ITS, których celem jest jedynie zwiększenie intensywności użytkowania (np. zwiększenie przepustowości) obecnie istniejącej infrastruktury drogowej. | |

| **Kryteria merytoryczne szczegółowe** | | | |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Nazwa kryterium** | **Definicja** | **Opis znaczenia kryterium** |
| *1* | *2* | *3* | *4* |
| 1. | Projekt realizowany na terenie miasta i jego obszaru funkcjonalnego (MOF) | Realizowane będą projekty wyłącznie w miastach i ich obszarach funkcjonalnych (MOF).  W przypadku zakupu taboru na potrzeby miejskiej komunikacji transportowej może on być wykorzystywany również w gminach spoza obszaru MOF, jeżeli dana gmina jest objęta częścią usług przewozowych komunikacji miejskiej organizowanej przez jednostki samorządu terytorialnego wchodzące w skład MOF\*.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę.  \* Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych ośrodków powiatowych w województwie opolskim (Uchwała ZWO nr 8745/2023 z dnia 30 stycznia 2023 r.)  (<https://bip.opolskie.pl/2023/02/uchwala-nr-8745-2023-zarzadu-wojewodztwa-opolskiego-z-dnia-30-stycznia-2023-roku-w-sprawie-okreslenia-miejskich-obszarow-funkcjonalnych-miast-powiatowych-w-wojewodztwie-opolskim-i-ich-granic/>). | Kryterium bezwzględne (0/1) |
| 2. | Zgodność inwestycji  z dokumentami planowania mobilności | Inwestycje objęte wsparciem będą zgodne z odpowiednim **Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej** (tzw. SUMP, z ang. Sustainable Urban Mobility Plans) przyjętymi na obszarze, w którym realizowana jest inwestycja.  W przypadku miasta wojewódzkiego i jego obszaru funkcjonalnego posiadanie SUMP jest warunkiem w dostępie do środków.  W przypadku wymogu przyjęcia SUMP dla miasta wojewódzkiego, wymóg ten będzie uznany za spełniony jeżeli plan ten:   1. będzie obejmował właściwy funkcjonalny obszar miejski, 2. będzie zgodny z wymogami SUMP określonymi we właściwym komunikacie KE dotyczącym SUMP (<https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf>) oraz rozporządzeniem UE w sprawie sieci TEN-T (<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/transeuropejska-siec-transportowa-ten-t>), 3. będzie przyjęty przez organ właściwy terytorialnie oraz rzeczowo, w sposób zapewniający praktyczną realizację postanowień SUMP.   Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium bezwzględne (0/1) |
| 3. | Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych | Projekt przyczynia się do redukcji emisji gazów cieplarnianych, pochodzących z transportu, mierzonej jako ekwiwalent CO2. Analizie poddane zostaną dane wynikające z dokumentów planistycznych w zakresie mobilności miejskiej wskazanego obszaru oraz wniosku o dofinansowanie (wybór i określenie wartości bazowej i docelowej (niższej niż bazowa) dla wskaźnika „Szacowana emisja gazów cieplarnianych” tony równoważnika CO2/rok).  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium bezwzględne (0/1) |
| 4. | Zakup bezemisyjnego  i niskoemisyjnego taboru autobusowego  (jeśli dotyczy) | Inwestycje dotyczące zakupu bezemisyjnego i niskoemisyjnego taboru autobusowego możliwe będą do realizacji jako element projektu lub samodzielny projekt.  O dofinansowanie ubiegać się mogą jedynie inwestycje w „ekologicznie czyste pojazdy”, w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE\*, przy czym zakup taboru niskoemisyjnego będzie możliwy tylko wtedy, gdy zakup taboru o zerowej emisji (elektryczne BEV, wodorowe FCV) nie będzie zasadny z powodów eksploatacyjnych lub technicznych (np. eksploatacja pojazdów w terenie górzystym przy braku możliwości częstego ładowania czy też na terenach wiejskich przy dużych przebiegach pojazdów i niewystarczającym zasięgu pojazdów elektrycznych).  Do taboru niskoemisyjnego spełniającego wymogi „ekologicznie czystych pojazdów”, zalicza się autobusy napędzane LNG, CNG, LPG lub o napędzie hybrydowym PHEV (plug – in) lub HEV ale łączący gaz (CNG, LNG, LPG) z elektrycznym – w zależności od wielkości pojazdów\*\*, zgodnie z zapisami dyrektywy 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE.  Do kategorii niskoemisyjnego taboru nie zalicza się tzw. miękkich hybryd (mild hybrid – MHEV) ani klasycznych hybryd (HEV) łączące napęd diesel – elektryczny lub benzyna – elektryczny.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę.  \* https://www.gov.pl/web/infrastruktura/podstawa-prawna  \*\* **Małe autobusy** – pojazdy mające max. 8 miejsc dla pasażerów siedzących i niemające miejsc dla pasażerów stojących, a także pojazdy powyżej 8 miejsc dla pasażerów siedzących, jeżeli ich masa maksymalna nie przekracza 5 ton:  **do 31 grudnia 2025 r.** – pojazdy spełniające normę emisji CO2 50 g/km i 80 % maksymalnej dopuszczalnej emisji zanieczyszczeń powietrza (cząstek stałych i tlenków azotu) tj. pojazdy bezemisyjnej (BEV, FCV) oraz hybrydy plug-in (PHEV),  **po 1 stycznia 2026 r.** – tylko pojazdy bezemisyjne (BEV, FCV).  **Duże autobusy** – pojazdy powyżej 8 miejsc dla pasażerów siedzących, jeżeli ich masa maksymalna przekracza 5 ton:  pojazdy napędzane paliwami alternatywnymi (BEV, FCV, PHEV, HEV\*, LNG, CNG, LPG).  \* tzn. łączące napęd gazowy (CNG, LNG, LPG) z elektrycznym  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium bezwzględne (0/1) |
| 5. | Inwestycje  w infrastrukturę drogową | Wsparciem nie będą objęte inwestycje w infrastrukturę drogową wykorzystywaną do ruchu pojazdów samochodowych niewykorzystywanych w transporcie publicznym, z wyjątkiem narzędzi cyfrowych, obiektów „park&ride” i środków ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg, w tym pieszych i rowerzystów.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium bezwzględne (0/1) |
| 6. | Infrastruktura ładowania  i tankowania pojazdów indywidualnych  (jeśli dotyczy) | Infrastruktura ładowania i tankowania pojazdów indywidualnych:   * nie obejmuje możliwości tankowania gazem; * spełnia wymogi Dyrektywy 2014/94/UE; * brak jest możliwości finansowania inwestycji ze źródeł prywatnych lub z instrumentów zwrotnych; * inwestycja uzasadniona jest odpowiednią analizą popytu i potrzeb; * analiza kosztów-korzyści (CBA) projektu wykazuje pozytywne efekty ekonomiczne inwestycji.   Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium bezwzględne (0/1) |
| 7. | Infrastruktura ładowania  i tankowania taboru  (jeśli dotyczy) | Infrastruktura ładowania i tankowania taboru nie obejmuje możliwości tankowania gazem.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium bezwzględne (0/1) |
| 8. | Kampanie informacyjne  (jeśli dotyczy) | Kampanie informacyjne dla uczniów i osób dorosłych związane z szeroko pojętą zrównoważoną mobilnością, mające na celu zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców na bardziej ekologiczne.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium bezwzględne (0/1) |
| 9. | Wykorzystanie zielonej  i niebieskiej infrastruktury | Tam gdzie jest to technicznie możliwe, realizowane projekty w zakresie infrastruktury drogowej będą obejmowały zapewnienie retencji i podczyszczania wód opadowych przez wykorzystanie zielonej i niebieskiej infrastruktury oraz rozwiązań opartych na przyrodzie.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium bezwzględne (0/1) |
| 10. | Zapewnienie informacji w językach obcych (jeśli dotyczy) | Tam gdzie jest to uzasadnione ze względu na charakter projektu (np. środki transportu publicznego, infrastruktura pasażerska) projekt uwzględnia działania zapewniające powszechnie dostępne, przejrzyste i aktualizowane przez kompetentne instytucje informacje w językach obcych (np. angielski/ukraiński).  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium bezwzględne (0/1) |
| 11. | 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.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium bezwzględne (0/1) |

|  |
| --- |
| **Typ przedsięwzięcia:**  **8. Realizacja działań związanych z przygotowaniem i aktualizacją planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) – jako samodzielny projekt.** |

| **Kryteria merytoryczne szczegółowe** | | | |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Nazwa kryterium** | **Definicja** | **Opis znaczenia kryterium** |
| *1* | *2* | *3* | *4* |
| 1. | Zgodność SUMP ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu  do 2030 roku | W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy SUMP wykazywać będzie zgodność ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku w zakresie celów i kierunków interwencji Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę.  Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli SUMP wykazywać będzie zgodność ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku w zakresie celów i kierunków interwencji Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku. | Kryterium bezwzględne (0/1) |
| 2. | Zgodność SUMP  z Wytycznymi dotyczącymi opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności  w miastach - edycja druga | Kryterium weryfikuje, czy opracowanie SUMP dokonane zostanie zgodnie z 8 zasadami SUMP wskazanymi w Wytycznych dotyczących opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności w miastach - edycja druga.  Zgodnie z ww. Wytycznymi SUMP powinien zostać opracowany w oparciu o tzw. 8 zasad SUMP:   1. Obejmuje wszystkie właściwe gałęzie transportu i formy mobilności, 2. Został przygotowany przy niezbędnej współpracy między zainteresowanymi instytucjami i jednostkami terytorialnymi, 3. Zapewnia spójność i komplementarność względem innych polityk miejskich (np. polityki zdrowia, środowiska, edukacji, bezpieczeństwa, polityki społecznej, planowania przestrzennego itd.), 4. Został opracowany przy zapewnieniu właściwej partycypacji społecznej i zaangażowaniu interesariuszy, 5. Formułuje długofalową wizję rozwoju zrównoważonej mobilności na obszarze MOF, 6. Określa mierzalne cele i wskaźniki obejmujące co najmniej:  * redukcję emisji gazów cieplarnianych  i zanieczyszczeń; * stopień wykorzystania zrównoważonych form transportu względem indywidualnego transportu samochodowego (podział modalny); * kongestię drogową; * bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym niechronionych użytkowników dróg.  1. Określa środki wykonawcze lub pakiety środków wykonawczych, które zapewnią realizację założonych celów (poprzez działania inwestycyjne, regulacyjne, organizacyjne, finansowe, promocyjno-informacyjne itd.) – w oparciu o przyjęty harmonogram wdrażania, plan finansowy oraz wyznaczenie odpowiedzialnych jednostek. 2. Realizacja SUMP podlega okresowemu monitorowaniu i rewizji/aktualizacji przez wyznaczoną do tego jednostkę.   Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę.  Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli opracowanie SUMP dokonane zostanie zgodnie z 8 zasadami SUMP wskazanymi w Wytycznych dotyczących opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności w miastach - edycja druga. <https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf>. | Kryterium bezwzględne (0/1) |
| 3. | Zgodność SUMP  z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE Tekst mający znaczenie dla EOG. | Kryterium weryfikuje, czy opracowanie SUMP dokonane zostanie zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE Tekst mający znaczenie dla EOG.  Zgodnie z ww. Rozporządzeniem SUMP powinien obejmować m.in.:   * dostępność infrastruktury służącej do tankowania i ładowania paliw alternatywnych, * środki mające na celu integrację różnych rodzajów transportu, * wdrożenie i stosowanie aplikacji telematycznych, * promowanie skutecznej mobilności bezemisyjnej, w tym zrównoważonej i bezemisyjnej logistyki miejskiej, * zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, poprawa lub utrzymanie jakości infrastruktury pod względem bezpieczeństwa dostępności dla wszystkich użytkowników, w tym dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych, a także zapewnienia jakości usług, * uwzględnienie transeuropejskich dalekobieżnych przepływów transportowych,   działania zmniejszające narażenie obszarów miejskich na negatywny wpływ transportu kolejowego i drogowego.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę.  Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli opracowanie SUMP dokonane zostanie zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE Tekst mający znaczenie dla EOG. <http://publications.europa.eu/resource/cellar/f277232a-699e-11e3-8e4e-01aa75ed71a1.0019.01/DOC_1> | Kryterium bezwzględne (0/1) |
| 4. | Priorytetowy charakter projektu | Projekt polega na realizacji zadań publicznych mających strategiczne znaczenie dla społeczno-gospodarczego rozwoju obszaru objętego realizacją ZIT.  Ocenie podlega czy projekt został ujęty w przyjętej Strategii ZIT dla obszaru.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium bezwzględne (0/1) |
| 5. | Zobowiązanie do przedłożenia SUMP do uchwalenia przez rady gmin zaangażowanych w proces | Ocenie podlegać będzie udokumentowane oświadczeniem założenie przyjęcia SUMP przez gminy zaangażowane w proces odpowiednimi uchwałami ich rad, przed podpisaniem umowy o dofinansowanie projektu.  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.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium bezwzględne (0/1) |
| 6. | Obszar, dla którego opracowywany jest SUMP, obejmuje więcej niż jedną gminę | Ocenie podlegać będzie obszar, dla którego zostanie opracowany SUMP – obszar ten obejmuje cały właściwy miejski obszar funkcjonalny, zgodnie z Delimitacją Miejskich Obszarów Funkcjonalnych ośrodków powiatowych w województwie opolskim.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium bezwzględne (0/1) |
| 7. | 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).  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium bezwzględne (0/1) |

| **Projekty w trybie konkurencyjnym**  **Typ przedsięwzięcia:**   1. **Budowa i przebudowa infrastruktury transportu miejskiego, w tym:**   **- centra przesiadkowe,**  **- obiekty P&R (wyłącznie na obrzeżach miast\*), B&R,**  **- niskoemisyjny i zeroemisyjny tabor autobusowy,**  **- inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany w centrach miast (ciągi piesze, wspólny bilet, przejścia dla pieszych, azyle dla pieszych),**  **- drogi rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe w obszarze funkcjonalnym miast – w przypadku łączenia miejscowości przebieg drogi rowerowej na obszarze wiejskim musi być uzasadniony połączeniem drogi rowerowej z dojazdem do miejsca pracy, nauki, usług lub centrum przesiadkowego; wsparcie przeznaczone będzie również na infrastrukturę towarzyszącą taką jak: stojaki, wiaty rowerowe, stacje samoobsługowej naprawy rowerów – jako element projektu,**  **- przystanki, wysepki, infrastruktura punktowa służąca poprawie jakości publicznego transportu miejskiego.**   1. **Zaplecze techniczne do obsługi taboru, modernizacja zajezdni autobusowych wraz z infrastrukturą do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych jedynie jako element projektu dotyczący zakupu taboru autobusowego.** 2. **Inwestycje w infrastrukturę drogową transportu publicznego (np. buspasy, przebudowa skrzyżowań w celu ułatwienia oraz/lub nadania priorytetu transportowi publicznemu w ruchu: pasy skrętów dla autobusów, śluzy na skrzyżowaniach, infrastruktura drogowa przy pętlach autobusowych, stacjach kolejowych lub obiektach P&R, B&R wraz z odcinkami dróg łączących je bezpośrednio z drogami miejskimi, budowa/przebudowa kanalizacji teletechnicznej, wyposażenie dróg i ulic w niezbędne obiekty i urządzenia drogowe służące bezpieczeństwu ruchu pojazdów transportu publicznego) – jako element projektu.** 3. **Inwestycje (budowa, rozbudowa) związane z systemami zarządzania ruchem (ITS)\*\*.** 4. **Inwestycje związane z energooszczędnym oświetleniem ulicznym i drogowym, jako element projektu związanego z infrastrukturą transportową.** 5. **Budowa i rozbudowa infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów bezemisyjnych indywidualnych, zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp wszystkich użytkowników.** 6. **Działania info-promo i edukacyjne podnoszące świadomość mieszkańców i władz w zakresie propagowania i promocji korzystania  z transportu zbiorowego i niezmotoryzowanego oraz bezpieczeństwa korzystania z niego – jako element projektu.**   **\* -** Inwestycje z zakresu P&R tylko dla obiektów zlokalizowanych w strefach dojazdów do pracy w aglomeracjach (poza centrami miast) i tylko wtedy, gdy są one powiązane z uzupełniającymi połączeniami transportu publicznego i innymi środkami wspierającymi zrównoważony transport publiczny w mieście.  **\*\*** - Z wyłączeniem inwestycji w ITS, których celem jest jedynie zwiększenie intensywności użytkowania (np. zwiększenie przepustowości) obecnie istniejącej infrastruktury drogowej. |
| --- |

| **Kryteria merytoryczne szczegółowe (punktowane)** | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Nazwa kryterium** | **Definicja** | **Opis znaczenia kryterium** | **Waga** | **Punktacja** |
| *1* | *2* | *3* | *4* | *5* | *6* |
| 1. | Zintegrowany charakter projektu | Punktowane będą projekty łączące główne typy przedsięwzięć możliwych do realizowania, wskazane w SZOP FEO 2021-2027.  0 pkt – projekt realizuje jeden typ przedsięwzięcia,  1 pkt – projekt realizuje dwa typy przedsięwzięć,  2 pkt – projekt realizuje trzy typy przedsięwzięć,  3 pkt – projekt realizuje cztery lub więcej typów przedsięwzięć.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium premiujące | 3 | 0-3 pkt |
| 2. | Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych | Premiowane będą projekty, które w największym stopniu wpłyną na redukcję emisji CO2.  Ranking w oparciu o wartość wskaźnika zadeklarowanego we wniosku o dofinansowanie projektu.  Odpowiednią ilość punktów przydziela się dla określonego przedziału wartości wskaźnika. Ilość przedziałów zależy od ilości ocenianych projektów, a zakwalifikowanie do konkretnego przedziału uzależnione jest od wartości wskaźnika.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium premiujące  rozstrzygające nr 1 | 3 | 1-4 pkt |
| 3. | Poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej  w miastach subregionalnych i/lub ich obszarów funkcjonalnych | Punktowane będą projekty, które przyczynią się do integracji i poprawy dostępności różnych środków transportu publicznego na obszarze, na którym realizowany jest projekt oraz zwiększą mobilność mieszkańców miast subregionalnych i/lub ich obszarów funkcjonalnych:  1 pkt – projekt dotyczy poprawy skomunikowania „do” lub „z” rdzenia obszaru miejskiego,  1 pkt – projekt dotyczy jednego z głównych ciągów komunikacyjnych w miastach subregionalnych i/lub ich obszarów funkcjonalnych,  1 pkt – projekt umożliwia/ułatwia skomunikowanie ośrodków edukacji, ochrony zdrowia, stref aktywności gospodarczej, skupisk miejsc pracy oraz osiedli mieszkaniowych.  Uzyskane punkty sumują się.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium premiujące | 3 | 1-3 pkt |
| 4. | Komplementarność projektu | Oceniane będzie logiczne i tematyczne powiązanie projektu z innymi realizowanymi/zrealizowanymi inwestycjami w tym samym obszarze, stanowiące uzupełnienie/ciąg dalszy projektu/inwestycji.  0 pkt – brak komplementarności,  1 pkt – komplementarność z 1 projektem/ inwestycją,  2 pkt – komplementarny z 2 projektami/ inwestycjami,  3 pkt – komplementarny z co najmniej 3 projektami/inwestycjami.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium premiujące | 2 | 0-3 pkt |
| 5. | Kompleksowość projektu | Punktowane będą projekty kompleksowe, tj. dotyczące jak największej liczby elementów infrastruktury mających wpływ na zmniejszenie emisji CO2 i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców oraz zwiększające efektywność energetyczną transportu publicznego w miastach subregionalnych i przyczyniające się do poprawy funkcjonowania systemu komunikacyjnego:   1. centra przesiadkowe, 2. obiekty P&R, B&R, 3. ciągi piesze, przejścia dla pieszych, azyle dla pieszych, 4. drogi rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe, 5. przystanki, wysepki, infrastruktura punktowa służąca poprawie jakości publicznego transportu miejskiego, 6. zaplecze techniczne do obsługi taboru, 7. modernizacja zajezdni autobusowych wraz  z infrastrukturą do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych, 8. infrastruktura drogowa transportu publicznego (buspasy, pasy skrętów dla autobusów, śluzy na skrzyżowaniach, budowa/przebudowa kanalizacji teletechnicznej, infrastruktura drogowa przy pętlach autobusowych, stacjach kolejowych lub obiektach P&R, B&R wraz z odcinkami dróg łączących je bezpośrednio z drogami miejskimi, wyposażenie dróg i ulic w niezbędne obiekty i urządzenia drogowe służące bezpieczeństwu ruchu pojazdów transportu publicznego), 9. systemy zarządzania ruchem, 10. energooszczędne oświetlenie uliczne i drogowe, 11. budowa i rozbudowa infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów bezemisyjnych indywidualnych, 12. zakup niskoemisyjnego i zeroemisyjnego taboru autobusowego.   1 pkt – 1-2 podpunkty z listy,  2 pkt – 3-4 podpunkty z listy,  3 pkt – 5-6 podpunktów z listy,  4 pkt – 7 i więcej podpunktów z listy.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium premiujące  rozstrzygające nr 2 | 2 | 1-4 pkt |
| 6. | Obszar realizacji projektu | Projekt realizowany na obszarze:  1 pkt – 1 gminy,  2 pkt – 2 gmin,  3 pkt – 3 i więcej gmin.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium premiujące | 2 | 1-3 pkt |
| 7. | Integracja taryfowa oraz „Mobilność jako usługa” | 0 pkt – projekt nie przewiduje wprowadzenia integracji taryfowej oraz koncepcji „Mobilność jako usługa”,  5 pkt – projekt przewiduje wprowadzenie integracji taryfowej oraz koncepcji „Mobilność jako usługa”.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium premiujące | 1 | 0 lub 5 pkt |
| 8. | Zakup taboru | 0 pkt – projekt nie przewiduje zakupu autobusów lub przewiduje zakup autobusów niskoemisyjnych,  5 pkt – projekt przewiduje zakup autobusów zeroemisyjnych.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium premiujące | 1 | 0 lub 5 pkt |
| 9. | Udział środków własnych wyższy od minimalnego | Wkład własny wyższy od minimalnego o:  - ≤ 5 p.p. - 0 pkt,  - >5 p.p. ≤ 10 p.p. - 1 pkt,  - >10 p.p. ≤ 15 p.p. - 2 pkt,  - powyżej 15 p.p. - 3 pkt.  p.p. – punkt procentowy  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium premiujące | 1 | 0-3 pkt |
| 10. | Projekt realizowany  w partnerstwie | Punktowane będą projekty realizowane w ramach partnerstwa/współpracy podmiotów uprawnionych na podstawie SZOP FEO 2021-2027 do otrzymania wsparcia w ramach działania.  0 pkt – brak partnerstwa,  1 pkt – partnerstwo dwóch podmiotów,  2 pkt – partnerstwo trzech podmiotów,  3 pkt – partnerstwo 4 i więcej podmiotów.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium premiujące | 1 | 0-3 pkt |

| **Typ przedsięwzięcia:**  **8. Realizacja działań związanych z przygotowaniem i aktualizacją planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) – jako samodzielny projekt.** |
| --- |

| **Kryteria merytoryczne szczegółowe (punktowane)** | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Nazwa kryterium** | **Definicja** | **Opis znaczenia kryterium** | **Waga** | **Punktacja** |
| *1* | *2* | *3* | *4* | *5* | *6* |
| 1. | Zawiązana współpraca instytucjonalna | 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).  2 pkt – wskazano podmioty (jednostki administracyjne), zaangażowane w opracowanie oraz wdrożenie SUMP, w tym podmiot wiodący oraz podmioty współpracujące;  3 pkt – podpisano dokumenty regulujące zasady współpracy i podział obowiązków pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w opracowanie oraz wdrożenie SUMP;  1 pkt – powołano koordynatora procesu planowania prac nad SUMP oraz zespół odpowiedzialny za przygotowanie oraz wdrożenie SUMP.    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.  Punkty sumują się.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium premiujące rozstrzygające nr 1 | 1 | 0-6 pkt |
| 2. | Przygotowany raport z zakresu prac nad SUMP (tzw. „scoping report”) | Ocenie podlegać będzie opis stopnia zaawansowania prac związanych z przygotowaniem Wnioskodawcy do opracowania SUMP.  1 pkt – dokonano przeglądu istniejących dokumentów strategicznych (np. dotyczących transportu, planowania przestrzennego, mobilności, gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska), istotnych dla przygotowania SUMP na poziomie regionalnym oraz omówiono wyniki przeprowadzonej samooceny, np. według Poradnika opracowania SUMP Civitas Prosperity lub narzędzia samooceny dostępnego pod adresem https://www.sump-assessment.eu/start;  2 pkt – dokonano identyfikacji interesariuszy;  1 pkt – dokonano identyfikacji potrzeb grup wykluczonych;  1 pkt – uzgodniono harmonogram działań dotyczących przygotowania i przyjmowania SUMP z uwzględnieniem potencjalnej konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko;  2 pkt – przeprowadzono diagnozę głównych problemów związanych z transportem publicznym, rowerowym, pieszym, samochodowym;  1 pkt – przeprowadzono diagnozę w zakresie logistyki miejskiej;  1 pkt – ustalono priorytety dla zidentyfikowanych problemów;  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).  Punkty sumują się.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium premiujące rozstrzygające nr 2 | 1 | 0-10 pkt |
| 3. | Zaplanowany udział interesariuszy oraz obywateli | Ocenie podlegać będzie planowany stopień włączenia zidentyfikowanych interesariuszy1 oraz obywateli2 w proces przygotowania SUMP.  1 pkt – wskazano etapy, na których angażowani będą zidentyfikowani interesariusze oraz obywatele;  1 pkt – wskazano metody badawcze, niezbędne do opracowania SUMP3;  1 pkt – rozpoczęto konsultacje z interesariuszami lub społeczeństwem;  1 pkt – rozpoczęto minimum jedno z badań jakościowych.  Punkty sumują się.  1 Interesariusze to wszystkie podmioty, grupy lub organizacje, na które SUMP ma i/lub może mieć wpływ.  2 Obywatele to wszystkie osoby mieszkające i/lub pracujące w miejskim obszarze funkcjonalnym, dla którego przygotowywany jest SUMP. Termin używany zamiennie z określeniem „społeczeństwo”, „mieszkańcy”, „ludzie”.  3 Do rekomendowanych metod dla SUMP zaliczamy przynajmniej konsultacje społeczne oraz jedną z metod badań jakościowych.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium premiujące | 1 | 0-4 pkt |
| 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)1;  1 pkt – wszczęto postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego;  1 pkt – podpisano umowę z wybranym wykonawcą.  Punkty sumują się.  1 Należy uwzględnić, że SOOŚ powinna być elementem dokumentacji przetargowej. Może też stanowić odrębne postępowanie przetargowe.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium premiujące | 1 | 0-5 pkt |
| 5. | Uwzględnienie aspektów środowiskowych  w procesie przygotowania SUMP | Ocenie 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 klimatu1.  5 pkt – w SUMP zostanie dokonana analiza wpływu założonych do realizacji celów i pakietów działań na środowisko i klimat.  0 pkt - w SUMP nie zostanie dokonana analiza wpływu założonych do realizacji celów i pakietów działań na środowisko i klimat.  1 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 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.), choć może być jej częścią.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium premiujące | 1 | 0 lub 5 pkt |