

*Załącznik do Uchwały nr 14/2018 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 22 maja 2018 r. w sprawie zmiany sektorowych kryteriów wyboru dla projektów z obszaru kolei miejskiej w ramach działania 5.2 Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020*

Nr	Nr działania	Kryterium, punkt, strona	Zapis w wersji obowiązującej	Propozycja zmiany	Uzasadnienie
1.	Działanie 5.2 B: Kolej miejska	n/d	<p>B: Kolej miejska</p> <p>Typ projektu: budowa, modernizacja i rehabilitacja linii kolejowych, w tym z możliwością: instalacji ERTMS, budowy i modernizacji przystanków kolejowych, systemów zasilania trakcyjnego i sieci trakcyjnej, systemów sterowania ruchem kolejowym, systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi oraz obiektów inżynierskich</p>	<p>B: Kolej miejska</p> <p>1. Typ projektu: budowa, modernizacja i rehabilitacja linii kolejowych, w tym z możliwością: instalacji ERTMS, budowy i modernizacji przystanków kolejowych, systemów zasilania trakcyjnego i sieci trakcyjnej, systemów sterowania ruchem kolejowym, systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi (<b><u>m.in. systemów biletowych i systemów informacji pasażerskiej</u></b>) oraz obiektów inżynierskich.<sup>1</sup></p> <p>3. <b><u>Typ projektu: systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe.</u></b><sup>2</sup></p> <p><sup>1</sup> Projekty, w których co najmniej 50% wartości kosztów kwalifikowalnych stanowi komponent infrastrukturalny (nie związany z systemem informacji pasażerskiej, systemem biletowym) zaliczane są do 1 Typu. <sup>2</sup> Projekty, w których co najmniej 50% wartości kosztów kwalifikowalnych stanowi komponent związany z systemem informacji pasażerskiej, systemem biletowym zaliczane są do 3 Typu, zgodnie z numeracją typów projektów w SzOOP</p>	<p>Propozycja zmiany zapisów wynika z dodania w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych nowego typu projektów tj: 3. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe (który w ramach kryteriów został – w zależności od udziału komponentu infrastrukturalnego – włączony do typu projektu nr 1 lub jako oddzielny typ projektu) oraz planowanego ogłoszenia konkursu dla wskazanych w SZOOP-ie (Działania 5.2, B: Kolej miejska) typu projektów 1 i 3.</p>
4.	Działanie 5.2	<p>Dodatkowe kryteria formalne: Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji pkt 8</p>	<p>Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji.</p> <p>Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).</p>	<p>Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji (projekt Typu 1) i/lub projekt jest gotowy do funkcjonowania (pełne uruchomienie systemu) bezpośrednio po zakończeniu fazy inwestycyjnej projektu oraz po pozytywnym zweryfikowaniu sprawności systemu potwierdzonego wynikami przeprowadzonych testów (projekt Typu 3).</p> <p>Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).</p>	<p>Propozycja zmiany zapisów wynika z dodania w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych nowego typu projektów tj: 3. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe (który w ramach kryteriów został – w zależności od udziału komponentu infrastrukturalnego – włączony do typu projektu nr 1 lub jako oddzielny typ projektu) oraz planowanego ogłoszenia konkursu dla wskazanych w SZOOP-ie (Działania 5.2, B: Kolej miejska) typu projektów 1 i 3.</p>

*Załącznik do Uchwały nr 14/2018 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 22 maja 2018 r. w sprawie zmiany sektorowych kryteriów wyboru dla projektów z obszaru kolei miejskiej w ramach działania 5.2 Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020*

Nr	Nr działania	Kryterium, punkt, strona	Zapis w wersji obowiązującej	Propozycja zmiany	Uzasadnienie
					3.
5.	Działanie 5.2	Dodatkowe kryteria formalne: Polożenie na obszarze funkcjonalnym miasta wojewódzkiego pkt 9	<p>Projekt dotyczy infrastruktury kolejowej położonej na obszarze funkcjonalnym<sup>1</sup>, po której odbywa się ruch o charakterze aglomeracyjnym.</p> <p>Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).</p> <p><sup>1</sup> Możliwa jest realizacja projektu, w ramach którego część infrastruktury leży poza granicami wyznaczonego obszaru funkcjonalnego miasta wojewódzkiego (np. węzły kolejowe), gdy wynika to z obiektywnych przyczyn technicznych i jest niezbędne dla prawidłowej realizacji projektu.</p>	<p>Projekt dotyczy infrastruktury kolejowej lub systemów usprawniających ruch na obszarze funkcjonalnym<sup>3</sup> lub innym wykraczającym poza ten obszar<sup>4</sup>, po którym odbywa się ruch o charakterze aglomeracyjnym (dotyczy typu 1) lub w ramach którego realizowane są przewozy pasażerskie o charakterze aglomeracyjnym lub wojewódzkim (dotyczy typu 3).</p> <p>Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).</p> <p><sup>3</sup> W przypadku określenia granic obszaru funkcjonalnego należy odnieść się do zapisów Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla poszczególnych województw, w których dokonano delimitacji ww. obszarów.</p> <p><sup>4</sup> Możliwa jest realizacja projektu, w ramach którego część infrastruktury leży poza granicami wyznaczonego obszaru funkcjonalnego miasta wojewódzkiego (np. węzły kolejowe), gdy wynika to z obiektywnych przyczyn technicznych lub organizacyjnych i jest niezbędne dla prawidłowej realizacji projektu.</p>	<p>Propozycja zmiany zapisów wynika z dodania w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych nowego typu projektów tj: 3. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe (który w ramach kryteriów został – w zależności od udziału komponentu infrastrukturalnego – włączony do typu projektu nr 1 lub jako oddzielny typ projektu) oraz planowanego ogłoszenia konkursu dla wskazanych w SZOOP-ie (Działania 5.2, B: Kolej miejska) typu projektów 1 i 3.</p> <p>Ponadto doprecyzowanie kryterium jest konieczne, aby uniknąć wątpliwości interpretacyjnych zarówno w trakcie oceny projektów jak również w procedurze odwoławczej.</p>
6.	Działanie 5.2	Dodatkowe kryteria formalne: Zgodność z TSI (Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności)  pkt 10	Zgodność z TSI (Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności)	Zgodność z TSI (Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności)  (jeśli dotyczy)	Propozycja zmiany zapisów wynika z dodania w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych nowego typu projektów tj: 3. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe (który w ramach kryteriów został – w zależności od udziału komponentu infrastrukturalnego – włączony do typu projektu nr 1 lub jako oddzielny typ projektu) oraz planowanego ogłoszenia konkursu dla wskazanych w SZOOP-ie (Działania 5.2, B: Kolej miejska) typu projektów 1 i 3.

*Załącznik do Uchwały nr 14/2018 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 22 maja 2018 r. w sprawie zmiany sektorowych kryteriów wyboru dla projektów z obszaru kolei miejskiej w ramach działania 5.2 Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020*

Nr	Nr działania	Kryterium, punkt, strona	Zapis w wersji obowiązującej	Propozycja zmiany	Uzasadnienie
					3.
7.	Działanie 5.2	Dodatkowe kryteria formalne: Zgodność z Kontraktem Terytorialnym  pkt 12	Projekt ujęty w Kontrakcie Terytorialnym właściwym dla danego województwa.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	Projekt <b>jest</b> ujęty w Kontrakcie Terytorialnym właściwym dla danego województwa.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	Poprawka techniczna.
8.	Działanie 5.2	Kryteria merytoryczne I stopnia: Przygotowanie projektu do realizacji ( <b>dot. projektów Typu 1</b> )  pkt 1	W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów.  max 3 pkt - prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane: 3 pkt - uregulowane w 100 % 2 pkt - uregulowane co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę (w przypadku realizacji projektów w systemie „buduj”) / uregulowane co najmniej w 50 % (w przypadku realizacji projektów w systemie „zaprojektuj i wybuduj”). 1 pkt – projekt budowlany co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy. 1 pkt - decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca wszystkie elementy projektu, które jej wymagają. max 3 pkt - dokumentacja przetargowa dot. zakresu rzeczowego (pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego) posiadana w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości zamówień w ramach projektu 3 pkt – współczynnik $\geq 50\%$ 2 pkt – $50\% > \text{współczynnik} \geq 30\%$ 1 pkt – $30\% > \text{współczynnik} \geq 20\%$	W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji, <b>projekt</b> otrzymuje maksymalną liczbę punktów.  max 3 pkt - prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane: 3 pkt - uregulowane w 100 % 2 pkt - uregulowane co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę (w przypadku realizacji projektów w systemie „buduj”) / uregulowane co najmniej w 50 % (w przypadku realizacji projektów w systemie „zaprojektuj i wybuduj”). 1 pkt – projekt budowlany <b>przygotowano</b> co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy. 1 pkt – <b>dla projektu wydano decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach obejmujące</b> wszystkie elementy projektu, które jej wymagają. max 3 pkt - dokumentacja przetargowa dot. zakresu rzeczowego (pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego) posiadana w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości zamówień w ramach projektu 3 pkt – współczynnik $\geq 50\%$ 2 pkt – $50\% > \text{współczynnik} \geq 30\%$ 1 pkt – $30\% > \text{współczynnik} \geq 20\%$	Podział kryterium nr 1 na dotyczące projektów Typu 1 oraz dotyczące projektów Typu 3). Propozycja zmiany zapisów wynika z dodania w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych nowego typu projektów tj: 3. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe (który w ramach kryteriów został – w zależności od udziału komponentu infrastrukturalnego – włączony do typu projektu nr 1 lub jako oddzielny typ projektu) oraz planowanego ogłoszenia konkursu dla wskazanych w SZOOP-ie (Działania 5.2, B: Kolej miejska) typu projektów 1 i 3.
9.		Kryteria merytoryczne I	Brak zapisów	W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy	Podział kryterium nr 1 na dotyczące projektów Typu 1 oraz dotyczące

Załącznik do Uchwały nr 14/2018 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 22 maja 2018 r. w sprawie zmiany sektorowych kryteriów wyboru dla projektów z obszaru kolei miejskiej w ramach działania 5.2 Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

Nr	Nr działania	Kryterium, punkt, strona	Zapis w wersji obowiązującej	Propozycja zmiany	Uzasadnienie
		<p>stopnia: Przygotowanie projektu do realizacji (<b>dot. projektów Typu 3</b>)</p> <p>Pkt 1</p>		<p>do realizacji, projekt otrzymuje maksymalną liczbę punktów.</p> <p>max 3 pkt - prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane:</p> <p>3 pkt - uregulowane w 100 %</p> <p>2 pkt - uregulowane co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę (w przypadku realizacji projektów w systemie „buduj”) / uregulowane co najmniej w 50 % (w przypadku realizacji projektów w systemie „zaprojektuj i wybuduj”).</p> <p>1 pkt – projekt budowlany przygotowano co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy.</p> <p>1 pkt – dla projektu wydano decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach obejmujące wszystkie elementy projektu, które jej wymagają.</p> <p>max 3 pkt - dokumentacja przetargowa dot. zakresu rzeczowego (pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego) posiadana w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości zamówień w ramach projektu</p> <p>3 pkt – współczynnik <math>\geq 50\%</math></p> <p>2 pkt – <math>50\% &gt; \text{współczynnik} \geq 30\%</math></p> <p>1 pkt – <math>30\% &gt; \text{współczynnik} \geq 20\%</math></p> <p>1 pkt - przygotowano szczegółową koncepcję realizacji systemu informacji pasażerskiej/ systemu biletowego. Koncepcja powinna zawierać co najmniej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– planowane etapy przygotowania,</li> <li>– szczegółowe rozwiązania techniczne,</li> <li>– technologię i etapy wdrożenia,</li> <li>– lokalizację inwestycji,</li> <li>– harmonogram rzeczowo – finansowy,</li> <li>– informacje, na podstawie których będzie możliwa ocena realizacji poszczególnych etapów projektu w zakresie dotrzymania planowanego terminu realizacji projektu.</li> </ul> <p>2 pkt – szczegółowa koncepcja zawiera dodatkowe elementy, które wykraczają poza katalog wskazany przy 1 pkt.</p>	<p>projektów Typu 3).</p> <p>Propozycja zmiany zapisów wynika z dodania w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych nowego typu projektów tj: 3. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe (który w ramach kryteriów został – w zależności od udziału komponentu infrastrukturalnego – włączony do typu projektu nr 1 lub jako oddzielny typ projektu) oraz planowanego ogłoszenia konkursu dla wskazanych w SZOOP-ie (Działania 5.2, B: Kolej miejska) typu projektów 1 i 3.</p>

**Załącznik do Uchwały nr 14/2018 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 22 maja 2018 r. w sprawie zmiany sektorowych kryteriów wyboru dla projektów z obszaru kolei miejskiej w ramach działania 5.2 Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020**

Nr	Nr działania	Kryterium, punkt, strona	Zapis w wersji obowiązującej	Propozycja zmiany	Uzasadnienie
10.	Działanie 5.2	Kryteria merytoryczne I stopnia: Komplementarność  pkt 2	Przyznane punkty sumują się (max 6 pkt): 2 pkt - projekt jest końcowym elementem docelowego rozwiązania kolejowego / projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie komunikacyjne. 2 pkt – komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równoległe realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji. 1 pkt - komplementarność z projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku. 1 pkt - komplementarność z równoległe realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji.	Przyznane punkty sumują się (max 6 pkt): 2 pkt - projekt jest końcowym elementem docelowego rozwiązania kolejowego / projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie komunikacyjne. 2 pkt – komplementarność międzygałęziowa (z innymi <b>niż kolej miejska rodzajami</b> transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równoległe realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji. 1 pkt - komplementarność z projektami <b>kolei miejskiej</b> zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku. 1 pkt - komplementarność z równoległe realizowanymi projektami / z projektami <b>kolei miejskiej</b> zaakceptowanymi do realizacji.	Dostosowanie sposobu badania komplementarności do charakteru projektów.
11.	Działanie 5.2	Kryteria merytoryczne I stopnia: Rozwój infrastruktury kolei miejskiej  pkt 3	Rozwój infrastruktury kolei miejskiej	Rozwój infrastruktury kolei miejskiej (dotyczy projektów Typu 1)	Propozycja zmiany zapisów wynika z dodania w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych nowego typu projektów tj: 3. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe (który w ramach kryteriów został – w zależności od udziału komponentu infrastrukturalnego – włączony do typu projektu nr 1 lub jako oddzielny typ projektu) oraz planowanego ogłoszenia konkursu dla wskazanych w SZOOP-ie (Działania 5.2, B: Kolej miejska) typu projektów 1 i 3.  W związku z powyższym, przedmiotowe kryterium ma zastosowanie do oceny projektów Typu 1.
12.	Działanie 5.2	Kryteria merytoryczne I stopnia: Rozwój infrastruktury kolei miejskiej	Rozwój infrastruktury kolei miejskiej  Realizacja projektu poprawi separację ruchu aglomeracyjnego od dalekobieżnego, poprzez: 2 pkt - budowę na obszarze aglomeracji i/lub jej obszarze funkcjonalnego dodatkowych torów, w tym mijanek lub	Rozwój infrastruktury kolei miejskiej (dotyczy projektów Typu 1)  Realizacja projektu poprawi <b>płynność</b> ruchu aglomeracyjnego <b>lub jego separację</b> od dalekobieżnego, poprzez: 2 pkt - budowę na obszarze aglomeracji i/lub jej obszarze	Propozycja zmiany zapisów wynika z dodania w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych nowego typu projektów tj: 3. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe (który w ramach kryteriów został – w zależności od

*Załącznik do Uchwały nr 14/2018 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 22 maja 2018 r. w sprawie zmiany sektorowych kryteriów wyboru dla projektów z obszaru kolei miejskiej w ramach działania 5.2 Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020*

Nr	Nr działania	Kryterium, punkt, strona	Zapis w wersji obowiązującej	Propozycja zmiany	Uzasadnienie
		pkt 3	przystanków kolejowych 1 pkt - zastosowanie innych rozwiązań technicznych służących poprawie płynności ruchu kolejowego w obrębie aglomeracji	funkcjonalnego dodatkowych torów, w tym mijanek lub przystanków kolejowych 1 pkt - zastosowanie innych rozwiązań technicznych służących poprawie płynności ruchu kolejowego w obrębie aglomeracji	udziału komponentu infrastrukturalnego – włączony do typu projektu nr 1 lub jako oddzielny typ projektu) oraz planowanego ogłoszenia konkursu dla wskazanych w SZOOP-ie (Działania 5.2, B: Kolej miejska) typu projektów 1 i 3.  W związku z powyższym, przedmiotowe kryterium ma zastosowanie od oceny projektów typu 1.  Ponadto, uwzględnienie w kryterium działań na rzecz poprawy płynności ruchu aglomeracyjnego, niezależnie od jego separacji z ruchem dalekobieżnym.
13.	Działanie 5.2	Kryteria merytoryczne I stopnia: Usprawnienie funkcjonowania kolei miejskiej (dotyczy typu projektów 3)  pkt 4	Brak kryterium	Usprawnienie funkcjonowania kolei miejskiej (dotyczy typu projektów Typu 3)	Propozycja zmiany zapisów wynika z dodania w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych nowego typu projektów tj: 3. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe (który w ramach kryteriów został – w zależności od udziału komponentu infrastrukturalnego – włączony do typu projektu nr 1 lub jako oddzielny typ projektu) oraz planowanego ogłoszenia konkursu dla wskazanych w SZOOP-ie (Działania 5.2, B: Kolej miejska) typu projektów 1 i 3.  W związku z powyższym, zaistniała konieczność dodania kryterium dedykowanego ocenie projektów typu 3.
14.	Działanie 5.2	Kryteria merytoryczne I stopnia: Usprawnienie funkcjonowania kolei miejskiej	Brak kryterium	Przyznane punkty sumują się (max 5 pkt) Realizacja projektu usprawni funkcjonowanie transportu aglomeracyjnego poprzez: 3 pkt – uproszczenie lub ujednoczenie systemu opłat za podróż:	Propozycja zmiany zapisów wynika z dodania w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych nowego typu projektów tj: 3. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe (który w ramach kryteriów został – w zależności od udziału komponentu infrastrukturalnego

*Załącznik do Uchwały nr 14/2018 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 22 maja 2018 r. w sprawie zmiany sektorowych kryteriów wyboru dla projektów z obszaru kolei miejskiej w ramach działania 5.2 Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020*

Nr	Nr działania	Kryterium, punkt, strona	Zapis w wersji obowiązującej	Propozycja zmiany	Uzasadnienie
		(dotyczy typu projektów 2 lub 3)  pkt 4		<ul style="list-style-type: none"> <li>1 pkt – wprowadzenie usprawnień u 1 organizatora przewozów</li> <li>2 pkt – integracja biletowa co najmniej 2 organizatorów przewozów działających we wspólnym systemie taryfowym</li> <li>3 pkt – integracja biletowa co najmniej 2 organizatorów przewozów działających w różnych systemach taryfowych.</li> </ul> <p>1 pkt – obniżenie kosztów podróży ponoszonych przez pasażera 1 pkt – podniesienie poziomu jakości obsługi pasażerów</p>	<p>– włączony do typu projektu nr 1 lub jako oddzielny typ projektu) oraz planowanego ogłoszenia konkursu dla wskazanych w SZOOP-ie (Działania 5.2, B: Kolej miejska) typu projektów 1 i 3.</p> <p>W związku z powyższym, zaistniała konieczność dodania kryterium dedykowanego ocenie projektów Typu 3.</p>
15.	Działanie 5.2	Kryteria merytoryczne I stopnia: Spójność z istniejącymi zintegrowanymi planami rozwoju transportu publicznego/strategią ZIT pkt. 5	<p>Posiadanie przez beneficjenta planu wykonania projektu i jego spójność ze zintegrowanym planem rozwoju transportu publicznego/strategią ZIT.</p> <p>Przyznane punkty sumują się (max 4 pkt) 3 pkt – projekt został wskazany w strategii ZIT jako przedsięwzięcie komplementarne do inwestycji realizowanych w ramach strategii. 1 pkt - spójność projektu ze zintegrowanym planem rozwoju transportu publicznego (zgodnie ze szczegółowym opisem priorytetu).<sup>9</sup></p> <p><sup>9</sup>Inwestycja odpowiada na wyzwania konkretnego obszaru problemowego opisane w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.</p>	<p>Plan wykonania projektu potwierdza jego spójność ze zintegrowanym planem rozwoju transportu publicznego/strategią ZIT.</p> <p>Przyznane punkty sumują się (max 4 pkt) 3 pkt – projekt jest przedsięwzięciem komplementarnym do inwestycji realizowanych w ramach strategii ZIT. 1 pkt - spójność projektu z planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego lub dokumentem równoważnym (zgodnie ze szczegółowym opisem priorytetu).<sup>8</sup></p> <p><sup>8</sup>Inwestycja odpowiada na wyzwania konkretnego obszaru problemowego opisane w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.</p>	<p>Propozycja zmiany zapisów wynika z dodania w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych nowego typu projektów tj: 3. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe(który w ramach kryteriów został – w zależności od udziału komponentu infrastrukturalnego – włączony do typu projektu nr 1 lub jako oddzielny typ projektu) oraz planowanego ogłoszenia konkursu dla wskazanych w SZOOP-ie (Działania 5.2, B: Kolej miejska) typu projektów 1 i 3.</p> <p>Ponadto w związku z mało precyzyjnymi zapisami w niektórych ZIT- ach nie zawsze jest pewne, w jaki sposób wskazany został konkretny projekt. Proponujemy zatem poddanie ocenie komplementarność na podstawie zapisów w WoD oraz w ZIT.</p>
16.	Działanie 5.2	Kryteria merytoryczne I stopnia: Wpływ na system transportowy aglomeracji pkt. 6	<p>Przyznane punkty sumują się (max 4 pkt) Realizacja projektu przyczyni się do: 2 pkt - zwiększenia ilości pasażerów kolei miejskiej/transportu publicznego na obszarze aglomeracji 2 pkt - ograniczenia ruchu samochodowego w obszarze aglomeracji -</p>	<p>Przyznane punkty sumują się (max 4 pkt) Realizacja projektu przyczyni się do: 1 pkt - zwiększenia liczby pasażerów kolei miejskiej/transportu publicznego na obszarze aglomeracji 1 pkt - ograniczenia ruchu samochodowego w obszarze aglomeracji.</p>	<p>Propozycja zmiany zapisów wynika z dodania w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych nowego typu projektów tj: 3. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe(który w ramach kryteriów został – w zależności od udziału komponentu infrastrukturalnego</p>

Załącznik do Uchwały nr 14/2018 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 22 maja 2018 r. w sprawie zmiany sektorowych kryteriów wyboru dla projektów z obszaru kolei miejskiej w ramach działania 5.2 Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

Nr	Nr działania	Kryterium, punkt, strona	Zapis w wersji obowiązującej	Propozycja zmiany	Uzasadnienie
				1 pkt – wzrostu efektywności ekonomicznej dopłat do publicznego transportu aglomeracyjnego 1 pkt – optymalizacji układu szlaków transportowych zintegrowanych wdrażanym systemem	– włączony do typu projektu nr 1 lub jako oddzielny typ projektu) oraz planowanego ogłoszenia konkursu dla wskazanych w SZOOP-ie (Działania 5.2, B: Kolej miejska) typu projektów 1 i 3.
17.	Działanie 5.2	Kryteria merytoryczne I stopnia: Efektywność ekonomiczna pkt. 7	Efektywność ekonomiczna	Efektywność ekonomiczna (dotyczy projektów Typu 1)  W przypadku projektów Typu 3, które nie są oceniane w ramach tego kryterium, otrzymują one maksymalną liczbę punktów.	Propozycja zmiany zapisów wynika z dodania w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych nowego typu projektów tj: 3. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe (który w ramach kryteriów został – w zależności od udziału komponentu infrastrukturalnego – włączony do typu projektu nr 1 lub jako oddzielny typ projektu) oraz planowanego ogłoszenia konkursu dla wskazanych w SZOOP-ie (Działania 5.2, B: Kolej miejska) typu projektów 1 i 3.  W związku z powyższym, projekty Typu 3 nie podlegają ocenie tego kryterium i – w celu zachowania jednej sumy punktacji dla obu typów projektów – otrzymują w tym przypadku maksymalną liczbę punktów.
18.	Działanie 5.2	Kryteria merytoryczne I stopnia: Efektywność ekonomiczna pkt. 7	Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg wartości ERR w przedziałach określonych jednokrotnie z datą zamknięcia oceny aplikacji konkursowych, przy zastosowaniu średnich harmonicznnych wyliczonych na podstawie potwierdzonych wartości ERR, po odrzuceniu skrajnych wyników: 4 pkt – $H_3 < ERR$ 3 pkt – $H_2 < ERR \leq H_3$ ; 2 pkt – $H_1 < ERR \leq H_2$ 1 pkt – $i < ERR \leq H_1$ , gdzie $i$ to ekonomiczna stopa dyskontowa, $H_2$ to średnia harmoniczna ERR projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników, $H_1$ to średnia harmoniczna	Ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji. Suma punktów (max. 4pkt): 4 pkt – gdy $ERR \geq 15\%$ ; 3 pkt – gdy $11\% \leq ERR < 15\%$ ; 2 pkt – gdy $7\% \leq ERR < 11\%$ ; 1 pkt – gdy $4,5\% \leq ERR < 7\%$ .	Propozycja rezygnacji z zapisu odnoszącego się do średniej harmonicznej, która była wyliczana z datą zamknięcia oceny aplikacji konkursowych. Dlatego proponuje się ocenę projektów na podstawie wskaźnika ERR.



*Załącznik do Uchwały nr 14/2018 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 22 maja 2018 r. w sprawie zmiany sektorowych kryteriów wyboru dla projektów z obszaru kolei miejskiej w ramach działania 5.2 Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020*

Nr	Nr działania	Kryterium, punkt, strona	Zapis w wersji obowiązującej	Propozycja zmiany	Uzasadnienie
			drugiego najniższego wyniku ERR oraz H2, a H3 to średnia harmoniczna drugiego najwyższego wyniku ERR oraz H2.		
19.	Działanie 5.2	n/d Maksymalna liczba punktów	72	70	Zmian sumy punktów wynika ze zmian w tym zakresie w poszczególnych kryteriach oceny projektów.