

Załącznik do Uchwały nr 9/2018 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 26 marca 2018 r. w sprawie przyjęcia sektorowych kryteriów wyboru dla typu projektu Inwestycje taborowe w ramach działania 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

DZIAŁANIE 6.1. Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach

Typ projektu: Inwestycje taborowe

Tryb wyboru: konkursowy

Projekty oceniane są kryteriami:

- Horyzontalne kryteria formalne
- Kryteria merytoryczne I stopnia (w tym właściwe kryteria horyzontalne)
- Horyzontalne kryteria merytoryczne II stopnia
- Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

Kryteria merytoryczne I stopnia

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	WAGA	MAX. PUNKTACJA
1.	Zmniejszenie emisji w niższych warstwach atmosfery oraz CO ₂ w wyniku realizacji projektu	<p>Ocena, na ile w ujęciu procentowym zmniejszą się emisje z linii transportu publicznego objętych projektem w niższych warstwach atmosfery oraz CO₂ w wyniku realizacji projektu.</p> <p>Ocena opierać się będzie na zmonetyzowanej bieżącej wartości netto emisji w niższych warstwach atmosfery (NMHC/NMVOC, NO_x, PM, SO₂) oraz CO₂ 'bez projektu (W0)' i 'z projektem (W1)' pochodzącej z analizy kosztów i korzyści projektu przedłożonej przez beneficjenta (wartości przepisuje się z analizy społeczno-ekonomicznej).</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>Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg wartości X w przedziałach określonych jednokrotnie z datą zamknięcia oceny aplikacji konkursowych, przy zastosowaniu średnich harmonicznnych wyliczonych na podstawie potwierdzonych wartości NPV emisji niskich oraz CO₂ projektów zaakceptowanych do listy rankingowej, po odrzuceniu skrajnych wyników:</p> <p>4 pkt – $H3 < X$ 3 pkt – $H2 < X \leq H3$ 2 pkt – $H1 < X \leq H2$ 1 pkt – $X \leq H1$</p> <p>Gdzie: X to wartość obniżenia emisji niskich oraz CO₂ wyliczona ze wzoru $X = \text{'NPV emisji w niskich warstwach atmosfery oraz CO}_2 \text{ w W0' / 'NPV emisji niskich warstwach atmosfery oraz CO}_2 \text{ w W1'}$ H2 to średnia harmoniczna X projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników H1 to średnia harmoniczna drugiego najniższego wyniku X oraz H2</p>	2	8

			H3 to średnia harmoniczna drugiego najwyższego wyniku X oraz H2		
2.	Ekspozycja osób (mieszkańców) na emisje niskie w obszarze projektu	<p>Liczba osób (mieszkańców) narażonych na emisje w bezpośrednim otoczeniu projektu w pasie o szerokości 250 metrów z każdej strony od osi jezdni¹ bezpośrednio otaczającym linie autobusowe objęte projektem przypadająca na 1 km linii objętych projektem.</p> <p>Liczbę osób (mieszkańców) ustala się na podstawie deklaracji dotyczących wywozu odpadów komunalnych.</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>Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg wartości X w przedziałach określonych jednokrotnie z datą zamknięcia oceny aplikacji konkursowych, przy zastosowaniu średnich harmonicznnych wyliczonych na podstawie potwierdzonych wartości wskaźnika ekspozycji X projektów zaakceptowanych do listy rankingowej, po odrzuceniu skrajnych wyników:</p> <p>4 pkt – $H3 < X$ 3 pkt – $H2 < X \leq H3$ 2 pkt – $H1 < X \leq H2$ 1 pkt – $X \leq H1$</p> <p>Gdzie: X to wartość ekspozycji osób (mieszkańców) na emisje niskie liczona ze wzoru: $X = \text{'liczba osób narażonych na emisje w pasie 250 m z każdej strony linii objętych projektem'} / \text{'liczba km linii objętych projektem'}^2$ H2 to średnia harmoniczna X projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników H1 to średnia harmoniczna drugiego najniższego wyniku X oraz H2 H3 to średnia harmoniczna drugiego najwyższego wyniku X oraz H2</p>	2	8
3.	Promocja transportu zbiorowego	<p>Tabor będący przedmiotem projektu będzie objęty systemem ITS wspierającym transport zbiorowy i/lub będzie poruszał się po trasach, na których (w całości lub części) obowiązuje uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu publicznym.</p> <p>Ocena czy tabor sfinansowany w ramach projektu będzie objęty działaniami na rzecz</p>	<p>Przyznane punkty sumują się (max 4 pkt)</p> <p>1 pkt – tabor będący przedmiotem projektu będzie objęty systemem ITS wspierającym transport zbiorowy (np. regulacji świateł na skrzyżowaniach z priorytetem dla transportu zbiorowego). 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</p>	4	16

¹ W przypadku gdy budynek mieszkalny znajduje się tylko częściowo w ww. pasie należy uwzględnić go w całości.

² Jeśli projekt obejmuje kilka linii pokrywających się przebiegiem trasy na użytek wyliczenia wskaźnika zarówno liczbę osób (mieszkańców) w otoczeniu, jak i kilometrów linii pokrywających się należy ująć jednokrotnie

		<p>promocji transportu publicznego oraz czy Beneficjent prowadzi politykę biletową zachęcającą do korzystania z transportu zbiorowego. Działania powinny zostać opisane we wniosku o dofinansowanie i uwzględnione w analizie finansowo-ekonomicznej. Działania związane z promocją transportu zbiorowego muszą funkcjonować najpóźniej w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie.</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>publicznej na system w czasie rzeczywistym. 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. Kryterium dot. systemu który uprzywilejowuje transport publiczny</p> <p>1 pkt – tabor będący przedmiotem projektu będzie objęty systemem uprzywilejowującym transport zbiorowy w ruchu publicznym (np. buspasy stałe lub czasowe w godzinach szczytu, wydzielone tory, wspólny pas dla pojazdów transportu publicznego, śluzy przy wjazdach na skrzyżowanie itp.). Kryterium dot. infrastruktury dzięki której transport publiczny uzyskuje priorytet w ruchu</p> <p>2 pkt - polityka biletowa zachęcająca do korzystania z transportu zbiorowego (dot. ulg innych niż ustawowe np. bezpłatna komunikacja miejska dla wszystkich podróżnych lub wybranych grup, wspólny bilet umożliwiający podróż różnymi środkami transportu zbiorowego na terenie miasta i gmin ościennych, zwolnienie z opłat za postój w strefie P&R użytkowników pojazdów indywidualnych kontynuujących podróż transportem zbiorowym)</p>		
4.	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 ochrony powietrza i zmniejszenia hałasu.</p> <p>Beneficjent powinien wykazać w SW, że co najmniej jeden pełny rok kalendarzowy przed ogłoszeniem bieżącego konkursu podjęto odpowiednie działania regulacyjne, organizacyjne lub inwestycyjne w tym zakresie.</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>Przyznane punkty sumują się (max 4 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, strefy płatnego parkowania, wyznaczenie stref zamkniętych dla ruchu indywidualnego). Działania odnoszą się do obszaru miasta, a nie tylko do obszaru realizacji projektu</p> <p>2 pkt – działania na rzecz ograniczenia hałasu emitowanego przez transport w strefach śródmiejskich polegające na ograniczaniu prędkości lub innych metodach uspakajania ruchu. Działania odnoszą się do obszaru miasta, a nie tylko do obszaru realizacji projektu</p>	4	16

5.	Kompleksowość działań na rzecz ochrony powietrza i gospodarki niskoemisyjnej	<p>Ocena, czy w mieście, w którym realizowany jest projekt realizowana jest kompleksowa polityka na rzecz gospodarki niskoemisyjnej, w tym ochrony powietrza</p> <p>Beneficjent powinien wykazać w SW, że na co najmniej jeden pełny rok kalendarzowy przed ogłoszeniem bieżącego konkursu podjęto aktywne działania.</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>Przyznane punkty sumują się (max 3 pkt)</p> <p>1 pkt – prowadzone są działania z zakresu edukacji ekologicznej i kształtowania właściwych postaw społeczeństwa w zakresie oszczędności energii cieplnej i elektrycznej, stosowania w piecach węgla dobrej jakości, aspektów zdrowotnych narażenia na oddziaływanie pyłów zawieszonych</p> <p>-----</p> <p>2 pkt – funkcjonuje instrument wsparcia finansowego na rzecz inwestowania w przyjazne środowisku źródła energii (odnawialne źródła energii, wdrażanie centralnych systemów zasilania w ciepło, zamiana nośników ciepła (węgiel na gaz), wymiana starych pieców węglowych na bardziej nowoczesne, termomodernizacja domów jednorodzinnych</p>	3	9
6.	Lokalizacja na terenie uzdrowiska i/lub w obszarze zabudowy historycznej	<p>Linie transportu miejskiego objęte projektem przebiegają przez obszar o statusie uzdrowiska i/lub przez obszar historycznej zabudowy lub zrekonstruowanej zabudowy historycznej</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>Przyznane punkty sumują się (max 2 pkt)</p> <p>1 pkt – przebieg przez obszar uzdrowiska lub obszar ochrony uzdrowiskowej w rozumieniu Ustawy o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych z dnia 28 lipca 2005 r. (z późn.zm.)</p> <p>-----</p> <p>1 pkt – przebieg przez obszar historycznej zabudowy lub zrekonstruowanej zabudowy historycznej tj. obszar który obejmuje obiekty wpisane do rejestru zabytków/uznane za pomnik historii/park kulturowy w rozumieniu Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dnia 23 lipca 2003 r. (z późn.zm.). Obiekty te muszą znajdować się w odległości 500 m od osi jezdni</p>	2	4
7.	Projekt jest zgodny z gminnym programem rewitalizacji	Projekt stanowi element spójnej koncepcji inwestycyjnej zmierzającej do kompleksowej rewitalizacji obszaru objętego programem rewitalizacji zgodnie z wytycznymi Ministra Rozwoju w zakresie rewitalizacji w programach operacyjnych na lata 2014-2020	1 pkt – w dokumentacji wykazano, że projekt stanowi element spójnej koncepcji inwestycyjnej zmierzającej do kompleksowej rewitalizacji obszaru objętego programem rewitalizacji zgodnie z wytycznymi Ministra Rozwoju w zakresie rewitalizacji w programach operacyjnych na lata 2014-2020 lub projekt znajduje się w obszarze rewitalizacji wyznaczonym w uchwale rady gminy, zgodnie z ustawą z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (z	1	1

		<p>lub projekt znajduje się w obszarze rewitalizacji wyznaczonym w uchwale rady gminy, zgodnie z ustawą z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (z późn. zm.).</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>	późn. zm.).		
8.	Ponadregionalność projektu	<p>Zakres projektu jest zgodny z przyjętą przez Radę Ministrów strategią ponadregionalną oraz jest to przedsięwzięcie o rzeczywistym potencjale ponadregionalnym, tj. cechujące się wartością dodaną wynikającą z koncentracji na zadaniach wykraczających poza obszar województwa, istotnych dla rozwoju na szerszym obszarze.</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>1 pkt – spełnienie co najmniej jednego z czterech warunków będzie skutkowało przyznaniem 1 punktu przy ocenie projektu. Bez względu na to czy projekt spełnia jedno, czy więcej z przedmiotowych warunków, otrzyma zawsze tę samą liczbę punktów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. przedsięwzięcie wynika ze strategii ponadregionalnej (tj. strategii przyjętej przez Radę Ministrów: Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do 2020, Strategia Rozwoju Polski Południowej do roku 2020 Strategia Polski Zachodniej 2020, Strategia Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030) <p>lub</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. projekt realizowany jest w partnerstwie z podmiotem z przynajmniej jednego innego województwa objętego strategią ponadregionalną. Partnerstwo rozumiane jest zgodnie z art. 33 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. 2014 poz. 1146).; <p>lub</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Projekt realizowany jest na terenie więcej niż jednego województwa, przy czym co najmniej jedno z województw objęte jest strategią ponadregionalną oraz jest zgodny z celami strategii ponadregionalnej, <p>lub</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Projekt jest komplementarny z projektem wynikającym ze strategii ponadregionalnej 	1	1

9.	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)	<p>Sprawdzone jest, w jakim stopniu projekt jest zgodny lub komplementarny z celami Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego.</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>Ocena zgodnie z następującą punktacją:</p> <p>2 pkt - projekty, które mają status flagowych projektów w ramach SUE RMB;</p> <p>1 pkt - projekty przyczyniają się do osiągnięcia wskaźników, o których mowa w Planie działania UE dotyczącym Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego dla jednego z obszarów priorytetowych: Transport, Energy, Bio, Agri, Hazards, Nutri, Ship, Safe, Secure, Culture, Tourism, Health.</p>	1	2
Maksymalna liczba punktów					65

Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	OCENA
14.	Przygotowanie projektu do realizacji	<p>Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji.</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 zostanie uznany za „dojrzały” gdy spełnione zostaną łącznie następujące warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> – opracowano studium wykonalności wraz z AKK, w tym szczegóły technologiczno-operacyjne wariantu inwestycji zaplanowanego do realizacji – zgodnie z zakresem wskazanym w regulaminie konkursu – przygotowano Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia³ obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań dotyczących realizacji rzeczowej projektu zakupu/ modernizacji taboru), – wydano (najpóźniej w dniu zakończenia naboru wniosków od dofinansowanie) niezbędne decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, o ile jest to wymagane zakresem inwestycji, – przedstawiono dokument potwierdzający zabezpieczenie dostaw energii w ilości niezbędnej do zapewnienia funkcjonowania projektu 	0/1

³ lub inny dokument posiadany przez Wnioskodawcę, który w sposób równoważny opisuje zakres techniczny planowanego do zakupu/ modernizacji taboru tj. specyfikacje techniczne/ opis przedmiotu zamówienia.

15.	Efektywność ekonomiczna	Ocen efektywności ekonomicznej projektu. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0	0/1
16.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Gotowość do eksploatacji zgodnie z przeznaczeniem/funkcją Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji	0/1
17.	Zapewnienie środków na projekt	Udokumentowane zapewnienie środków na projekt na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie (wskazanie w WPF konkretnych kwot i pozycji w których zabezpieczono środki na projekt). Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	Beneficjent udokumentował 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 stanowiącej załącznik do wniosku o dofinansowanie	0/1
18.	Lokalizacja linii komunikacji miejskiej stanowiącej (stanowiących) przedmiot projektu w obszarze miasta	Linia/linie komunikacji miejskiej wybrane do elektryfikacji przebiegają co najmniej w 50% trasy przez obszar miasta Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	Jeśli linia komunikacji miejskiej objęta projektem wychodzi poza obszar miejski, obsługiwana trasa w obszarze miejskim (wyrażona w km) nie jest krótsza niż 50% długości całej linii ⁴	0/1

⁴Zapis o co najmniej 50% trasy linii na terenie miasta zapewnia możliwość obsługi ruchu dojazdowego z obrzeży miast do strefy śródmiejskiej, jednak eliminuje przypadki zgłoszenia do konkursu linii o charakterze podmiejskim i zamiejskim, regionalnym

19.	Dostosowanie do osób o ograniczonej możliwości poruszania się ⁵	Ocena przyczyniania się projektu do poprawy obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	Realizacja projektu przyczyni się do dostosowania systemu transportowego do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się (w tym także do osób niedosłyszących, niedowidzących, słabowidzących).	0/1
20.	Zgodność ze strategią miejską odnoszącą się do zagadnień niskoemisyjności lub Planem Gospodarki Niskoemisyjnej	Ocena zgodności projektu ze strategią miejską lub Planem Gospodarki Niskoemisyjnej. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	Dla obszarów aglomeracyjnych projekt wynika z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej opracowanego przez właściwy samorząd, a w przypadku pozostałych beneficjentów projekt wynika ze strategii miejskiej odnoszącej się do zagadnień niskoemisyjności	0/1

⁵ Kryterium ma zastosowanie dla naborów ogłoszonych przed wejściem w życie Wytycznych w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020. Dla naborów ogłoszonych po wejściu w życie wytycznych, zastosowanie będzie miało wyłącznie kryterium horyzontalne Zasada równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami”.