

Załącznik do Uchwały

Nr 60 KM FEO 2021-2027

z dnia 14 września 2023 r.

**PRIORYTET 4 FEO 2021-2027**

**DZIAŁANIE 4.2 MOBILNOŚĆ MIESZKAŃCÓW**

**KRYTERIA MERYTORYCZNE SZCZEGÓŁOWE**

**Opole, 2023 r.**

|  |  |
| --- | --- |
| **Priorytet** | **IV. FUNDUSZE EUROPEJSKIE NA RZECZ SPÓJNOŚCI I DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO** |
| **Działanie** | **4.2 Mobilność mieszkańców** |
| **Projekty w trybie konkurencyjnym / niekonkurencyjnym**  **Typy przedsięwzięć:**   1. **Pojazdy niskoemisyjne lub zeroemisyjne spełniające kryteria „pojazdów czystych” w rozumieniu dyrektywy 2009/33/WE (**[**https://www.gov.pl/web/infrastruktura/podstawa-prawna**](https://www.gov.pl/web/infrastruktura/podstawa-prawna)**).** 2. **Infrastruktura transportu publicznego, taka jak np. przystanki autobusowe i kolejowe, zatoki autobusowe, zajezdnie autobusowe, węzły przesiadkowe oraz infrastruktura do ładowania/tankowania pojazdów bezemisyjnych.** 3. **Obiekty P&R – lokalizacja obiektów „park&ride” objętych wsparciem będzie zapewniała integrację z publicznym transportem zbiorowym.**  **W miastach pow. 50 tys. mieszkańców wsparcie dla tych obiektów będzie możliwe pod warunkiem ich zlokalizowania poza obszarem funkcjonalnego śródmieścia, wyznaczonym w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.** 4. **Budowa i rozbudowa infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych indywidualnych.** 5. **Infrastruktura dla użytkowników niezmotoryzowanych, taka jak np. drogi rowerowe czy ścieżki dla pieszych, m.in. połączenia pierwszej/ostatniej mili z transportem publicznym – realizowane jako samodzielne projekty, nie tylko w ramach projektów drogowych.** 6. **Działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym bezpieczeństwo niezmotoryzowanych użytkowników dróg.** | |

| **Kryterium merytoryczne szczegółowe** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Nazwa kryterium** | | **Definicja** | **Opis znaczenia kryterium** |
| *1* | *2* | | *3* | *4* |
| 1. | Projekt realizowany na obszarach poza MOF określonych w Delimitacji Miejskich Obszarów Funkcjonalnych ośrodków powiatowych w województwie opolskim | | Realizowane będą projekty wyłącznie na obszarach poza Miejskimi Obszarami Funkcjonalnymi (MOF) wskazanymi w Delimitacji Miejskich Obszarów Funkcjonalnych ośrodków powiatowych w województwie opolskim\*.  \*(<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 weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium bezwzględne (0/1) |
| 2. | | Zgodność inwestycji  z dokumentami planowania mobilności | Inwestycje objęte wsparciem będą wynikały z **Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030** lub odpowiedniego dokumentu planowania transportu na poziomie lokalnym.  W przypadku inwestycji realizowanych na obszarach miejskich, inwestycje te będą musiały być spójne z właściwymi **Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej** (tzw. SUMP, z ang. Sustainable Urban Mobility Plans), a jeśli nie są one wymagane - z innymi właściwymi dokumentami planowania zrównoważonej mobilności.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium bezwzględne (0/1) |
| 3. | | 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) łączących napęd diesel – elektryczny lub benzyna – elektryczny.  \* **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).  Inwestycje dotyczące zakupu taboru autobusowego wykorzystywanego w pozamiejskim publicznym transporcie zbiorowym wraz z niezbędną infrastrukturą do jego obsługi, a także rozwoju infrastruktury przystankowej oraz działań z zakresu integracji poszczególnych rodzajów transportu służyć mają rozwojowi oraz poprawie zrównoważonej mobilności na szczeblu regionalnym i lokalnym.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium bezwzględne (0/1) |
| 5. | | Inwestycje  w zakresie bezpieczeństwa | Za wyjątkiem obwodnic i obiektów P+R, inwestycje drogowe realizowane na obszarach miast nie będą obejmowały budowy nowych, ani zwiększenia pojemności lub przepustowości istniejących dróg lub parkingów i nie będą przyczyniały się do zwiększenia natężenia ruchu samochodowego na obszarach miejskich.  Inwestycje w zakresie bezpieczeństwa dotyczą inwestycji punktowych, w szczególności w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego (np. zatoczki, podjazdy, zjazdy, przystanki, wysepki) oraz infrastrukturę towarzyszącą (np. chodniki, ścieżki rowerowe).  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 spełnia następujące wymogi:   * 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. | | Wykorzystanie zielonej  i niebieskiej infrastruktury | Tam, gdzie to technicznie możliwe, projekty z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego 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) |
| 9. | | 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) |

| **Projekty w trybie konkurencyjnym**  **Typ przedsięwzięcia:**   1. **Pojazdy niskoemisyjne lub zeroemisyjne spełniające kryteria „pojazdów czystych” w rozumieniu dyrektywy 2009/33/WE (**[**https://www.gov.pl/web/infrastruktura/podstawa-prawna**](https://www.gov.pl/web/infrastruktura/podstawa-prawna)**).** 2. **Infrastruktura transportu publicznego, taka jak np. przystanki autobusowe i kolejowe, zatoki autobusowe, zajezdnie autobusowe, węzły przesiadkowe oraz infrastruktura do ładowania/tankowania pojazdów bezemisyjnych.** 3. **Obiekty P&R – lokalizacja obiektów „park&ride” objętych wsparciem będzie zapewniała integrację z publicznym transportem zbiorowym.**  **W miastach pow. 50 tys. mieszkańców wsparcie dla tych obiektów będzie możliwe pod warunkiem ich zlokalizowania poza obszarem funkcjonalnego śródmieścia, wyznaczonym w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.** 4. **Budowa i rozbudowa infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych indywidualnych.** 5. **Infrastruktura dla użytkowników niezmotoryzowanych, taka jak np. drogi rowerowe czy ścieżki dla pieszych, m.in. połączenia pierwszej/ostatniej mili z transportem publicznym – realizowane jako samodzielne projekty, nie tylko w ramach projektów drogowych.** 6. **Działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym bezpieczeństwo niezmotoryzowanych użytkowników dróg.** |
| --- |

| **Kryterium 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 dostępności komunikacyjnej na obszarach poza MOF określonych w Delimitacji Miejskich Obszarów Funkcjonalnych ośrodków powiatowych w województwie opolskim | 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 na obszarach poza MOF:  1 pkt – projekt dotyczy poprawy skomunikowania „do” lub „z” rdzenia obszaru poza MOF,  1 pkt – projekt dotyczy jednego z głównych ciągów komunikacyjnych na obszarach poza MOF,  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. 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 realizowana na obszarach poza MOF określonych w Delimitacji Miejskich Obszarów Funkcjonalnych ośrodków powiatowych w województwie opolskim | 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 na obszarach poza MOF 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. zaplecze techniczne do obsługi taboru, 6. modernizacja zajezdni autobusowych wraz z infrastrukturą do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych, 7. inwestycje z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym dotyczące infrastruktury służącej obsłudze transportu publicznego (np. zatoczki, podjazdy, zjazdy, przystanki, wysepki), 8. systemy zarządzania ruchem, 9. energooszczędne oświetlenie uliczne i drogowego, 10. budowa i rozbudowa infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów bezemisyjnych indywidualnych, 11. 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 |
| 11. | Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) | Preferowane będą ośrodki, w których stosowane jest zintegrowane podejście do działań związanych z kształtowaniem systemu transportowego poprzez tworzenie i realizację Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).  0 pkt – wnioskodawca nie posiada SUMP,  2 pkt – wnioskodawca posiada SUMP.  Kryterium weryfikowane na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie i załączników i/lub wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę. | Kryterium premiujące | 1 | 0 lub 2 pkt |