

Uchwała nr 105

Komitetu Monitorującego

Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego 2014 -2020

z dnia 29 czerwca 2016 roku

w sprawie

**zmiany specyficznych kryteriów wyboru projektów
dla Poddziałania 4.5.1 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie - ZIT oraz
Poddziałania 4.5.2 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie - RIT - typ projektu 2:
Wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) Regionalnego Programu Operacyjnego
Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020)**

Na podstawie art. 49 i 110 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. U. UE. L. 2013. 347. 320 ze zm.) zwane dalej „rozporządzeniem ogólnym”; art. 14 ust. 10 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (tj. Dz. U. z 2016 r., poz. 217).

§ 1

1. Zmienia się kryteria wyboru projektów poprzez zmianę uchwały nr 39 Komitetu Monitorującego Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego 2014 – 2020 z dnia 17 września 2015r. Zmiana polega na doprecyzowaniu zapisów w rubryce sposób weryfikacji dla kryterium „Zapewnienie konkurencyjności czasowej transportu publicznego i indywidualnego niezmotoryzowanego”.
2. Kryteria wyboru projektów dla działania/poddziałania nr 4.5.1 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie - ZIT oraz Poddziałania 4.5.2 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie - RIT - typ projektu 2 Wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS): Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego 2014 – 2020 stanowią załącznik do niniejszej uchwały w formie tekstu jednolitego.

§ 2

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący

KM RPO WSL 2014-2020


Aleksandra Skowronek


**Dyrektor
Wydziału Rozwoju Regionalnego
Małgorzata Stas**

Załącznik do Uchwały nr 105 Komitetu Monitorującego Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego 2014 -2020 z dnia 29 czerwca 2016 roku w sprawie zatwierdzenia szczegółowych kryteriów wyboru projektów dla Poddziałania 4.5.1 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie - ZIT oraz Poddziałania 4.5.2 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie - RIT - typ projektu 2: Wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020

Kryteria dla Działania 4.5

Poddziałanie 4.5.1 i 4.5.2 - typ projektu 2. Wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS)

Lp.	Kryterium	Definicja	Rodzaj kryterium	Sposób weryfikacji	Etap Oceny Kryterium	Waga
1.	Projekt jest zgodny z programem ochrony powietrza. Projekt jest zgodny ze Strategią. Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego.	Projekt jest zgodny z Programem ochrony powietrza dla terenu województwa śląskiego, mającym na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji. Projekt jest zgodny z celami i kierunkami działań Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego.	Merytoryczne	0/1	Ocena merytoryczna	n/d
2.	Realizacja projektu wynika z dokumentu o charakterze planistycznym w zakresie planów, zawierających odniesienia do kwestii przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportowe w miastach.	Przedsięwzięcia związane z niskoemisyjnym transportem miejskim muszą wynikać z przygotowanych przez samorządy planów, zawierających odniesienia do kwestii przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportowe w miastach. Funkcję takich dokumentów mogą pełnić plany dotyczące gospodarki niskoemisyjnej, plany mobilności miejskiej, plany rozwoju zrównoważonego transportu publicznego, studia transportowe, itp. Dokumenty te powinny określać lokalne uwarunkowania oraz kierunki planowanych interwencji na danym obszarze i w zależności od zidentyfikowanych potrzeb zawierać odniesienia do takich kwestii jak np.: zbiorowy transport pasażerski, transport niezmotoryzowany, wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS), logistyka miejska, bezpieczeństwo ruchu drogowego w	Merytoryczne	0/1	Ocena merytoryczna	n/d

	miastach, wdrażanie nowych wzorców użytkowania czy promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów (czyste paliwa i pojazdy). Przedmiotowe dokumenty powinny zawierać szczegółowe analizy i diagnozy, z których wynika uzasadnienie/ potrzeba planowanego do realizacji przedsięwzięcia.				
3. Zasięg terytorialny projektu.	Kryterium odpowiada na pytanie, na ile projekt obejmuje swoim zasięgiem obszar Województwa Śląskiego.	Merytoryczne	<p>Punktowa: 0-4</p> <p>0 pkt - projekt ITS swoim zasięgiem obejmuje fragment 1. gminy</p> <p>1 pkt - projekt ITS swoim zasięgiem obejmuje 1. całą gminę (obejmuje główne arterie komunikacyjne gminy).</p> <p>2 pkt - projekt ITS swoim zasięgiem obejmuje 2. gminy (obejmuje główne arterie komunikacyjne gminy).</p> <p>3 pkt - projekt ITS swoim zasięgiem obejmuje 3. gminy (obejmuje główne arterie komunikacyjne gminy).</p> <p>4 pkt - projekt ITS swoim zasięgiem obejmuje 4. gminy i więcej (obejmuje główne arterie komunikacyjne gminy).</p>	Ocena merytoryczna	1
4. Powiązanie projektu z już funkcjonującymi systemami.	Projekt jest powiązany z już funkcjonującymi systemami wdrożonymi przez beneficjenta, innych zarządców.	Merytoryczne	<p>Punktowa: 0-4</p> <p>0 pkt – brak powiązania z funkcjonującymi systemami.</p> <p>1 pkt – powiązanie z już wdrożonymi własnymi projektami (wymiana danych).</p> <p>2 pkt – powiązanie z projektami innych zarządców/ operatorów (wymiana danych).</p> <p>3 pkt – powiązanie z projektem własnym i innych zarządców/ operatorów (wymiana danych).</p>	Ocena merytoryczna	2

				<p>4 pkt – powiązanie z projektem/ mi własnymi i co najmniej dwoma innymi systemami innych zarządców/ operatorów (wymiana danych).</p>	
<p>5. Kompleksowość i innowacyjność projektu.</p>	<p>Kryterium odpowiada na pytanie, na ile projekt obejmuje różnorodne tematycznie i gałęziowo elementy mobilności miejskiej transportu publicznego, które przy wykorzystaniu efektu synergicznego w sposób zintegrowany rozwiązują potrzeby komunikacyjne w ramach projektu (np. powiązanie w ramach projektu taboru i infrastruktury, tramwajów i kolei, monitoringu wizyjnego i systemu dyspozytorskiego nadzoru ruchu, obsługa osób niepełnosprawnych etc.). Za Innowacyjność oznacza zdolność do tworzenia i wdrażania innowacji, jak również ich absorpcji. Za innowację uznaje się nowe lub istotnie ulepszone produkty (wyroby, usługi), procesy i metody (techniczne, organizacyjne i marketingowe).</p>	<p>Merytoryczne</p>	<p>Punktowa: 0-4 0 pkt - brak kompleksowości i innowacyjności projektu. 1 pkt - integracja systemu na poziomie infrastruktury. 2 pkt - integracja systemów w ramach każdego typu taboru. 3 pkt - połączenie systemu dotyczącego infrastruktury oraz każdego rodzaju taboru występującego na terenie miasta. 4 pkt - łączenie wyżej wymienionych systemów oraz dodatkowe innowacyjne rozwiązania technologiczne.</p>	<p>Ocena merytoryczna 1,5</p>	
<p>6. Wpływ projektu na środowisko.</p>	<p>Wpływ realizacji projektu na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych (mierzony ekwiwalentem CO²), zanieczyszczeń gazowych oraz cząstek stałych w stosunku do stanu istniejącego.</p>	<p>Merytoryczne</p>	<p>Punktowa: 0-4 0 pkt - brak redukcja emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych. 1 pkt - redukcja emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych do 5 %. 2 pkt - redukcja emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych do 10 %. 3 pkt - redukcja emisji gazów</p>	<p>Ocena merytoryczna 2</p>	

				cieplarnianych, zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych do 15 %. 4 pkt - redukcja emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych powyżej 15 %.		
				Punktowa: 0-4 0 pkt - brak wykazania poprawy konkurencyjności czasowej transportu publicznego i indywidualnego niezmotoryzowanego względem motoryzacji indywidualnej. 1 pkt - poprawa konkurencyjności czasowej transportu publicznego i indywidualnego niezmotoryzowanego względem motoryzacji indywidualnej poniżej 5 %. 2 pkt - poprawa od 5 % do poniżej 10 %. 3 pkt - poprawa od 10 % do 15 %. 4 pkt - poprawa powyżej 15 %		1,5 Ocena merytoryczna
7.	Zapewnienie konkurencyjności czasowej transportu publicznego i indywidualnego niezmotoryzowanego	Różnica pomiędzy czasem przejazdu transportem publicznym / indywidualnym niezmotoryzowanym a motoryzacją indywidualną osiągnięta w wyniku realizacji projektu wobec wariantu bezinwestycyjnego	Merytoryczne			
8.	Poprawa bezpieczeństwa.	Kryterium odpowiada na pytanie o ile wystąpi redukcja wypadków lub kolizji drogowych w stosunku do wariantu bezinwestycyjnego.	Merytoryczne	Punktowa: 0-4 0 pkt - brak redukcji wypadków lub kolizji. 1 pkt - redukcja liczby wypadków lub kolizji drogowych do 10% 2 pkt - redukcja liczby wypadków lub kolizji drogowych do 20% 3 pkt - redukcja liczby wypadków lub kolizji drogowych do 30% 4 pkt - redukcja liczby wypadków lub kolizji drogowych powyżej 30%		2 Ocena merytoryczna