

## Fiszka projektowa

<b>Tytuł projektu:</b>	Organizacja międzygminnego publicznego transportu zbiorowego na terenie MOF Krasnegostawu.
<b>Nazwa lidera/wnioskodawcy:</b>	Miasto i Gmina Izbica
<b>Partnerzy projektu:</b> <i>należy wymienić wszystkie podmioty zaangażowane w realizację projektu poprzez powielenie poniższej tabeli</i>  [wpisz, czy dotyczy]	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Miasto Krasnystaw</li><li>2. Gmina Krasnystaw</li><li>3. Gmina Siennica Różana</li><li>4. Gmina Łopiennik Górny</li></ol>
<b>Rola partnera w projekcie (w tym udział finansowy):</b>	Każdy z partnerów na podstawie porozumienia międzygminnego będzie zaangażowany merytorycznie w zakres realizacji projektu.  Każdy z partnerów partycypować będzie w kosztach wynikających ze swojego zakresu realizacji projektu partnerskiego.
<b>Numer i nazwa Działania w ramach Szczegółowego Opisu Priorytetów programu Fundusze Europejskie dla lubelskiego 2021-2027:</b>  <i>(należy wpisać nr i nazwę Działania oraz uzasadnić zgodność projektu z danym Działaniem, konkretny kod interwencji z danego Działania Programu)</i>	DW EFRR Działanie 5.2 Niskoemisyjny transport miejski w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  Projekt dotyczy zakupu oraz modernizacji niskoemisyjnego taboru autobusowego, budowy infrastruktury transportu publicznego, budowy infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych oraz działań informacyjno-promocyjnych i edukacyjnych promujących korzystanie z niskoemisyjnego transportu zbiorowego.  Działania:  077 mające na celu poprawę jakości powietrza i ograniczenie hałasu  081 Infrastruktura czystego transportu miejskiego  082 Tabor czystego transportu miejskiego
<b>Okres realizacji:</b>	2025-2027
<b>Całkowita wartość projektu:</b>  <i>szacowana całkowita wartość projektu (koszty kwalifikowalne + niekwalifikowalne)</i>	2 844 950,94 euro

<b>Kwota dofinansowania:</b>	2 418 208,30 euro
<b>Planowany wkład własny Wnioskodawcy:</b>	426 742,64 euro
<b>Inne źródło finansowania:</b>	-
<p><b>Krótki opis projektu:</b>  <i>(należy wskazać opis potrzeby realizacji projektu, cel, przedmiot, wskazanie głównych odbiorców projektu, zakres rzeczowy).</i></p> <p>W wyniku przeprowadzenia diagnozy MOFK stwierdzono, iż „Czystość środowiska naturalnego MOFK jest warunkiem niezbędnym dla realizacji głównych kierunków rozwoju Partnerstwa (rolnictwo, przetwórstwo rolno-spożywcze, turystyka). [...] Chociaż poziomy zanieczyszczenia powietrza mieszczą się w normach wynikających z przepisów prawa to pożądane jest zmniejszenie poziomu emisji pochodzącej z gospodarstw domowych oraz <b>transportu</b>. [...] systematyczna poprawa jego stanu (stanu środowiska) jest niezbędna dla wykorzystania jego potencjału i zrealizowania planowanych kierunków rozwoju”. Dodatkowo „Położenie MOFK jest jednym z jego najpoważniejszych atutów, jednakże, aby było możliwe wykorzystanie tego atutu niezbędne jest [...] podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego. Aktualnie na terenie większości jst Partnerstwa występują obszary o utrudnionym dostępie do usług transportu publicznego. Zjawisko stanowi barierę zarówno dla części mieszkańców i ich aspiracji zawodowych oraz potrzeb, jak i dla osób odwiedzających MOFK, którzy są zmuszeni do korzystania z własnych środków transportu”. Wobec powyższego do kategorii kluczowych wyzwań MOFK zaliczono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Poprawę dostępności komunikacyjnej (zarówno wewnętrznej, jak i zewnętrznej) w oparciu o transport niskoemisyjny i zeroemisyjny.</li> <li>- Systematyczną poprawę jakości środowiska naturalnego dla poprawy jakości życia i stwarzania szans dla budowania przewag konkurencyjnych w wiodących sektorach rozwoju.</li> </ul> <p>Celem projektu jest realizacja ww. kluczowych wyzwań.</p> <p>Przedmiot projektu stanowią:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nabycie środków transportu</li> <li>- budowa infrastruktury wykorzystywanej do obsługi i prawidłowego użytkowania środków transportów wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą (zajezdnie, miejsce ładowania, dyspozytornia, pomieszczenia dla kierowców i mechaników, serwisowanie, naprawy- warsztat/ hala z kanałem i podnośnikiem),</li> <li>- przygotowanie infrastruktury drogowej (zajezdnie, przystanki, place manewrowe).</li> </ul> <p>Głównymi odbiorcami projektu będą mieszkańcy oraz osoby odwiedzające MOFK w celach rekreacyjno-turystycznych.</p>	
<p><b>Uzasadnienie zintegrowanego charakteru przedsięwzięcia:</b>  <i>(należy uzasadnić zintegrowany charakter projektu (w tym opis terytorialnego zasięgu projektu), jego odbiorców oraz wskazać oddziaływanie na rozwiązywanie wspólnych problemów Miejskich Obszarów Funkcjonalnych a także wskazać w jaki sposób projekt wpisuje się w cele MOF)</i></p>	

1. Realizacja Projektu jest zgodna z celem strategicznym MOFK i w istotnym stopniu przyczynia się do osiągnięcia celu strategicznego Strategii ZIT . Projekt jest jednym z elementów operacjonalizacji przedmiotowego celu.
2. Projekt będzie realizowany w Partnerstwie przez więcej niż jedną jst Partnerstwa. Partnerstwo w projekcie będzie polegało na wspólnym planowaniu systemu komunikacji wewnętrznej MOFK, wspólnym opracowaniu i udostępnianiu usługi zintegrowanego biletu obejmującego swym zasięgiem więcej niż jedną gminę MOFK.
3. Rezultaty projektu polegające na obsłudze nowym transportem publicznym tras komunikacji międzygminnej oraz zwiększenie liczby użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego obejmą więcej niż jedną gminę należącą do MOFK.
4. Rezultaty projektu będą miały wpływ na wymiar społeczny – poprawiając dostępność terenu MOFK umożliwiając sprawniejszy przepływ usług pomiędzy gminami partnerskimi i przełamując zidentyfikowane na etapie diagnostycznym dotyczące część mieszkańców bariery w zakresie możliwości zaspakajania potrzeb i aspiracji. W wymiarze środowiskowym Projekt wpłynie na poprawę stanu powietrza co pozwoli na ochroną zasobów przyrodniczych zaś w wymiarze gospodarczym ułatwi i usprawni dostęp pracowników do zakładów pracy. Dodatkowo przyczyniając się do ochrony środowiska naturalnego projekt wzmocni największy potencjał Obszaru będący fundamentem jego rozwoju zarówno w strategii ZIT jak i SRWL.

Realizacja projektu będzie oddziaływała na wszystkie gminy tworzące MOF – pozwoli na stworzenie zintegrowanego systemu komunikacyjnego umożliwiającego mieszkańcom przemieszczanie się i zniesienie barier migracyjnych.

**Komplementarność projektu z projektami realizowanymi z innych środków publicznych, w szczególności ze środków Unii Europejskiej:**

*(należy wskazać projekty komplementarne z opisem powiązań między projektami, w tym inne projekty planowane w Strategii ZIT MOF)*

Zarówno każda z jst tworzących Partnerstwo osobno jak i MOFK w postaci zinstytucjonalizowanej w formie Porozumienia posiadają zatwierdzony dokument określający ich strategię rozwoju. W tym kontekście przedmiotowy projekt jest elementem szerszego spektrum działań mających w zamierzeniu zapewnić oczekiwany kierunek i poziom rozwoju terenu MOFK.

Projekt jest komplementarny z projektami już zrealizowanymi, które wpisują się w zakres zaplanowanych działań strategicznych oraz z projektami zaplanowanymi do realizacji.

Komplementarność projektu z projektami zrealizowanymi.

Komplementarność projektu z projektami przewidzianymi do realizacji w ramach Strategii ZIT.

1. Utworzenie na terenie MOFK klastra (lub spółdzielni) energetycznego produkującego energię elektryczną ze źródeł odnawialnych.
2. Modernizacja systemu zagospodarowania odpadów w ramach ZIT MOF Krasnegostawu poprzez ujednoczenie standardu infrastruktury, wyposażenia i funkcjonowania PSZOK zlokalizowanych na terenach jst tworzących Partnerstwo.  
Ww. projekty wraz z przedmiotowym projektem stanowią szerszy zakres uzupełniających się działań, których celem jest ochrona środowiska naturalnego.
3. Wzmocnienie potencjału turystycznego obszaru MOF Krasnegostawu poprzez stworzenie i modernizację sieci atrakcji turystycznych na terenie MOF Krasnegostawu oraz infrastruktury towarzyszącej. Komplementarność projektów polega na zależności sensu i istoty działań nakierowanych na rozwój turystyki, dla której sprawnie funkcjonująca komunikacja publiczna pobyt w celach turystycznych na terenie MOFK uczyni wygodniejszym.

**Gotowość dokumentacyjna projektu do podjęcia jego realizacji:**

*(Należy wskazać stan zaawansowania prac nad projektem, tj. czy opracowano dokumentację techniczną, dokumentację środowiskową, uzyskano zezwolenie na realizację inwestycji, czy pozyskano zabezpieczenie środków niezbędnych do realizacji inwestycji. Jeśli nie pozyskano ww. dokumentów, należy wskazać planowany termin ich uzyskania. Ponadto należy wskazać planowaną datę gotowości do przedłożenia wniosku aplikacyjnego wraz z całą dokumentacją aplikacyjną).*

Partnerstwo opracowało *Koncepcję optymalnej organizacji przewozów w publicznym niskoemisyjnym transporcie zbiorowym na obszarze MOF Krasnegostawu*. Ponadto Miasto Krasnystaw – Lider Związku ZIT- pozyskało środki na opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Krasnegostawu.

Planowana data gotowości przedłożenia wniosku aplikacyjnego – I kwartał 2025 roku.

**Zgodność realizacji projektu oraz działań Wnioskodawcy/partnera z polityką antydyskryminacyjną.**

*(należy opisać czy realizacja projektu oraz działania Wnioskodawcy/partnera nie będą skutkować jakąkolwiek dyskryminacją ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną oraz czy będzie realizowany w zgodzie z przepisami antydyskryminacyjnymi, o których mowa w art. 9 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r.*

Wnioskodawca oświadcza, iż zarówno projekt jak i działania wnioskodawcy nie będą skutkować jakąkolwiek formą dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną podczas przygotowywania, wdrażania, monitorowania, sprawozdawczości i ewaluacji programów. W procesie przygotowywania i wdrażania programów wnioskodawca w szczególności zobowiązuje się do zapewnienia dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.

**Zgodność z zasadami horyzontalnymi określonymi w Traktacie o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. oraz z zasadą DNSH.**

*(należy opisać czy realizacja projektu ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, czy efekty projektów (produkty, usługi, infrastruktura) będą dostępne dla wszystkich, zgodnie z postanowieniami art. 9 Konwencji ONZ o Prawach Osób Niepełnosprawnych, z poszanowaniem zasad określonych w art. 9 rozporządzenia nr 2021/1060) lub neutralne). Ponadto należy wskazać, w jakim zakresie realizacja inwestycji będzie zgodna z zasadą DNSH).*

Wnioskodawca zobowiązuje się do zachowania należytej staranności, aby zapewnić pozytywny wpływ realizacji projektu na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, aby efekty projektów (w tym produkty, usługi, infrastruktura) były dostępne dla wszystkich, zgodnie z postanowieniami art. 9 Konwencji ONZ o Prawach Osób Niepełnosprawnych, z poszanowaniem zasad określonych w art. 9 rozporządzenia nr 2021/1060) lub neutralne. Przedmiotowe zadanie zostanie zrealizowane poprzez uwzględnienie odpowiednich

wymagań dotyczących projektu na każdym z etapów jego realizacji takich jak: planowanie, zamawianie, odbiory, wdrożenia, funkcjonowanie i monitorowanie.

Zgodnie z przeprowadzoną oceną DNSH dla projektu programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027 dla przedmiotowego projektu nie występuje konieczność poddania celów środowiskowych merytorycznej ocenie środków pod kątem zgodności z zasadą „nie czynić poważnych szkód”:

Łagodzenie zmian klimatu - Środek kwalifikuje się do objęcia go obszarem interwencji z załącznika do rozporządzenia w sprawie RRF ze współczynnikiem zmiany klimatu na poziomie 100 %. Cel środka i charakter tego obszaru interwencji bezpośrednio przyczyniają się do realizacji celu w zakresie łagodzenia zmian klimatu. Jednocześnie inwestycje w tabor o napędzie elektrycznym wymagają zmiany krajowego miksu energetycznego, co jest realizowane zgodnie z zapisami dokumentów strategicznych kraju, takich jak Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 oraz Polityka energetyczna Polski do 2040 r., gdzie jako jeden z trzech filarów transformacji energetycznej kraju wskazuje się zeroemisyjny system energetyczny.

Adaptacja do zmian klimatu - Działalność wspierana w ramach środka ma nieznaczny przewidywalny wpływ na ten cel środowiskowy, biorąc pod uwagę zarówno jego bezpośrednio, jak i najistotniejsze pośrednie skutki w całym cyklu życia. W ocenie oddziaływania na środowisko Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, przeprowadzonej zgodnie z dyrektywą 2001/42/WE, zwrócono uwagę, że przy projektowaniu infrastruktury ładowania pojazdów powinno się uwzględniać jej odporność na skutki zmian klimatu. Wymiana taboru na nowoczesny będzie uwzględniać wyposażenie go w urządzenia klimatyzacyjne.

Zrównoważone wykorzystywanie i ochrona zasobów wodnych i morskich - Działanie nie będzie miało zasadniczego wpływu na zrównoważone wykorzystanie i ochronę zasobów wodnych i morskich. W procesach inwestycyjnych (tutaj: budowa infrastruktury) wszystkie podmioty obowiązane są do dotrzymywania ustalonych poziomów i limitów w określonych pozwoleniach środowiskowych. Przewiduje się, że po zrealizowaniu inwestycji, pośrednio i bezpośrednio, w perspektywie długoterminowej, realizacja działań będzie miała pozytywny wpływ na środowisko wodne, w związku z prawdopodobnym zwiększaniem w transporcie udziału paliw alternatywnych. Powinno to spowodować zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza, z których część przenika potem do wód.

Gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling - Ze względu na swój charakter i zakres projektowanych inwestycji, działanie nie powinno mieć żadnego albo nie mieć znaczącego przewidywalnego wpływu na cel środowiskowy gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling, związanego z bezpośrednimi i pierwotnymi pośrednimi skutkami środka w całym jego cyklu życia, i jako taki uznaje się go za zgodny z zasadą w odniesieniu do omawianego celu.

Zapobieganie zanieczyszczeniom powietrza, wody lub gleby i jego kontrola – Działalność wspierana w ramach środka nie ma znaczącego przewidywalnego wpływu na ten cel środowiskowy. Eksploatacja nowoczesnego taboru doprowadzi do istotnego zmniejszenia poziomu emisji zanieczyszczeń do powietrza, wody lub gleby.

Ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów – Działanie ma nieznaczny przewidywalny wpływ na ten cel środowiskowy. Projekty realizowane będą z zastosowaniem odpowiednich środków w celu ochrony bioróżnorodności i ekosystemów podczas prac budowlanych. Można wskazać na niewielki pośredni pozytywny wpływ na ochronę i odbudowę bioróżnorodności i ekosystemów w związku z ograniczeniem hałasu, zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz ograniczeniem emisji do wód i gleb.

**Wskaźniki Produktu:**

1. RCO075 Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego.
2. PLRO088 Liczba zakupionych jednostek taboru autobusowego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej.
3. PLRO073 Liczba przeprowadzonych kampanii informacyjno-edukacyjnych kształtujących świadomość ekologiczną.

**Wskaźniki rezultatu:**

1. RCR062 Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego (użytkownicy).
2. RCR029 Szacowana emisja gazów cieplarnianych (Tona ekwiwalentu CO<sub>2</sub>/rok).
3. PLRR051 Liczba przedsięwzięć proekologicznych.