

# PROGRAM OPERACYJNY INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO

2014 – 2020

## Kryteria wyboru projektów

### OŚ PRIORYTETOWA VI ROZWÓJ NISKOEMISYJNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W MIASTACH

**Wersja obowiązująca od 7 lutego 2022 r.**

przygotowany na podstawie uchwał Komitetu Monitorującego POIiŚ nr 2/2015, 3/2015, 4/2015, z dn. 25 marca 2015 r., 26/2015 z dn. 2 lipca 2015 r., 39/2015 z dn. 22 września 2015 r., 48/2015 z dn. 19 października 2015 r., 24/2016 z dn. 20 października 2016 r., 30/2016 z dn. 25 listopada 2016 r., 6/2017 z dn. 4 kwietnia 2017 r., 14/2017 z dn. 15 września 2015 r., 6/2018, 9/2018 z dn. 26 marca 2018 r., 13/2018 z dn. 22 maja 2018 r., 24/2018 z dn. 4 października 2018 r., 6/2019 z dn. 7 sierpnia 2019 r., 4/2020 z dn. 17 marca 2020 r., 11/2020 z dn. 8 grudnia 2020 r., 5/2021, 6/2021, 8/2021 z dn. 4 listopada 2021 r., 4/2022 z dn. 11 stycznia 2022 r., 6/2022 z dn. 7 lutego 2022 r.

W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko przewidziano następujące tryby wyboru projektów:

- tryb konkursowy;
- tryb pozakonkursowy.

W przypadku projektów „dużych”<sup>1</sup>, niezależnie od trybu wyboru dofinansowanie projektu wymaga potwierdzenia przez Komisję Europejską (po spełnieniu wymogów opisanych w art. 100-103 rozporządzenia ogólnego).

Niezależnie od trybu wyboru projektu projekty oceniane są<sup>2</sup>:

- kryteriami **formalnymi** - ocena zerojedynkowa, niespełnienie kryterium powoduje wykluczenie projektu z (dalszej) oceny, oraz
- kryteriami **merytorycznymi**, tj.
  - kryteriami merytorycznymi I stopnia – ocena punktowa ( premia w postaci określonej liczby punktów), niespełnienie kryterium nie powoduje wykluczenia projektu z (dalszej) oceny, lub
  - kryteriami merytorycznymi II stopnia - ocena zerojedynkowa, niespełnienie kryterium powoduje wykluczenie projektu z (dalszej) oceny.

Procedury wyboru i zatwierdzania operacji (projektów) są szczegółowo określone w dokumencie *System oceny i wyboru projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020*, stanowiącym załącznik nr 6 do Szczegółowego opisu osi priorytetowych POIiŚ 2014-2020.

Zgodnie z art. 43 ust. 1 ustawy wdrożeniowej<sup>3</sup> w razie stwierdzenia we wniosku o dofinansowanie braków w zakresie warunków formalnych odnoszących się do kompletności, formy i terminu złożenia wniosku o dofinansowanie, właściwa instytucja wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku w wyznaczonym terminie nie krótszym niż 7 dni i nie dłuższym niż 21 dni, pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpatrzenia.

Zgodnie z art. 43 ust. 2 ustawy w razie stwierdzenia oczywistej omyłki (np. błąd rachunkowy, błąd pisarski) we wniosku o dofinansowanie projektu właściwa instytucja poprawia tę omyłkę z urzędu, informując o tym wnioskodawcę, albo wzywa wnioskodawcę do poprawienia oczywistej omyłki w wyznaczonym terminie nie krótszym niż 7 dni i nie dłuższym niż 21 dni, pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpatrzenia.

W ramach POIiŚ, przewiduje się możliwość poprawy projektów na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru. Zgodnie z art. 45 ust 3, na wezwanie instytucji, wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełnienia kryteriów wyboru w zakresie określonym w regulaminie konkursu lub wezwaniu do złożenia wniosku o dofinansowanie dla projektów w trybie pozakonkursowym. Instytucja organizująca konkurs szczegółowo określa w regulaminie konkursu sposób i tryb

---

<sup>1</sup> o których mowa w art. 100. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego 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 objętych zakresem wspólnych ram strategicznych oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (dalej rozporządzenie ogólne).

<sup>2</sup> za wyjątkiem X Osi Pomoc techniczna, gdzie nie stosuje się podziału kryteriów.

<sup>3</sup> ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz.U. z 2020 r. poz. 818 z późn. zm.)

uzupełniania/modyfikacji wniosku aplikacyjnego na etapie jego oceny, z zastrzeżeniem, że modyfikacja ta nie spowoduje nierównego traktowania wnioskodawców.

Wszystkie projekty w ramach osi **I-IX, XI POIiŚ** oceniane będą kryteriami **horyzontalnymi** oraz kryteriami **sektorowymi** przyjętymi dla danego działania /poddziałania / typu projektu.

Wszystkie projekty w ramach **osi X i XII POIiŚ** oceniane będą wyłącznie kryteriami przyjętymi dla danego działania.

**Horyzontalne kryteria formalne**

NR.	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	TAK/NIE/ NIE DOTYCZY
1	Zgodność z realizacją zasady n+3.	W ramach kryterium ocenie podlega, czy harmonogram realizacji projektu nie narusza zasady n+3 w zakresie kwalifikowalności wydatków. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	
2	Zgodność z Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko, „Szczegółowym opisem osi priorytetowych POIiŚ” oraz regulaminem konkursu (w przypadku projektów wybieranych w trybie konkursowym).	Warunkiem spełnienia kryterium jest zapewnienie zgodności projektu co najmniej w zakresie: - Typ/rodzaj projektu jest zgodny z przewidzianym w szczegółowym opisie osi priorytetowych POIiŚ, - Zgodność projektu z opisem działania / poddziałania (w tym celem oraz zakresem interwencji) - Wnioskodawca jest zgodny z określonym typem beneficjenta lub katalogiem ostatecznych odbiorców instrumentów finansowych, - Nie przekroczono pułapu maksymalnego poziomu dofinansowania, - Spełniono warunki minimalnej/maksymalnej wartości projektu (o ile dotyczy), - Spełniono warunki minimalnej/maksymalnej wartości wydatków kwalifikowanych projektu (o ile dotyczy), - Wnioskodawcy składający wniosek są uprawnieni do ubiegania się o przyznanie dofinansowania w zakresie określonym we wniosku, - Zgodność projektu z planem gospodarki niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (dotyczy działań 1.3.2, 1.5, 1.6.2, 1.7.1, 1.7.2, 1.7.3, 6.1). Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	
3	Wnioskodawca nie podlega wykluczeniu z ubiegania się o dofinansowanie.	Warunkiem spełnienia kryterium jest wykazanie, że wobec potencjalnego beneficjenta (wnioskodawcy) nie orzeczono zakazu dostępu do środków funduszy europejskich na podstawie odrębnych przepisów takich jak: a) art. 207 ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305 z późn. zm.); b) art. 12 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 czerwca 2012 r. o skutkach powierzania wykonywania pracy cudzoziemcom przebywającym wbrew przepisom na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2021 poz. 1745); c) art. 9 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 28 października 2002 r. o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary (Dz. U. z 2020 r. poz. 358). Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	

4	Wnioskodawca nie jest przedsiębiorstwem w trudnej sytuacji w rozumieniu unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa (jeśli dotyczy)	Czy wnioskodawca nie jest przedsiębiorstwem w trudnej sytuacji w rozumieniu Komunikatu Komisji Wytyczne dotyczące pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji (Dz. Urz. UE 2014 C 249/01)? Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	
5	Projekt nie został zakończony przed złożeniem dokumentacji aplikacyjnej	Warunkiem spełnienia kryterium jest wykazanie, że projekt nie został fizycznie ukończony (w przypadku robót budowlanych) lub w pełni zrealizowany (w przypadku dostaw i usług) przed przedłożeniem wniosku o dofinansowanie, niezależnie od tego, czy wszystkie dotyczące tego projektu płatności zostały przez beneficjenta dokonane. Przez projekt ukończony/zrealizowany należy rozumieć projekt, dla którego przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie nastąpił odbiór ostatnich robót, dostaw lub usług. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	
6	Projekt nie został usunięty wcześniej z wykazu projektów zidentyfikowanych, stanowiących zał. nr 5 do SZOOP	Zgodnie z wytycznymi w zakresie system wyboru projektów, w przypadku projektów w trybie pozakonkursowym, nie ma możliwości wyboru do dofinansowania w trybie pozakonkursowym projektu, który został usunięty wcześniej z wykazu projektów zidentyfikowanych. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	
7	Brak podwójnego finansowania	W ramach tego kryterium weryfikowane będzie, czy Wnioskodawca przedłożył jako załącznik do wniosku o dofinansowanie oświadczenie o braku podwójnego finansowania, wynikające z zakazu podwójnego finansowania, o którym mowa w „Wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020”. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	

**Horyzontalne kryteria merytoryczne I stopnia<sup>4</sup>.**

W wybranych działaniach / poddziałaniach tam gdzie właściwe w trybie konkursowym:

NR.	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	Waga
1	Ponadregionalność projektu	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. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	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:  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)  lub  2. projekt realizowany jest w <b>partnerstwie</b> 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).;  lub  3. Projekt realizowany jest na <b>terenie więcej niż jednego województwa</b> , przy czym co najmniej jedno z województw objęte jest strategią ponadregionalną oraz jest zgodny z celami strategii ponadregionalnej,  lub  4. Projekt jest <b>komplementarny</b> z projektem wynikającym ze strategii ponadregionalnej	1

<sup>4</sup> Nie dotyczy projektów ocenianych jedynie kryteriami zerojedynkowymi.

W wybranych działaniach / poddziałaniach tam gdzie właściwe:

NR.	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	Waga
2	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)	Sprawdzone jest, w jakim stopniu projekt jest zgodny lub komplementarny z celami Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego Istnieje możliwość poprawy /uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	Ocena zgodnie z następującą punktacją:  2 pkt - projekty, które mają status flagowych projektów w ramach SUE RMB  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.	1

Kryterium dla projektów zgłoszonych w ramach działań / poddziałań:

Działanie 1.3 Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, i w sektorze mieszkaniowym, w ramach

Poddziałania 1.3.1 Wspieranie efektywności energetycznej w budynkach publicznych

Poddziałania 1.3.2 Wspieranie efektywności energetycznej w sektorze mieszkaniowym

Działania 1.7 Kompleksowa likwidacja niskiej emisji na terenie województwa śląskiego

Poddziałania 1.7.1 Wspieranie efektywności energetycznej w budynkach mieszkalnych w województwie śląskim

Działanie 2.5 Poprawa jakości środowiska miejskiego

Działanie 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach, z wyłączeniem typu projektu: Opracowanie dokumentacji planistycznej w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej (Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej – SUMP)

Działanie 8.1 Ochrona dziedzictwa kulturowego i rozwój zasobów kultury

NR.	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY PROJEKTÓW	Waga
3	Projekt jest zgodny z lokalnym programem rewitalizacji	Projekt stanowi element spójnej koncepcji inwestycyjnej zmierzającej do kompleksowej rewitalizacji obszaru wyznaczonego w lokalnym programie rewitalizacji zgodnie z wytycznymi Ministra Rozwoju w zakresie rewitalizacji w programach operacyjnych 2014-2020 lub projekt znajduje się w obszarze rewitalizacji wyznaczonym w uchwale Rady Miasta, zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia	1 pkt – w dokumentacji wykazano, że projekt stanowi element spójnej koncepcji inwestycyjnej zmierzającej do kompleksowej rewitalizacji obszaru wyznaczonego w lokalnym programie rewitalizacji lub projekt znajduje się w obszarze rewitalizacji wyznaczonym w uchwale Rady Miasta, na podstawie art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji.	1

	kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).		
--	---	--	--

### Horizontalne kryteria merytoryczne II stopnia<sup>5</sup>

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	TAK/NIE/ NIE DOTYCZY
1.	Spójność informacji zawartych we wniosku, załącznikach do wniosku.	<p>Ocena polegać będzie na weryfikacji spójności informacji zawartych we wniosku oraz załącznikach do wniosku w tym dokumentacji technicznej. Wymóg spójności dokumentów nie oznacza konieczności sporządzania na nowo dokumentów przygotowanych na wcześniejszym etapie przygotowania projektu (np. studium wykonalności). Różnice pomiędzy dokumentami przygotowywanymi w oparciu o ogólne informacje a dokumentem ostatecznym nie oznaczają niespełnienia kryterium, konieczne jest jedynie wyjaśnienie przyczyn różnic oraz zaktualizowanie informacji, które są umieszczone we wniosku o dofinansowanie, w szczególności tych mających wpływ na wysokość dofinansowania.</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>	
2.	Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej <sup>6</sup>	<p>Sprawdzana jest zgodność z <i>Wytycznymi w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020</i> (gdy mają zastosowanie).</p> <p>W przypadku kwestii nieuregulowanych w powyższych <i>Wytycznych</i>, należy sprawdzić zgodność z <i>Załącznikiem III (Metodyka przeprowadzania analizy kosztów i korzyści) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2015/207 z 20 stycznia 2015 r., rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) nr 480/2014 z dnia 3 marca 2014 r. oraz Guide to cost-benefit Analysis of Investment Projects (z ang. Przewodnikiem do analizy kosztów i korzyści projektów inwestycyjnych) z grudnia 2014 r.</i> W przypadku dokumentów sektorowych (np. <i>Blue Books</i>, z ang. <i>Niebieskie Księgi</i>) należy sprawdzić zgodność również z tymi dokumentami.</p> <p>W przypadku projektu realizowanego w formie projektu grantowego sprawdzane jest, czy wnioskowana</p>	

<sup>5</sup> Nie dotyczy projektów typu prace przygotowawcze dla projektów infrastrukturalnych.

<sup>6</sup> Nie dotyczy projektów poddziałania 1.3.3 Ogólnopolski system wsparcia doradczego dla sektora publicznego, mieszkaniowego oraz przedsiębiorstw w zakresie efektywności energetycznej oraz OZE i projektu pn.: Inteligentnie w energetyce. Wsparcie budowy inteligentnej sieci energetycznej w Polsce, w ramach poddziałania 1.4.1 Wsparcie budowy inteligentnych sieci elektroenergetycznych o charakterze pilotażowym i demonstracyjnym oraz projektów z Działania 6.1 typu : Opracowanie dokumentacji planistycznej w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej (Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej - SUMP).



		<p>kwota wsparcia jest zgodna z zasadami finansowania projektów obowiązującymi dla działania. Sprawdzeniu podlega czy wnioskowana kwota wsparcia jest zgodna z zasadami finansowania projektów obowiązującymi dla danego działania określonymi w Szczegółowym opisie osi priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020.</p> <p>Kryterium nie ma zastosowania jeśli poprawność została sprawdzona na wcześniejszym etapie oceny projektu, a dane mające wpływ na poziom dofinansowania nie uległy zmianie.</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>	
3.	Poprawność identyfikacji i przypisania wydatków projektu z punktu widzenia ich kwalifikowalności	<p>Sprawdzana jest potencjalna kwalifikowalność wydatków planowanych do poniesienia na podstawie informacji zawartych w pkt B.3 oraz C.1 wniosku o dofinansowanie, czyli poprawność przypisania wskazanych tam wydatków do właściwych kategorii wydatków kwalifikowalnych zgodnie z zasadami zawartymi w „Wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020”. Ponadto weryfikowany jest sposób opisu w pkt B.3 wniosku o dofinansowanie wydatków kwalifikowalnych pod kątem uzasadnienia włączenia do wydatków kwalifikowalnych tych wydatków, dla których, zgodnie z ww. Wytycznymi lub SzOOP, warunkiem koniecznym dla ich uznania za kwalifikowalne jest ich wskazanie we wniosku o dofinansowanie i w umowie 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>	
4.	Gotowość techniczna projektu do realizacji na poziomie wymaganym dla danego priorytetu / działania POLiS <sup>7</sup>	<p>W zależności od priorytetu/działania/typu projektu udokumentowane prawo do dysponowania gruntami lub obiektami na cele inwestycji, posiadanie wymaganej dokumentacji technicznej i projektowej, wymaganych prawem decyzji, uzgodnień i pozwoleń administracyjnych. Szczegółową listę wymaganych dokumentów określa instytucja organizująca konkurs w ogłoszeniu o konkursie. W przypadku projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym listę wymaganych dokumentów określa instytucja przyjmująca wniosek.</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>	
5.	Gotowość organizacyjno-instytucjonalna projektu w obszarze zawierania umów.	<p>Sprawdzone jest, czy potencjalny beneficjent (wnioskodawca) i wszystkie podmioty, które zgodnie z informacją zawartą we wniosku mogą ponosić wydatki kwalifikowalne w ramach projektu posiadają procedury (tryb postępowania) w obszarze zawierania umów dla zadań objętych projektem.</p> <p>W przypadku umów zawieranych zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych, zgodność z zasadami</p>	

<sup>7</sup> Nie dotyczy projektów z Działania 6.1 typu : Opracowanie dokumentacji planistycznej w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej (Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej - SUMP).

		<p>obowiązującymi w ramach POIiŚ jest zapewniona przez działanie zgodnie z tą ustawą. W przypadku umów, do których nie stosuje się ustawy Prawo zamówień publicznych potencjalny beneficjent (wnioskodawca) powinien przedstawić wewnętrzne procedury uwzględniające zasady zawierania umów określone w „Wytucznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020”<sup>8</sup>. Kryterium spełnione jest w przypadku, gdy potencjalny beneficjent (wnioskodawca) przedstawi procedury (własne i podmiotów, o których mowa w zdaniu pierwszym) wymagane zgodnie z kryterium, które są zgodne z zasadami obowiązującymi w POIiŚ.</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>	
6.	Wykonalność finansowa projektu <sup>9</sup>	<p>Sytuacja finansowa potencjalnego beneficjenta/operatora (wnioskodawcy) nie zagraża realizacji i utrzymaniu rezultatów projektu. Wykonawca posiada potwierdzone, wiarygodne źródła współfinansowania projektu co najmniej w okresie trwałości projektu.</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>	
7.	Pomoc publiczna <sup>10</sup>	<p>Sprawdzana jest zgodność projektu z przepisami o pomocy publicznej, tj. czy wsparcie będzie stanowiło pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.</p> <p>Jeśli wsparcie nie stanowi pomocy publicznej, czy przedstawiono odpowiednie wyjaśnienia, na przykład w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– braku wystąpienia korzyści dla wnioskodawcy odbiegającej od rynkowej (np. ze względu na spełnienie kryteriów <i>Altmark</i> lub spełnienie <i>Testu Prywatnego Inwestora</i>);</li> <li>– nieprowadzenia przez wnioskodawcę działalności gospodarczej w rozumieniu prawa UE;</li> <li>– braku możliwości zakłócenia konkurencji na wewnętrznym rynku UE;</li> <li>– braku wpływu wsparcia na handel między państwami członkowskimi UE?</li> </ul> <p>Wyjaśnienia powinny zawierać odniesienia do właściwych dokumentów instytucji Unii Europejskiej, na przykład do:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Siatek analitycznych dotyczących infrastruktury oraz</i></li> <li>– <i>Komunikatu Komisji – Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107</i></li> </ul>	

<sup>8</sup> Dokument dostępny jest na stronie internetowej pod adresem: <http://www.funduszeuropejskie.gov.pl>

<sup>9</sup> Nie dotyczy projektów z Działania 6.1 typu : Opracowanie dokumentacji planistycznej w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej (Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej - SUMP).

<sup>10</sup> Nie dotyczy projektów z Działania 6.1 typu : Opracowanie dokumentacji planistycznej w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej (Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej - SUMP).

		<p><i>ust. 1 TFUE.</i></p> <p>Jeśli wsparcie stanowi pomoc publiczną, czy pomoc jest zgodna z rynkiem wewnętrznym i czy wskazano podstawę zgodności tej pomocy z rynkiem wewnętrznym UE wraz z wyjaśnieniem, czy pomoc podlega obowiązkowi notyfikacji Komisji Europejskiej, o którym mowa w art. 108 ust. 3 TFUE?</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>	
8.	Zgodność projektu z wymaganiami prawa dotyczącego ochrony środowiska <sup>11</sup> .	<p>Sprawdzone jest, czy projekt został przygotowany (albo jest przygotowywany i właściwa instytucja jest w stanie na bieżąco weryfikować poprawność dalszych działań w tym zakresie) zgodnie z prawem dotyczącym ochrony środowiska, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2021 r. poz. 247 z późn. zm.);</li> <li>– ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2020 r. poz. 1219 z późn. zm.);</li> <li>– ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2021 r. poz. 1098);</li> <li>– ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r., poz. 624 z późn. zm.).</li> </ul> <p>Weryfikacji podlega pełna dokumentacja, zgodnie z regulaminem konkursu lub wezwaniem do złożenia wniosku o dofinansowanie dla projektu pozakonkursowego.</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>	
9.	Trwałość projektu <sup>12</sup>	<p>Sprawdzone jest zachowanie przez projekt (operację) zasady trwałości, zgodnie z art. 71 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r.</p> <p>1. Czy w przypadku operacji obejmującej inwestycje w infrastrukturę lub inwestycje produkcyjne wnioskodawca oraz podmiot kontrolujący wnioskodawcę (właściciel/właściciele wnioskodawcy) złożyli oświadczenie, w którym zobowiązali się, że w okresie 5 lat (okres może zostać skrócony do 3 lat w przypadkach utrzymania inwestycji lub miejsc pracy stworzonych przez MŚP) od płatności końcowej<sup>13</sup> lub w okresie wynikającym ze znajdujących zastosowanie w danym przypadku przepisów o pomocy publicznej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– wnioskodawca nie zaprzestanie działalności produkcyjnej lub nie przeniesie jej poza obszar objęty</li> </ul>	

<sup>11</sup> Nie dotyczy projektów z Działania 6.1 typu : Opracowanie dokumentacji planistycznej w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej (Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej - SUMP).

<sup>12</sup> Nie dotyczy projektów z Działania 6.1 typu : Opracowanie dokumentacji planistycznej w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej (Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej - SUMP).

<sup>13</sup> W przypadku dużych projektów, realizowanych w etapach dotyczy płatności końcowej w ramach ostatniego etapu.

		<p>programem;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– nie dojdzie do zmiany własności elementu infrastruktury, która przyniesie przedsiębiorstwu lub podmiotowi publicznemu nienależne korzyści;</li> <li>– nie dojdzie do istotnej zmiany wpływającej na charakter operacji, jej cele lub warunki wdrażania, która mogłaby doprowadzić do naruszenia jej pierwotnych celów.</li> </ul> <p>2. Czy w przypadku operacji obejmującej inwestycje w infrastrukturę lub inwestycje produkcyjne wnioskodawca nie będący małym lub średnim przedsiębiorstwem oraz podmiot kontrolujący wnioskodawcę (właściciel/ właściciele wnioskodawcy) złożyli oświadczenie, w którym zobowiązali się, że w okresie 10 lat od płatności końcowej<sup>14</sup> lub w okresie wynikającym ze znajdujących zastosowanie w danym przypadku przepisów o pomocy publicznej, nie dojdzie do przeniesienia działalności produkcyjnej, której dotyczyło dofinansowanie, poza obszar UE?</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>	
10.	Zasada zapobiegania dyskryminacji i równość szans kobiet i mężczyzn	<p>Sprawdzana jest zgodność projektu z horyzontalnymi zasadami niedyskryminacji i równości szans ze względu na płeć. W szczególności przedmiotem sprawdzenia jest, czy projekt nie ogranicza równego dostępu do zasobów (towarów, usług, infrastruktury) ze względu na płeć, pochodzenie rasowe lub etniczne, religię lub przekonania, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną. W przypadku osób z niepełnosprawnościami, niedyskryminacyjny charakter projektu oznacza konieczność stosowania zasady uniwersalnego projektowania i racjonalnych usprawnień zapewniających dostępność oraz możliwości korzystania ze wspieranej infrastruktury.</p> <p>Wnioskodawca wykazał że projekt będzie miał pozytywny wpływ na zasadę niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami. Przez pozytywny wpływ należy rozumieć zapewnienie dostępności infrastruktury, transportu, towarów, usług, technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych oraz wszelkich innych produktów projektów (które nie zostały uznane za neutralne) dla wszystkich ich użytkowników, zgodnie ze standardami dostępności, stanowiącymi załącznik do 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.<sup>15</sup></p> <p>Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny</p>	

<sup>14</sup> W przypadku dużych projektów, realizowanych w etapach dotyczy płatności końcowej w ramach ostatniego etapu.

<sup>15</sup> Ma zastosowanie dla naborów ogłoszonych po wejściu 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

		spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	
<b>11.</b>	Zasada zrównoważonego rozwoju	<p>Sprawdane jest, czy projekt obejmuje finansowanie przedsięwzięć minimalizujących oddziaływanie działalności człowieka na środowisko. Zasada zrównoważonego rozwoju jest zachowana, jeżeli w ramach projektu zakłada się podejmowanie działań ukierunkowanych na: racjonalne gospodarowanie zasobami, ograniczenie presji na środowisko, uwzględnianie efektów środowiskowych w zarządzaniu, podnoszenie świadomości ekologicznej społeczeństwa.</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>	
<b>12.</b>	Zdolność do adaptacji do zmian klimatu i reagowania na ryzyko powodziowe (jeśli dotyczy) <sup>16</sup>	<p>Zdolność do reagowania i adaptacji do zmian klimatu (w szczególności w obszarze zagrożenia powodziowego). Wszelkie elementy infrastruktury zlokalizowane na obszarach zagrożonych powodzią (oceniana zgodnie z dyrektywą 2007/60/WE), powinny być zaprojektowane w sposób, który uwzględnia to ryzyko. Aplikacja projektowa musi wyraźnie wskazywać czy inwestycja ma wpływ na ryzyko powodziowe, a jeśli tak, to w jaki sposób zarządza się tym ryzykiem.</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>	
<b>13.</b>	Klauzula delokalizacyjna (jeśli dotyczy) <sup>17</sup>	<p>Sprawdane jest, czy w przypadku pomocy udzielonej ze środków POIiŚ 2014-2020 dużemu przedsiębiorcy, wkład finansowy z funduszy nie spowoduje znacznej utraty miejsc pracy w istniejących lokalizacjach tego przedsiębiorcy na terytorium UE w związku z realizacją dofinansowywanego projektu.</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>	

<sup>16</sup> Nie dotyczy projektów z Działania 6.1 typu: Opracowanie dokumentacji planistycznej w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej (Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej - SUMP)

<sup>17</sup> Nie dotyczy projektów z Działania 6.1 typu: Opracowanie dokumentacji planistycznej w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej (Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej - SUMP)

## DZIAŁANIE 6.1. Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach

**Typ projektu:** Inwestycje infrastrukturalne<sup>18</sup>

**Tryb wyboru:** pozakonkursowy

Projekty oceniane są kryteriami:

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

### Dodatkowe kryteria formalne

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	TAK/NIE
8.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	
9.	Zapewnienie środków na utrzymanie infrastruktury wnioskowanej do dofinansowania ze środków UE	Beneficjent projektu przedstawił źródło finansowania utrzymania infrastruktury po zakończeniu realizacji inwestycji. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	

### Kryteria merytoryczne I stopnia

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	WAGA	MAX. PUNKTACJA
1.	Poprawa	Ocena czy dzięki realizacji projektu nastąpi poprawa	(max 3 pkt): 1 pkt – projekt dotyczy poprawy skomunikowania obszaru	4	12

<sup>18</sup> Typ projektu obejmuje inwestycje liniowe i punktowe (centra przesiadkowe) oraz projekty Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS).

	funkcjonowania transportu publicznego na obszarze funkcjonalnym miasta	skomunikowania różnych obszarów funkcjonalnych miasta. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	funkcjonalnego miasta <sup>19</sup> 1 pkt – projekt dotyczy jednego z głównych ciągów komunikacyjnych miasta 1 pkt – projekt dotyczy połączenia centrum miasta z ważnymi dla miasta ośrodkami edukacji, sportu, kultury, skupiskami miejsc pracy lub osiedlami mieszkaniowymi		
2.	Poprawa dostępności i mobilności miejskiej	Ocena czy dzięki realizacji projektu nastąpi poprawa dostępności różnych środków transportu publicznego na terenie objętym projektem oraz ich integracja umożliwiającą zwiększenie mobilności miejskiej. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	<b>(max 4 pkt):</b> 2 pkt – projekt obejmuje budowę/przebudowę infrastruktury (np. przystanków, systemów) w miejscach generujących potoki ruchu 2 pkt – projekt obejmuje dostosowanie budowanej/przebudowywanej infrastruktury (np. przystanków, systemów ITS) do różnych form i środków transportu zapewniając ich integrację (obsługa min. dwóch rodzajów środków transportu lub dwóch ciągów komunikacyjnych)	4	16
3.	Rozwój sieci transportu zbiorowego	Ocena czy infrastruktura wnioskowana do dofinansowania ze środków UE przyczyni się do zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach oraz do zwiększenia atrakcyjności i komfortu podróżowania transportem zbiorowym. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	<b>(max 8 pkt):</b> 2 pkt – projekt obejmuje budowę infrastruktury pozwalającej na utworzenie nowego połączenia komunikacji miejskiej 2 pkt – projekt obejmuje wdrożenie systemu ITS wspierającego transport zbiorowy lub uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu publicznym (np. bus pasy, wydzielone tory, wspólny pas dla pojazdów transportu publicznego, śluzy przy wjazdach na skrzyżowanie itp.) 1 pkt – projekt obejmuje węzeł przesiadkowy obsługujący ruch międzyregionalny i/lub międzynarodowy 1 pkt – projekt obejmuje węzeł przesiadkowy obsługujący ruch regionalny i/lub lokalny 1 pkt – projekt obejmuje budowę parkingu P+R (Park and Ride) przy węźle przesiadkowym 1 pkt – projekt obejmuje budowę elementów infrastruktury rowerów miejskich przy węźle przesiadkowym	3	24

<sup>19</sup> Nie oznacza to wymogu objęcia inwestycją całego obszaru funkcjonalnego miasta (tj. by część inwestycji leżała poza granicami administracyjnymi danej jst wchodzącej w skład miejskiego obszaru funkcjonalnego), ale by inwestycja była skomunikowana z innym operującym na obszarze funkcjonalnym miasta środkiem transportu.

4.	Kryterium środowiskowe	Inwestycja poprawia efektywność energetyczną transportu i jest realizowana wg najlepszych dostępnych standardów środowiskowych spośród badanych racjonalnych opcji.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	<b>(max 7 pkt):</b>	3	21
			3 pkt – inwestycja w transport szynowy w miastach posiadających infrastrukturę szynową (w miastach nie posiadających transportu szynowego inwestycje w infrastrukturę usprawniającą funkcjonowanie transportu publicznego i/lub infrastrukturę paliw alternatywnych otrzymują maksimum punktów)		
			2 pkt – inwestycja zawiera rozwiązania minimalizujące wpływ ruchu pojazdów transportu zbiorowego na klimat akustyczny		
		2 pkt – inwestycja zawiera rozwiązania minimalizujące wpływ ruchu pojazdów transportu zbiorowego na jakość powietrza (minimalizacja emisji zanieczyszczeń powietrza i redukcja gazów cieplarnianych)			
5.	Spójność z istniejącymi planami transportowymi	Ocena, czy przedmiot projektu wnioskowany do dofinansowania ze środków UE został wskazany w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego lub innych właściwych dokumentach.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	3 pkt – przedmiot projektu został wskazany jako element sieci komunikacyjnej na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej w planie zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego lub przedmiot projektu został wskazany w dokumentach strategicznych jednostki samorządu terytorialnego lub ministra właściwego ds. transportu	2	6
6.	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)	Sprawdzone jest, w jakim stopniu projekt jest zgodny lub komplementarny z celami Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego .  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	Ocena zgodnie z następującą punktacją:  2 pkt - projekty, które mają status flagowych projektów w ramach SUE RMB;  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.	1	2
7.	Projekt jest zgodny z lokalnym programem rewitalizacji	Projekt stanowi element spójnej koncepcji inwestycyjnej zmierzającej do kompleksowej rewitalizacji obszaru wyznaczonego w lokalnym programie rewitalizacji zgodnie z wytycznymi	1 pkt – w dokumentacji wykazano, że projekt stanowi element spójnej koncepcji inwestycyjnej zmierzającej do kompleksowej rewitalizacji obszaru wyznaczonego w lokalnym programie rewitalizacji lub projekt znajduje się w obszarze rewitalizacji wyznaczonym w uchwale Rady	1	1



		<p>Ministra Rozwoju w zakresie rewitalizacji obszarów zdegradowanych lub projekt znajduje się w obszarze rewitalizacji wyznaczonym w uchwale Rady Miasta, zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji.</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>Miasta, zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji.</p>		
<b>Maksymalna liczba punktów</b>					<b>82</b>

**Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia**

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	OCENA
14.	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	Projekt zostanie uznany za „dojrzały” gdy spełnione zostaną łącznie następujące warunki: – opracowano studium wykonalności wraz z AKK, – wydano niezbędne decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, – przygotowano szczegółowy harmonogram realizacji, obrazujący planowane procedury przetargowe i procedury pozyskania niezbędnych decyzji administracyjnych, których zaawansowanie pozwala na dotrzymanie planowanych terminów realizacji przedsięwzięcia.	0/1
15.	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	Komplementarność z: – projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, lub – z równoległe realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji, lub – komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równoległe realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji.	0/1
16.	Efektywność ekonomiczna	Ocena 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
17.	Dostosowanie do osób o ograniczonej możliwości poruszania się	Ocena przystosowania infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się.	Projekt jest przystosowany do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się (w tym także do osób niedoświadczających, słabowidzących).	0/1

		Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).		
18.	Zgodność ze Strategią ZIT lub z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej	Ocena zgodności projektu ze Strategią ZIT lub z 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).	Projekt wynika ze Strategii ZIT lub z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej opracowanego przez właściwy samorząd	0/1

**Typ projektu:** Inwestycje taborowe

**Tryb wyboru:** pozakonkursowy

Projekty oceniane są kryteriami:

Horyzontalne kryteria formalne

Dodatkowe kryteria formalne

Kryteria merytoryczne I stopnia (w tym właściwe kryteria horyzontalne)

Horyzontalne kryteria merytoryczne II stopnia

Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

### Dodatkowe kryteria formalne

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	TAK/NIE
8.	Zapewnienie środków na utrzymanie taboru wnioskowanego do dofinansowania ze środków UE	Beneficjent projektu przedstawił źródło finansowania utrzymania taboru po zakończeniu realizacji inwestycji.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	

## Kryteria merytoryczne I stopnia

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	WAGA	MAX. PUNKTACJA
1.	Poprawa funkcjonowania transportu publicznego na obszarze funkcjonalnym miasta	Ocena czy dzięki realizacji projektu nastąpi poprawa skomunikowania różnych obszarów funkcjonalnych miasta.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się ( <b>max 3 pkt</b> ): ----- 1 pkt – projekt dotyczy poprawy skomunikowania obszaru funkcjonalnego miasta <sup>20</sup> ----- 1 pkt – projekt dotyczy jednego z głównych ciągów komunikacyjnych miasta ----- 1 pkt – projekt dotyczy połączenia centrum miasta z ważnymi dla miasta ośrodkami edukacji, sportu, kultury, skupiskami miejsc pracy lub osiedlami mieszkaniowymi	4	12
2.	Poprawa dostępności i mobilności miejskiej	Ocena czy dzięki realizacji projektu nastąpi poprawa dostępności różnych środków transportu publicznego na terenie objętym projektem oraz ich integracja umożliwiająca zwiększenie mobilności miejskiej.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się ( <b>max 4 pkt</b> ): ----- 2 pkt - projekt obejmuje zakup nowego taboru / modernizację taboru w celu jego wykorzystania w miejscach generujących potoki ruchu ----- 2 pkt – projekt obejmuje zakup nowego taboru/ modernizację taboru w celu jego wykorzystania na budowanej/ przebudowywanej infrastrukturze, przyczyniając się do integracji różnych form i środków transportu (obsługa min. dwóch rodzajów środków transportu lub dwóch ciągów komunikacyjnych)	4	16
3.	Rozwój sieci transportu zbiorowego	Ocena czy tabor wnioskowany do dofinansowania ze środków UE przyczyni się do zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego	Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się ( <b>max 6 pkt</b> ): ----- 1 pkt – projekt obejmuje zakup nowego taboru	3	18

<sup>20</sup> Nie oznacza to wymogu objęcia inwestycją całego obszaru funkcjonalnego miasta (tj. by część inwestycji leżała poza granicami administracyjnymi danej jst wchodzącej w skład miejskiego obszaru funkcjonalnego), ale by inwestycja była skomunikowana z innym operującym na obszarze funkcjonalnym miasta środkiem transportu.

		<p>w miastach oraz do zwiększenia atrakcyjności i komfortu podróżowania transportem zbiorowym.</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 – tabor będący przedmiotem projektu pozwala na obsługę nowego połączenia komunikacyjnego</p> <p>2 pkt – tabor będący przedmiotem projektu będzie objęty systemem ITS wspierającym transport zbiorowy lub będzie poruszał się po trasach, na których (w całości lub części) obowiązuje lub będzie obowiązywało uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu publicznym (np. bus pasy, wydzielone tory, wspólny pas dla pojazdów transportu publicznego, śluzy przy wjazdach na skrzyżowanie itp.)</p> <p>1 pkt – tabor będący przedmiotem projektu będzie wykorzystywał węzeł przesiadkowy obsługujący ruch międzyregionalny i/lub międzynarodowy</p> <p>1 pkt – tabor będący przedmiotem projektu będzie wykorzystywał węzeł przesiadkowy obsługujący ruch regionalny i/lub lokalny</p>		
4.	Kryterium środowiskowe	<p>Inwestycja poprawia efektywność energetyczną transportu i jest realizowana wg najlepszych dostępnych standardów środowiskowych spośród badanych racjonalnych opcji.</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 w ramach kryterium sumują się (<b>max 7 pkt</b>):</p> <p>3 pkt – inwestycja w tabor szynowy w miastach posiadających infrastrukturę szynową (w miastach nie posiadających transportu szynowego inwestycje w tabor transportu publicznego zasilany paliwem alternatywnym wraz z niezbędną infrastrukturą otrzymują maksimum punktów)</p> <p>2 pkt – inwestycja zawiera rozwiązania minimalizujące wpływ ruchu pojazdów transportu zbiorowego na klimat akustyczny</p> <p>2 pkt – inwestycja zawiera rozwiązania minimalizujące wpływ ruchu pojazdów transportu zbiorowego na jakość powietrza (minimalizacja emisji zanieczyszczeń powietrza i redukcja gazów cieplarnianych)</p>	3	21
5.	Spójność z istniejącymi planami	Ocena, czy przedmiot projektu wnioskowany	3 pkt – przedmiot projektu został wskazany jako element sieci	2	6

	transportowymi	do dofinansowania ze środków UE został wskazany w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego lub innych właściwych dokumentach.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	komunikacyjnej na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej w planie zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego lub przedmiot projektu został wskazany w dokumentach strategicznych jednostki samorządu terytorialnego lub ministra właściwego ds. transportu		
6.	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)	Sprawdzone jest, w jakim stopniu projekt jest zgodny lub komplementarny z celami Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	Ocena zgodnie z następującą punktacją:  2 pkt - projekty, które mają status flagowych projektów w ramach SUE RMB;  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.	1	2
7.	Projekt jest zgodny z lokalnym programem rewitalizacji	Projekt stanowi element spójnej koncepcji inwestycyjnej zmierzającej do kompleksowej rewitalizacji obszaru wyznaczonego w lokalnym programie rewitalizacji zgodnie z wytycznymi Ministra Rozwoju w zakresie rewitalizacji obszarów zdegradowanych lub projekt znajduje się w obszarze rewitalizacji wyznaczonym w uchwale Rady Miasta, zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	1 pkt – w dokumentacji wykazano, że projekt stanowi element spójnej koncepcji inwestycyjnej zmierzającej do kompleksowej rewitalizacji obszaru wyznaczonego w lokalnym programie rewitalizacji lub projekt znajduje się w obszarze rewitalizacji wyznaczonym w uchwale Rady Miasta, zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji.	1	1

<b>Maksymalna liczba punktów</b>	<b>76</b>
----------------------------------	-----------

**Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia**

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	OCENA
14.	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	Projekt zostanie uznany za „dojrzały” gdy spełnione zostaną łącznie następujące warunki: <ul style="list-style-type: none"> <li>– opracowano studium wykonalności wraz z AKK,</li> <li>– przygotowano Specyfikację Istotnych Warunków Zamówienia<sup>21</sup> obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań dotyczących realizacji rzeczowej projektu zakupu/ modernizacji taboru),</li> <li>– wydano niezbędne decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, o ile jest to wymagane zakresem inwestycji,</li> <li>– przygotowano szczegółowy harmonogram realizacji, obrazujący planowane procedury przetargowe i procedury pozyskania niezbędnych decyzji administracyjnych, których zaawansowanie pozwala na dotrzymanie planowanych terminów realizacji przedsięwzięcia.</li> </ul>	0/1
15.	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	Komplementarność z: <ul style="list-style-type: none"> <li>– projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, lub</li> <li>– z równoległe realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji, lub</li> <li>– komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równoległe realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji.</li> </ul>	0/1

<sup>21</sup> lub inny dokument posiadany przez Beneficjenta, który w sposób równoważny opisuje zakres techniczny planowanego do zakupu/ modernizacji taboru tj. specyfikacje techniczne/ opis przedmiotu zamówienia.

16.	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
17.	Dostosowanie do osób o ograniczonej możliwości poruszania się	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
18.	Zgodność ze Strategią ZIT lub z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej	Ocena zgodności projektu ze Strategią ZIT 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).	Projekt wynika ze Strategii ZIT lub z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej opracowanego przez właściwy samorząd	0/1
19.	Powiązanie projektu z infrastrukturą	Ocena powiązania projektu z infrastrukturą. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na	W dokumentacji aplikacyjnej wskazany został obszar, na którym będzie wykorzystywany dofinansowany tabor, a także informacja, że: – zakupiony lub zmodernizowany tabor będzie poruszał się po istniejącej infrastrukturze liniowej o parametrach technicznych umożliwiającym jego wykorzystanie, lub	0/1



		etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	– zakup lub modernizacja taboru będzie powiązana z projektem infrastrukturalnym dotyczącym budowy, lub przebudowy infrastruktury liniowej do parametrów technicznych umożliwiających optymalne wykorzystanie taboru.	
--	--	---	--	--

**Typ projektu:** Projekty integrujące w sobie inwestycje infrastrukturalne i taborowe

**Tryb wyboru:** pozakonkursowy

Projekty oceniane są kryteriami:

Horyzontalne kryteria formalne

Dodatkowe kryteria formalne

Kryteria merytoryczne I stopnia (w tym właściwe kryteria horyzontalne)

Horyzontalne kryteria merytoryczne II stopnia

Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

#### Dodatkowe kryteria formalne

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	TAK/NIE
8.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	
9.	Zapewnienie środków na utrzymanie infrastruktury i taboru wnioskowanego do dofinansowania ze środków UE	Beneficjent projektu przedstawił źródło finansowania utrzymania infrastruktury i taboru po zakończeniu realizacji inwestycji. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	

#### Kryteria merytoryczne I stopnia

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	WAGA	MAX. PUNKTACJA

1.	Poprawa funkcjonowania transportu publicznego na obszarze funkcjonalnym miasta	Ocena, czy dzięki realizacji projektu nastąpi poprawa skomunikowania różnych obszarów funkcjonalnych miasta.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się ( <b>max 3 pkt</b> ): ----- 1 pkt – projekt dotyczy poprawy skomunikowania obszaru funkcjonalnego miasta <sup>22</sup> ----- 1 pkt – projekt dotyczy jednego z głównych ciągów komunikacyjnych miasta ----- 1 pkt – projekt dotyczy połączenia centrum miasta z ważnymi dla miasta ośrodkami edukacji, sportu, kultury, skupiskami miejsc pracy lub osiedlami mieszkaniowymi	4	12
2.	Poprawa dostępności i mobilności miejskiej	Ocena czy dzięki realizacji projektu nastąpi poprawa dostępności różnych środków transportu publicznego na terenie objętym projektem oraz ich integracja umożliwiająca zwiększenie mobilności miejskiej.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się ( <b>max 4 pkt</b> ): ----- 2 pkt – projekt obejmuje budowę/przebudowę infrastruktury (np. przystanków, systemów) w miejscach generujących potoki ruchu i/ lub zakup nowego taboru/ modernizację taboru w celu jego wykorzystania w tychże miejscach ----- 2 pkt – projekt obejmuje dostosowanie budowanej/ przebudowywanej infrastruktury (np. przystanków, systemów ITS) do różnych form i środków transportu zapewniając ich integrację (min. dwa środki transportu) i/lub zakup nowego taboru/ modernizację taboru w celu jego wykorzystania na budowanej/ przebudowywanej infrastrukturze, przyczyniając się do integracji różnych form i środków transportu (obsługa min. dwóch rodzajów środków transportu lub dwóch ciągów komunikacyjnych)	4	16
3.	Rozwój sieci transportu zbiorowego	Ocena, czy infrastruktura i/lub tabor wnioskowane do dofinansowania ze środków UE przyczynią się do zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach oraz do zwiększenia atrakcyjności i komfortu podróżowania transportem zbiorowym.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się ( <b>max 8 pkt</b> ): ----- 2 pkt - projekt obejmuje budowę infrastruktury pozwalającej na utworzenie nowego połączenia komunikacji miejskiej i/ lub zakup nowego taboru i/lub tabor będący przedmiotem projektu pozwala na obsługę nowego połączenia komunikacyjnego ----- 2 pkt - projekt obejmuje wdrożenie systemu ITS wspierającego transport zbiorowy lub uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu publicznym (np. bus pasy, wydzielone tory, wspólny pas dla pojazdów transportu publicznego, śluzy przy wjazdach na skrzyżowanie itp.) i/ lub - tabor będący przedmiotem projektu będzie objęty systemem ITS lub będzie poruszał się po trasach, na których (w całości lub części) obowiązuje lub będzie obowiązywało uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu publicznym (np. bus pasy, wydzielone tory,	3	24

<sup>22</sup> Nie oznacza to wymogu objęcia inwestycją całego obszaru funkcjonalnego miasta (tj. by część inwestycji leżała poza granicami administracyjnymi danej jst wchodzącej w skład miejskiego obszaru funkcjonalnego), ale by inwestycja była skomunikowana z innym operującym na obszarze funkcjonalnym miasta środkiem transportu

			<p>wspólny pas dla pojazdów transportu publicznego, służy przy wjazdach na skrzyżowanie itp.)</p> <p>1 pkt - projekt obejmuje węzeł przesiadkowy obsługujący ruch międzyregionalny i/lub międzynarodowy (elementem projektu jest infrastruktura tworząca węzeł przesiadkowy i/ lub tabor będący przedmiotem projektu będzie przejeżdżał przez wyżej wymieniony węzeł)</p> <p>1 pkt - projekt obejmuje węzeł przesiadkowy obsługujący ruch regionalny i/lub lokalny (elementem projektu jest infrastruktura tworząca węzeł przesiadkowy i/ lub tabor będący przedmiotem projektu będzie przejeżdżał przez wyżej wymieniony węzeł)</p> <p>1 pkt – projekt obejmuje budowę parkingu P+R (Park and Ride) przy węźle przesiadkowym</p> <p>1 pkt – projekt obejmuje budowę elementów infrastruktury rowerów miejskich przy węźle przesiadkowym</p>		
4.	Kryterium środowiskowe	<p>Inwestycja poprawia efektywność energetyczną transportu i jest realizowana wg najlepszych dostępnych standardów środowiskowych spośród badanych racjonalnych opcji.</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 w ramach kryterium sumują się (<b>max 7 pkt</b>):</p> <p>3 pkt – inwestycja w transport szynowy w miastach posiadających infrastrukturę szynową (w miastach nie posiadających transportu szynowego inwestycje w infrastrukturę usprawniającą funkcjonowanie transportu publicznego i/lub tabor zasilany paliwem alternatywnym wraz z niezbędną infrastrukturą otrzymują maksimum punktów)</p> <p>2 pkt – inwestycja zawiera rozwiązania minimalizujące wpływ ruchu pojazdów transportu zbiorowego na klimat akustyczny</p> <p>2 pkt – inwestycja zawiera rozwiązania minimalizujące wpływ ruchu pojazdów transportu zbiorowego na jakość powietrza (minimalizacja emisji zanieczyszczeń powietrza i redukcja gazów cieplarnianych)</p>	3	21
5.	Spójność z istniejącymi planami transportowymi	<p>Ocena, czy przedmiot projektu wnioskowany do dofinansowania ze środków UE został wskazany w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego lub innych właściwych dokumentach.</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>3 pkt – przedmiot projektu został wskazany jako element sieci komunikacyjnej na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej w planie zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego lub przedmiot projektu został wskazany w dokumentach strategicznych jednostki samorządu terytorialnego lub ministra właściwego ds. transportu</p>	2	6
6.	Zgodność projektu ze Strategią Unii	Sprawdzone jest, w jakim stopniu projekt jest zgodny lub komplementarny z celami Strategii	<p>Ocena zgodnie z następującą punktacją:</p> <p>2 pkt - projekty, które mają status flagowych projektów w ramach SUE</p>	1	2

	Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)	Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	RMB; 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.		
7.	Projekt jest zgodny z lokalnym programem rewitalizacji	Projekt stanowi element spójnej koncepcji inwestycyjnej zmierzającej do kompleksowej rewitalizacji obszaru wyznaczonego w lokalnym programie rewitalizacji zgodnie z wytycznymi Ministra Rozwoju w zakresie rewitalizacji obszarów zdegradowanych lub projekt znajduje się w obszarze rewitalizacji wyznaczonym w uchwale Rady Miasta, zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	1 pkt – w dokumentacji wykazano, że projekt stanowi element spójnej koncepcji inwestycyjnej zmierzającej do kompleksowej rewitalizacji obszaru wyznaczonego w lokalnym programie rewitalizacji lub projekt znajduje się w obszarze rewitalizacji wyznaczonym w uchwale Rady Miasta, zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji.	1	1
<b>Maksymalna liczba punktów</b>					<b>82</b>

**Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia**

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	OCENA
14.	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	Projekt zostanie uznany za „dojrzały” gdy spełnione zostaną łącznie następujące warunki: – opracowano studium wykonalności wraz z AKK, – przygotowano Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia <sup>23</sup> obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań dotyczących realizacji rzeczowej projektu zakupu/ modernizacji taboru), – wydano niezbędne decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, o ile	0/1

<sup>23</sup> Lub inny dokument posiadany przez Beneficjenta, który w sposób równoważny opisuje zakres techniczny planowanego do zakupu/ modernizacji taboru tj. specyfikacje techniczne/ opis przedmiotu zamówienia.

			<p>jest to wymagane zakresem inwestycji</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– przygotowano szczegółowy harmonogram realizacji, obrazujący planowane procedury przetargowe i procedury pozyskania niezbędnych decyzji administracyjnych, których zaawansowanie pozwala na dotrzymanie planowanych terminów realizacji przedsięwzięcia.</li> </ul>	
15.	Komplementarność	<p>Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji. 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>Komplementarność z:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, lub</li> <li>– z równolegle realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji, lub</li> <li>– komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równolegle realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji.</li> </ul>	0/1
16.	Efektywność ekonomiczna	<p>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).</p>	<p>Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV &gt; 0.</p>	0/1
17.	Dostosowanie do osób o ograniczonej możliwości poruszania się	<p>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).</p>	<p>Realizacja projektu przyczyni się do dostosowania systemu transportowego do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się. (w tym także do osób niedosłyszących, niedowidzących, słabowidzących).</p>	0/1

18.	Zgodność ze Strategią ZIT lub z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej	Ocena zgodności projektu ze Strategią ZIT lub z 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).	Projekt wynika ze Strategii ZIT lub z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej opracowanego przez właściwy samorząd	0/1
19.	Powiązanie projektu z infrastrukturą	Ocena powiązania projektu z infrastrukturą. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	W dokumentacji aplikacyjnej wskazany został obszar, na którym będzie wykorzystywany dofinansowany tabor, a także informacja, że: – zakupiony lub zmodernizowany tabor będzie poruszał się po istniejącej infrastrukturze liniowej o parametrach technicznych umożliwiających jego wykorzystanie, lub – zakup lub modernizacja taboru będzie powiązana z projektem infrastrukturalnym dotyczącym budowy, lub przebudowy infrastruktury liniowej do parametrów technicznych umożliwiających optymalne wykorzystanie taboru.	0/1

**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 <sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> w wyniku realizacji projektu.</p> <p>Ocena opierać się będzie na zmonetyzowanej bieżącej wartości netto emisji w niższych warstwach atmosfery (NMHC/NMVOC, NO<sub>x</sub>, PM, SO<sub>2</sub>) oraz CO<sub>2</sub> '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 CO<sub>2</sub> projektów zaakceptowanych do listy rankingowej, po odrzuceniu skrajnych wyników:</p> <p>4 pkt – H3 &lt; X  3 pkt – H2 &lt; X ≤ H3  2 pkt – H1 &lt; X ≤ H2  1 pkt – X ≤ H1</p> <p>Gdzie:  X to wartość obniżenia emisji niskich oraz CO<sub>2</sub> wyliczona ze wzoru  <math>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'}</math>  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
2.	Ekspozycja osób na emisje niskie w obszarze projektu	<p>Ekspozycja osób narażonych na emisje w bezpośrednim otoczeniu projektu w pasie o szerokości 100 m z każdej strony od osi jezdni<sup>24</sup> bezpośrednio otaczającym linie autobusowe objęte projektem przypadająca na 1 km linii objętych projektem.</p> <p>Wskaźnik ekspozycji osób ustala się na podstawie sumy punktów z wag nadanych obiektom z bazy danych EGIB<sup>25</sup> przeliczonej na 1 km linii autobusowej objętej projektem<sup>26</sup>.  Wagi dla obiektów z bazy danych (zarówno</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 &lt; X  3 pkt – H2 &lt; X ≤ H3  2 pkt – H1 &lt; X ≤ H2  1 pkt – X ≤ H1</p>	2	8

<sup>24</sup> W przypadku, gdy budynek znajduje się tylko częściowo w ww. pasie należy uwzględnić go w całości.

<sup>25</sup> W przypadku jeżeli Wnioskodawca nie będzie posiadał w pełni zdigitalizowanej bazy danych o budynkach, dopuszcza się zastosowanie lub uzupełnienie brakujących fragmentów danych, danymi z Bazy Danych Obiektów Topograficznych (BDOT) – darmowej, dostępnej w GUGiK bazy danych obiektów topograficznych.

<sup>26</sup> Aby podać sumę wag obiektów należy policzyć wszystkie obiekty danej klasy wzdłuż linii objętej projektem i pomnożyć przez przypisaną tej klasie wagę

		<p>EGIB jak i BDOT) należy przyjąć wg poniższej tabeli:</p> <table border="1" data-bbox="645 225 1151 900"> <thead> <tr> <th>Klasa obiektu</th> <th>Waga</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>budynki mieszkalne jednorodzinne</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>budynki o dwóch mieszkaniach</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>budynki o trzech i więcej mieszkaniach</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>budynki zbiorowego zamieszkania</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>budynki hoteli</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>budynki zakwaterowania turystycznego, pozostałe</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>budynki biurowe</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>budynki handlowo - usługowe</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>budynki łączności, dworców i terminali</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>ogólnodostępne obiekty kulturalne</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>budynki muzeów i bibliotek</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>budynki szkół i instytucji badawczych</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>budynki szpitali i zakładów opieki medycznej</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>budynki kultury fizycznej</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <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>	Klasa obiektu	Waga	budynki mieszkalne jednorodzinne	3	budynki o dwóch mieszkaniach	3	budynki o trzech i więcej mieszkaniach	5	budynki zbiorowego zamieszkania	4	budynki hoteli	2	budynki zakwaterowania turystycznego, pozostałe	2	budynki biurowe	4	budynki handlowo - usługowe	1	budynki łączności, dworców i terminali	1	ogólnodostępne obiekty kulturalne	1	budynki muzeów i bibliotek	1	budynki szkół i instytucji badawczych	4	budynki szpitali i zakładów opieki medycznej	4	budynki kultury fizycznej	1	<p>Gdzie: X to wartość ekspozycji osób liczona ze wzoru:</p> $X = \frac{\text{suma wag obiektów przy linii objętej projektem}}{\text{liczba km linii objętych projektem}}$ <p>H1 to średnia harmoniczna drugiego najniższego wyniku X oraz H2; H2 to średnia harmoniczna X projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników; H3 to średnia harmoniczna drugiego najwyższego wyniku X oraz H2.</p>		
Klasa obiektu	Waga																																		
budynki mieszkalne jednorodzinne	3																																		
budynki o dwóch mieszkaniach	3																																		
budynki o trzech i więcej mieszkaniach	5																																		
budynki zbiorowego zamieszkania	4																																		
budynki hoteli	2																																		
budynki zakwaterowania turystycznego, pozostałe	2																																		
budynki biurowe	4																																		
budynki handlowo - usługowe	1																																		
budynki łączności, dworców i terminali	1																																		
ogólnodostępne obiekty kulturalne	1																																		
budynki muzeów i bibliotek	1																																		
budynki szkół i instytucji badawczych	4																																		
budynki szpitali i zakładów opieki medycznej	4																																		
budynki kultury fizycznej	1																																		
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 promocji transportu publicznego oraz czy Beneficjent prowadzi politykę biletową</p>	<p>Przyznane punkty sumują się (max 4 pkt) 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 publicznej na system w czasie rzeczywistym. System ITS nie może służyć wyłącznie gromadzeniu danych o ruchu, musi on</p>	4	16																														



		<p>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>obejmować wykorzystanie tych danych do sterowania ruchem lub informacji pasażerskiej dostępnej na przystanku lub poprzez dedykowane aplikacje. Kryterium dot. systemu który <u>uprzywilejowuje transport publiczny</u></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, służy 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&amp;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	<p>Ocena, czy w mieście, w którym realizowany jest projekt realizowana jest kompleksowa polityka na rzecz gospodarki niskoemisyjnej, w</p>	<p>Przyznane punkty sumują się (max 3 pkt)</p> <p>1 pkt – prowadzone są działania z zakresu edukacji ekologicznej i</p>	3	9

	gospodarki niskoemisyjnej	<p>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>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>		
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> <hr/> <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	<p>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</p>	<p>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 późn. zm.).</p>	1	1

		2015 r. o rewitalizacji (z późn. zm.).  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).			
8.	Ponadregionalność projektu	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.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	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:  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)  lub  2. projekt realizowany jest w <b>partnerstwie</b> 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).;  lub  3. Projekt realizowany jest na <b>terenie więcej niż jednego województwa</b> , przy czym co najmniej jedno z województw objęte jest strategią ponadregionalną oraz jest zgodny z celami strategii ponadregionalnej,  lub  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
<b>Maksymalna liczba punktów</b>					<b>65</b>

**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"> <li>– opracowano studium wykonalności wraz z AKK, w tym szczegóły technologiczno-operacyjne wariantu inwestycji zaplanowanego do realizacji – zgodnie z zakresem wskazanym w regulaminie konkursu</li> <li>– przygotowano Specyfikację Istotnych Warunków Zamówienia<sup>27</sup> obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań dotyczących realizacji rzeczowej projektu zakupu/ modernizacji taboru),</li> <li>– wydano (najpóźniej w dniu zakończenia naboru wniosków od dofinansowanie) niezbędne decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, o ile jest to wymagane zakresem inwestycji,</li> <li>– przedstawiono dokument potwierdzający zabezpieczenie dostaw energii w ilości niezbędnej do zapewnienia funkcjonowania projektu</li> </ul>	0/1

<sup>27</sup> 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	<p>Ocen efektywności ekonomicznej projektu.</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>	Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0	0/1
16.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	<p>Gotowość do eksploatacji zgodnie z przeznaczeniem/funkcją</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>	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji	0/1
17.	Zapewnienie środków na projekt	<p>Udokumentowane zapewnienie środków na projekt na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie (wskazanie w WPF konkretnych kwot i pozycji w których zabezpieczono środki na projekt).</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>	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 <sup>28</sup>	0/1
19.	Dostosowanie do osób o ograniczonej możliwości poruszania się <sup>29</sup>	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	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

<sup>28</sup> Zapis 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

<sup>29</sup> 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”.

		wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).		
--	--	---	--	--

**Typ projektu:** Opracowanie dokumentacji planistycznej w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej (Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej - SUMP)

**Tryb wyboru:** pozakonkursowy/ konkursowy

Projekty oceniane są kryteriami:

Horyzontalne kryteria formalne

Kryteria merytoryczne I stopnia

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.	Wyznaczony obszar, dla którego zostanie opracowany SUMP	Ocenie podlegać będzie wyznaczenie obszaru, dla którego zostanie opracowany SUMP. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	<b>(max 4 pkt):</b> <b>4 pkt</b> – obszar, dla którego zostanie opracowany SUMP, obejmuje swoim zasięgiem cały wyznaczony obszar funkcjonalny wynikający z delimitacji województwa. Na potwierdzenie spełnienia kryterium konieczne jest przedstawienie w „scoping report” informacji i odwołań do oficjalnych dokumentów określających obszar funkcjonalny (przyjęta Strategia Rozwoju Województwa lub uchwała zarządu województwa). <b>2 pkt</b> – obszar, dla którego zostanie opracowany SUMP nie pokrywa się w pełni/nie jest tożsamy z wyznaczonym obszarem funkcjonalnym.	1	4

2.	Zawiązana współpraca instytucjonalna	<p>Ocenie podlegać będzie dokumentacja potwierdzająca zawiązanie współpracy między gminami tworzącymi obszar funkcjonalny (współpraca horyzontalna) oraz powołanie struktur odpowiedzialnych za przygotowanie i wdrożenie SUMP (współpraca wertykalna).</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><b>(max 6 pkt):</b></p> <p><b>2 pkt</b> – wskazano podmioty (jednostki administracyjne) zaangażowane w opracowanie oraz wdrożenie SUMP, w tym podmiot wiodący oraz podmioty współpracujące,</p> <p><b>3 pkt</b> – podpisano dokumenty regulujące zasady współpracy i podział obowiązków pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w opracowanie oraz wdrożenie SUMP,</p> <p><b>1 pkt</b> – powołano koordynatora procesu planowania prac nad SUMP oraz zespół odpowiedzialny za przygotowanie oraz wdrożenie SUMP.</p> <p>Na potwierdzenie spełnienia kryterium konieczne jest przedstawienie porozumień/uchwał/decyzji lub innych równoważonych dokumentów regulujących współpracę pomiędzy gminami tworzącymi obszar funkcjonalny oraz powołujących zespół odpowiedzialny za przygotowanie oraz wdrożenie SUMP wraz z podziałem kompetencji i obowiązków.</p>	1	6
3.	Przygotowany raport z zakresu prac nad SUMP (tzw. „scoping report”)	<p>Ocenie podlegać będzie opis stopnia zaawansowania prac związanych z przygotowaniem Wnioskodawcy do opracowania SUMP.</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><b>(max 10 pkt):</b></p> <p><b>1 pkt</b> – dokonano przeglądu istniejących dokumentów strategicznych (np. dotyczących transportu, planowania przestrzennego, mobilności, gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska) istotnych dla przygotowania SUMP na poziomie regionalnym oraz omówiono wyniki przeprowadzonej samooceny np. według Poradnika opracowania SUMP Civitas Prosperity lub narzędzia samooceny dostępnego pod adresem <a href="https://www.sump-assessment.eu/start">https://www.sump-assessment.eu/start</a>,</p> <p><b>2 pkt</b> – dokonano identyfikacji interesariuszy,</p> <p><b>1 pkt</b> – dokonano identyfikacji potrzeb grup wykluczonych,</p> <p><b>1 pkt</b> – uzgodniono harmonogram działań dotyczących przygotowania i przyjmowania SUMP z uwzględnieniem potencjalnej konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko,</p> <p><b>2 pkt</b> – przeprowadzono diagnozę głównych problemów związanych z transportem publicznym, rowerowym, pieszym, samochodowym</p>	1	10



			<p><b>1 pkt</b> – przeprowadzono diagnozę w zakresie logistyki miejskiej,</p> <p><b>1 pkt</b> – ustalono priorytety dla zidentyfikowanych problemów,</p> <p><b>1 pkt</b> – wskazano obecną strukturę modalną transportu (proporcji w jakich wykorzystywane są różne rodzaje transportu) dla transportu publicznego, pojazdów prywatnych i aktywnej mobilności (ruch pieszy i rowerowy).</p>		
4.	Zaplanowany udział interesariuszy oraz obywateli	<p>Ocenie podlegać będzie planowany stopień włączenia zidentyfikowanych interesariuszy<sup>30</sup> oraz obywateli<sup>31</sup> w proces przygotowania SUMP.</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><b>(max 4 pkt):</b></p> <p><b>1 pkt</b> – wskazano etapy, na których zaangażowani będą zidentyfikowani interesariusze oraz obywatele,</p> <p><b>1 pkt</b> – wskazano metody badawcze niezbędne do opracowania SUMP<sup>32</sup>,</p> <p><b>1 pkt</b> – rozpoczęto konsultacje z interesariuszami lub społeczeństwem,</p> <p><b>1 pkt</b> – rozpoczęto minimum jedno z badań jakościowych</p>	1	4
5.	Przygotowanie projektu do realizacji	<p>Ocena stanu przygotowania postępowań przetargowych niezbędnych do przygotowania SUMP. Kryterium dotyczy wszystkich kluczowych postępowań przetargowych niezbędnych do przygotowania SUMP objętych wnioskiem o dofinansowanie. Punkty zostaną przyznane jeżeli wszystkie postępowania osiągnęły dany etap.</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><b>(max 5 pkt):</b></p> <p><b>1 pkt</b> – przygotowano opis przedmiotu zamówienia,</p> <p><b>2 pkt</b> – przygotowano dokumentację przetargową (pełną dokumentację niezbędną do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego)<sup>33</sup>,</p> <p><b>1 pkt</b> – wszczęto postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego,</p> <p><b>1 pkt</b> – podpisano umowę z wybranym wykonawcą.</p>	1	5

<sup>30</sup> Interesariusze to wszystkie podmioty, grupy lub organizacje, na które SUMP ma wpływ i/lub może mieć wpływ.

<sup>31</sup> Obywatele to wszystkie osoby mieszkające i/lub pracujące w miejskim obszarze funkcjonalnym, dla którego przygotowany jest SUMP. Termin używany zamiennie z określeniem „społeczeństwo”, „mieszkańcy”, „ludzie”.

<sup>32</sup> Do rekomendowanych metod dla SUMP zaliczamy przynajmniej konsultacje społeczne oraz jedną z metod badań jakościowych.

<sup>33</sup> Należy uwzględnić, że SOOŚ powinna być elementem dokumentacji przetargowej. Może też stanowić odrębne postępowanie przetargowe.

6.	Uwzględnienie aspektów środowiskowych w procesie przygotowania SUMP	<p>Ocenić podlegać będzie, czy przy opracowywaniu SUMP zostanie dokonana analiza wpływu założonych do realizacji celów, pakietów działań na środowisko, w tym analizy dotyczące wpływu na zmiany klimatu i adaptacji do zmian klimatu<sup>34</sup>.</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><b>(max 3 pkt.):</b></p> <p><b>3 pkt</b> – w SUMP zostanie dokonana analiza wpływu założonych do realizacji celów i pakietów działań na środowisko.</p>	1	3
<b>MAKSYMALNA LICZBA PUNKTÓW</b>					32

### Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	OCENA
14.	Zapewnione środki w budżetach gmin wchodzących w skład obszaru funkcjonalnego dla SUMP	<p>Ocenić podlegać będzie udokumentowane zapewnienie środków na wkład własny oraz wydatki niekwalifikowalne związane z przygotowaniem SUMP na dzień złożenia ostatecznej wersji wniosku o dofinansowanie.</p> <p>Kwoty wykazane przez Wnioskodawcę znajdują odzwierciedlenie w zatwierdzonej wieloletniej prognozie finansowej (WPF) bądź równoważnym dokumencie planistycznym Wnioskodawcy i gmin partycypujących (jeżeli dotyczy) w kosztach opracowania SUMP (wskazanie w WPF konkretnych kwot i pozycji, w których zabezpieczono środki na przygotowanie SUMP). WPF bądź równoważny dokument planistyczny stanowi załącznik do 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>	0/1

<sup>34</sup> Analiza wpływu na środowisko powinna być prowadzona od jak najwcześniejszych etapów pracy nad SUMP, problemy powinny być definiowane na bieżąco oraz rozwiązywane w miarę postępu prac nad SUMP. Analiza wpływu na środowisko nie powinna być utożsamiana ze Strategiczną Oceną Oddziaływania na Środowisko w myśl Ustawy z dnia 03 października 2008 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008 Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.), choć może być jej częścią.

15.	Zgodność ze Strategią ZIT <sup>35</sup>	Ocena zgodności projektu ze Strategią ZIT (projekt wynika ze Strategii ZIT). Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	0/1
16.	Przyjęcie SUMP uchwałami rad gmin zaangażowanych w proces	Ocenić podlegać będzie udokumentowane założenie przyjęcia SUMP odpowiednimi uchwałami rad gmin zaangażowanych w proces. Kryterium będzie oceniane na podstawie deklaracji każdej z gmin lub odpowiednich zapisów w przyjętych dokumentach regulujących zasady współpracy i podział obowiązków pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w opracowanie SUMP. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	0/1
17.	Obszar dla którego opracowywany jest SUMP obejmuje więcej niż jedną gminę	Ocenić podlegać będzie obszar, dla którego zostanie opracowany SUMP – obszar ten obejmuje minimum dwie gminy, w tym miasto rdzeń obszaru funkcjonalnego. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	0/1
18.	Określenie wskaźników strategicznych SUMP	Ocenić podlegać będzie udokumentowane zapewnienie uwzględnienia zestawu strategicznych wskaźników podstawowych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, dostępności do publicznego transportu zbiorowego, emisji gazów cieplarnianych oraz jakości powietrza (wraz z zasadami ich monitorowania) Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	0/1

<sup>35</sup> Kryterium nie dotyczy projektów wybieranych w trybie konkursowym