PROGRAM OPERACYJNY

INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO

2014 – 2020

**Kryteria wyboru projektów**

OŚ PRIORYTETOWA XI REACT-EU

**Wersja obowiązująca** **od**

przygotowany na podstawie uchwały Komitetu Monitorującego POIiŚ nr 14/2022

DZIAŁANIE 11.4. Transport miejski

# **Typ projektu**: Inwestycje infrastrukturalne[[1]](#footnote-1)

**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 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 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). | **(max 3 pkt):** | 4 | 12 |
| 1 pkt – projekt dotyczy poprawy skomunikowania obszaru funkcjonalnego miasta[[2]](#footnote-2) |
| 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 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). | **(max 4 pkt):** | 4 | 16 |
| 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) |
| 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). | **(max 8 pkt):** | 3 | 24 |
| 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 |
| 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). | **(max 7 pkt):** | 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) | Sprawdzane 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 |
| **Maksymalna liczba punktów** | | | | | **82** |

### 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 równolegle realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji, lub * komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równolegle 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.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej). | Projekt jest przystosowany do potrzeb 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 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 **(max 3 pkt):** | 4 | 12 |
| 1 pkt – projekt dotyczy poprawy skomunikowania obszaru funkcjonalnego miasta[[3]](#footnote-3) |
| 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 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 **(max 4 pkt):** | 4 | 16 |
| 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) |
| 3. | Rozwój sieci transportu zbiorowego | Ocena czy tabor wnioskowany 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). | Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się **(max 6 pkt):** | 3 | 18 |
| 1 pkt – projekt obejmuje zakup nowego taboru |
| 1 pkt – tabor będący przedmiotem projektu pozwala na obsługę nowego połączenia komunikacyjnego |
| 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.) |
| 1 pkt – tabor będący przedmiotem projektu będzie wykorzystywał węzeł przesiadkowy obsługujący ruch międzyregionalny i/lub międzynarodowy |
| 1 pkt – tabor będący przedmiotem projektu będzie wykorzystywał węzeł przesiadkowy obsługujący ruch regionalny i/lub lokalny |
| 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). | Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się **(max 7 pkt):** | 3 | 21 |
| 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) |
| 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) | Sprawdzane 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 |
| **Maksymalna liczba punktów** | | | | | **76** |

### 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[[4]](#footnote-4) obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań dotyczących realizacji rzeczowej projektu zakupu/ modernizacji taboru), * wydano niezbędne decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, o ile jest to wymagane zakresem inwestycji, * 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 równolegle realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji, lub * komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równolegle realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji. | 0/1 |
| 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 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: 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 **(max 3 pkt):** | 4 | 12 |
| 1 pkt – projekt dotyczy poprawy skomunikowania obszaru funkcjonalnego miasta[[5]](#footnote-5) |
| 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 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 **(max 4 pkt):** | 4 | 16 |
| 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) |
| 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 **(max 8 pkt):** | 3 | 24 |
| 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 system 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, wspólny pas dla pojazdów transportu publicznego, śluzy przy wjazdach na skrzyżowanie itp.) |
| 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) |
| 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) |
| 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 |
| 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). | Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się **(max 7 pkt):** | 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 tabor zasilany paliwem alternatywnym wraz z niezbędną infrastrukturą 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) | Sprawdzane 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 |
| **Maksymalna liczba punktów** | | | | | **82** |

### 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[[6]](#footnote-6) obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań dotyczących realizacji rzeczowej projektu zakupu/ modernizacji taboru), * wydano niezbędne decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, o ile jest to wymagane zakresem inwestycji * 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 równolegle realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji, lub * komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równolegle realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji. | 0/1 |
| 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 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 |

1. Typ projektu obejmuje inwestycje liniowe i punktowe (centra przesiadkowe) oraz projekty Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS). [↑](#footnote-ref-1)
2. 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. [↑](#footnote-ref-2)
3. 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. [↑](#footnote-ref-3)
4. lub inny dokument posiadany przez Beneficjenta, który w sposób równoważny opisuje zakres techniczny planowanego do zakupu/ modernizacji taboru tj. specyfikacje techniczne/ opis przedmiotu zamówienia. [↑](#footnote-ref-4)
5. 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 [↑](#footnote-ref-5)
6. Lub inny dokument posiadany przez Beneficjenta, który w sposób równoważny opisuje zakres techniczny planowanego do zakupu/ modernizacji taboru tj. specyfikacje techniczne/ opis przedmiotu zamówienia. [↑](#footnote-ref-6)