



PROGRAM OPERACYJNY INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO

2014 – 2020

Kryteria wyboru projektów

OŚ PRIORYTETOWA XI REACT-EU

Wersja obowiązująca od
przygotowany na podstawie uchwał Komitetu Monitorującego POIiŚ nr 16/2022

DZIAŁANIE 11.4. Transport miejski

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.	Poprawa funkcjonowania transportu publicznego na obszarze funkcjonalnym miasta	<p>Ocena czy dzięki realizacji projektu nastąpi poprawa skomunikowania różnych obszarów funkcjonalnych miasta.</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 (max 3 pkt):</p> <hr/> <p>1 pkt – projekt dotyczy poprawy skomunikowania obszaru funkcjonalnego miasta¹</p> <hr/> <p>1 pkt – projekt dotyczy jednego z głównych ciągów komunikacyjnych miasta</p> <hr/> <p>1 pkt – projekt dotyczy połączenia generatorów ruchu w tym w szczególności: zintegrowane węzły przesiadkowe ² (w tym parkingi „park and ride” i „bike and ride”), centrum miasta, ważne dla miasta ośrodki edukacji, sportu, kultury, skupiska miejsc pracy, osiedla mieszkaniowe itp. szczegółowo opisane w wniosku o dofinansowanie</p>	3	9

¹ 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.

² Zgodnie z definicją z Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym

2.	Promocja transportu zbiorowego	<p>Tabor będący przedmiotem projektu zostanie 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>W toku oceny badane jest: czy tabor sfinansowany w ramach projektu będzie objęty działaniami na rzecz promocji transportu publicznego oraz czy Wnioskodawca prowadzi politykę biletową 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>Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się (max 4 pkt):</p> <p>1 pkt – tabor będący przedmiotem projektu zostanie 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 obejmować wykorzystanie tych danych do sterowania ruchem lub informacji pasażerskiej dostępnej na przystanku lub poprzez dedykowane aplikacje. Kryterium dot. systemu, który uprzywilejowuje transport publiczny.</p> <p>1 pkt – tabor będący przedmiotem projektu zostanie objęty systemem uprzywilejowującym transport zbiorowy w ruchu miejskim (np. buspasy stałe lub czasowe w godzinach szczytu, wydzielone tory, wspólny pas dla pojazdów transportu publicznego, śluzy przy wjazdach na skrzyżowanie itp.). Kryterium dot. infrastruktury dzięki której transport publiczny uzyskuje priorytet w ruchu miejskim.</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&R użytkowników pojazdów indywidualnych kontynuujących podróż transportem zbiorowym).</p>	4	16
----	--------------------------------	--	--	---	----

3.	Promocja transportu zeroemisyjnego	<p>Projekt przyczynia się do rozwoju transportu zeroemisyjnego.</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 pkt – cały tabor objęty projektem jest zeroemisyjny (wodorowy, elektryczny: tramwajowy, autobusowy, trolejbusowy)	3	9
4.	Stan zaawansowania realizacji projektu	<p>Ocena stanu zaawansowania realizacji projektu.</p> <p>Kryterium dotyczy wszystkich kluczowych umów z wykonawcami niezbędnych do zrealizowania pełnego zakresu 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>	<p>Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się (max 6 pkt):</p> <p>2 pkt - <u>podpisano</u> umowę/umowy w sprawie zamówienia publicznego (niezależnie od trybu udzielenia zamówienia – dopuszczalna jest również umowa na zamówienie podobne) na dostawę taboru wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania drogowego transportu publicznego (infrastruktura ładowania – jeśli dotyczy) i/lub skorzystano z prawa opcji, które było przewidziane w dokumentach przetargowych opcji (tzw. prawo opcji)</p> <p>4 pkt - projekt został zakończony (podpisano protokoły odbioru końcowego dla całego zakresu projektu)</p>	4	24
5.	Ponadregionalność projektu	<p>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.</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 – 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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) 	1	1

			<p>lub</p> <p>2. Projekt realizowany jest w partnerstwie 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).;</p> <p>lub</p> <p>3. Projekt realizowany jest na terenie więcej niż jednego województwa, przy czym co najmniej jedno z województw objęte jest strategią ponadregionalną oraz jest zgodny z celami strategii ponadregionalnej,</p> <p>lub</p> <p>Projekt jest komplementarny z projektem wynikającym ze strategii ponadregionalnej</p>		
6.	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
7.	Projekt jest zgodny z lokalnym programem rewitalizacji	Projekt stanowi element spójnej koncepcji inwestycyjnej zmierzającej do kompleksowej rewitalizacji obszaru wyznaczonego w	1 pkt – w dokumentacji wykazano, że projekt stanowi element spójnej koncepcji inwestycyjnej zmierzającej do kompleksowej rewitalizacji obszaru wyznaczonego w lokalnym programie	1	1

		<p>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.</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>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.</p>		
Maksymalna liczba punktów					62

Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	OCENA
14.	Ogłoszenie postępowania o udzielenie zamówienia	<p>Ocena stanu zaawansowania procedury w zakresie postępowania o udzielenie zamówienia na dzień złożenia pierwszej wersji 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</p>	<p>Wszczęto postępowanie o udzielenie zamówienia. Kryterium dotyczy wszystkich kluczowych postępowań niezbędnych do zrealizowanie pełnego zakresu projektu (tabor, infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego – jeśli dotyczy). W projektach obejmujących infrastrukturę ładowania pojazdów, kwalifikowana jest wyłącznie infrastruktura ładowania autobusów zeroemisyjnych³</p>	0/1

³ Zgodnie z definicją w art. 2 Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych : „infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego - punkty ładowania wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą oraz stacje wodoru, przeznaczone do ładowania lub tankowania pojazdów samochodowych wykorzystywanych w transporcie publicznym, w szczególności autobusów zeroemisyjnych”.

		ustawy wdrożeniowej).		
15.	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, w tym szczegóły technologiczno-operacyjne wariantu inwestycji zaplanowanego do realizacji wraz ze wskazaniem kompleksowych informacji, w jaki sposób wnioskodawca zapewni dostawy energii dla danego typu taboru – zgodnie z zakresem wskazanym w regulaminie konkursu, – przedstawiono dokument potwierdzający zabezpieczenie dostaw energii elektrycznej lub paliwa (gazowego lub wodorowego) dla danego typu taboru w ilości niezbędnej do zapewnienia funkcjonowania projektu (o ile dotyczy).	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.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Gotowość do eksploatacji zgodnie z przeznaczeniem/funkcją. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji. W przypadku drogowego taboru niskoemisyjnego i zeroemisyjnego zapewniono niezbędną infrastrukturę ładowania ⁴ oraz tankowania gazu ⁵ .	0/1

⁴ Zgodnie z definicją w art. 2 Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych: „infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego - punkty ładowania wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą oraz stacje wodoru, przeznaczone do ładowania lub tankowania pojazdów samochodowych wykorzystywanych w transporcie publicznym, w szczególności autobusów zeroemisyjnych”.

⁵ Stacje ładowania gazem nie stanowią wydatku kwalifikowalnego w ramach konkursu.

		ustawy wdrożeniowej).		
18.	Zapewnienie środków na realizację i utrzymanie projektu	<p>Udokumentowane zapewnienie środków na dzień złożenia ostatecznej wersji 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

Typ projektu: przygotowanie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Tryb wyboru: 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,	Ocenie podlegać będzie wyznaczenie obszaru, dla	<p>Przyznane punkty w ramach kryterium nie sumują się (max 4 pkt):</p> <p>4 pkt – obszar, dla którego zostanie opracowany SUMP, obejmuje</p>	1	4

	dla którego zostanie opracowany SUMP	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).	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).		
			2 pkt – obszar, dla którego zostanie opracowany SUMP nie pokrywa się w pełni/nie jest tożsamy z wyznaczonym obszarem funkcjonalnym.		
2.	Zawiązana współpraca instytucjonalna	Ocenić podlegać będzie dokumentacja potwierdzająca zawiązanie współpracy między gminami tworzącymi obszar funkcjonalny (współpraca horyzontalna) oraz powołanie struktur odpowiedzialnych za przygotowanie i wdrożenie SUMP (współpraca wertykalna). 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): 2 pkt – wskazano podmioty (jednostki administracyjne) zaangażowane w opracowanie oraz wdrożenie SUMP, w tym podmiot wiodący oraz podmioty współpracujące, 3 pkt – podpisano dokumenty regulujące zasady współpracy i podział obowiązków pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w opracowanie oraz wdrożenie SUMP, 1 pkt – powołano koordynatora procesu planowania prac nad SUMP oraz zespół odpowiedzialny za przygotowanie oraz wdrożenie SUMP. 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. Przedstawione dokumenty powinny być ze sobą spójne w zakresie jednoznacznego wskazania odpowiedzialności powołanego zespołu, tj. za przygotowanie oraz wdrożenie SUMP.	1	6
3.	Przygotowany raport z zakresu prac nad SUMP (tzw. „scoping report”)	Ocenić podlegać będzie opis stopnia zaawansowania prac związanych z przygotowaniem Wnioskodawcy do opracowania SUMP. 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 10 pkt): 1 pkt – 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	1	10

		ustawy wdrożeniowej).	<p>dostępnego pod adresem https://www.sump-assessment.eu/start,</p> <p>2 pkt – dokonano identyfikacji interesariuszy,</p> <p>1 pkt – dokonano identyfikacji potrzeb grup wykluczonych,</p> <p>1 pkt – uzgodniono harmonogram działań dotyczących przygotowania i przyjmowania SUMP z uwzględnieniem potencjalnej konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko,</p> <p>2 pkt – przeprowadzono diagnozę głównych problemów związanych z transportem publicznym, rowerowym, pieszym, samochodowym,</p> <p>1 pkt – przeprowadzono diagnozę w zakresie logistyki miejskiej,</p> <p>1 pkt – ustalono priorytety dla zidentyfikowanych problemów,</p> <p>1 pkt – 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 interesariuszy⁶ oraz obywateli⁷ 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>Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się (max 4 pkt):</p> <p>1 pkt – wskazano etapy, na których angażowani będą zidentyfikowani interesariusze oraz obywatele,</p> <p>1 pkt – wskazano metody badawcze niezbędne do opracowania SUMP⁸</p> <p>1 pkt – rozpoczęto konsultacje z interesariuszami lub społeczeństwem,</p> <p>1 pkt – 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</p>	<p>Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się (max 5 pkt):</p> <p>1 pkt – przygotowano opis przedmiotu zamówienia,</p> <p>2 pkt – przygotowano dokumentację przetargową (pełną dokumentację niezbędną do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego)⁹,</p>	1	5

⁶ Interesariusze to wszystkie podmioty, grupy lub organizacje, na które SUMP ma wpływ i/lub może mieć wpływ.

⁷ 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”.

⁸ Do rekomendowanych metod dla SUMP zaliczamy przynajmniej konsultacje społeczne oraz jedną z metod badań jakościowych.

⁹ Należy uwzględnić, że SOOŚ powinna być elementem dokumentacji przetargowej. Może też stanowić odrębne postępowanie przetargowe.

		dofinansowanie. Punkty zostaną przyznane, jeżeli wszystkie postępowania osiągnęły dany etap. 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 – wszczęto postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego, 1 pkt – podpisano umowę z wybranym wykonawcą.		
6.	Uwzględnienie aspektów środowiskowych w procesie przygotowania SUMP	Ocenie 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 ¹⁰ . 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 – w SUMP zostanie dokonana analiza wpływu założonych do realizacji celów i pakietów działań na środowisko.	1	3
Maksymalna liczba punktów					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	Ocenie podlegać będzie udokumentowane zapewnienie środków na wkład własny oraz wydatki niekwalifikowalne związane z przygotowaniem SUMP na dzień złożenia ostatecznej wersji wniosku o dofinansowanie. 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	0/1

¹⁰ 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.

		załącznik do wniosku o dofinansowanie. Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia projektu w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru (zgodnie z art. 45 ust 3 ustawy wdrożeniowej).	
15.	Zgodność ze Strategią ZIT ¹¹	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).	ND
16.	Zobowiązanie do przedłożenia SUMP do uchwalenia przez rady 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

¹¹ Kryterium nie dotyczy projektów wybieranych w trybie konkursowym