

**Typ projektu:** Inwestycje infrastrukturalne<sup>1</sup>

**Dodatkowe kryteria formalne**

Nr	Nazwa Kryterium	Opis Kryterium	TAK/NIE
11.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji.	
12.	Zapewnienie środków na utrzymanie infrastruktury wnioskowanej do dofinansowania ze środków UE	Beneficjent projektu przedstawił źródło finansowania utrzymania infrastruktury po zakończeniu realizacji inwestycji.	

**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	<b>(max 3 pkt):</b>	4	12
			1 pkt – projekt dotyczy poprawy skomunikowania obszaru funkcjonalnego miasta <sup>2</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	<b>(max 4 pkt):</b>	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	<b>(max 8 pkt):</b>	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		

<sup>1</sup> Typ projektu obejmuje inwestycje liniowe i punktowe (centra przesiadkowe) oraz projekty Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS).

<sup>2</sup> Nie oznacza to wymogu objęcia inwestycją całego obszaru funkcjonalnego miasta (tj. by część inwestycji leżała poza granicami administracyjnymi danej jest wchodzącej w skład miejskiego obszaru funkcjonalnego), ale by inwestycja była skomunikowana z innym operującym na obszarze funkcjonalnym miasta środkiem transportu.

			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	<p><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 infrastrukturę paliw alternatywnych 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	Ocena, czy przedmiot projektu wnioskowany do dofinansowania ze środków UE został wskazany w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego lub innych właściwych dokumentach	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) <sup>3</sup>	Sprawdzone jest, w jakim stopniu projekt jest zgodny lub komplementarny z celami Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego	<p>Ocena zgodnie z następującą punktacją:</p> <p>2 pkt – projekty, które mają status flagowych projektów w ramach SUE BSR</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 <sup>4</sup>	Projekt stanowi element spójnej koncepcji inwestycyjnej zmierzającej do kompleksowej rewitalizacji obszaru wyznaczonego w lokalnym programie rewitalizacji zgodnie z wytycznymi Ministra Infrastruktury i Rozwoju w zakresie rewitalizacji obszarów zdegradowanych	1 pkt – w dokumentacji wykazano, że projekt stanowi element spójnej koncepcji inwestycyjnej zmierzającej do kompleksowej rewitalizacji obszaru wyznaczonego w lokalnym programie rewitalizacji	1	1
<b>Maksymalna liczba punktów</b>					<b>82</b>

<sup>3</sup> Horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnia (przyjęte uchwałą KM 3/2015) – nie jest przedmiotem uchwały 26/2015 przyjmującej kryteria dla działania 6.1

<sup>4</sup> Horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnia (przyjęte uchwałą KM 3/2015) – nie jest przedmiotem uchwały 26/2015 przyjmującej kryteria dla działania 6.1

## Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

<u>Nr</u>	<u>Nazwa kryterium</u>	<u>Opis kryterium</u>	<u>Zasady oceny kryterium</u>	<u>Ocena</u>
14.	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	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>– wydano niezbędne decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach,</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.	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
16.	Efektywność ekonomiczna	Ocena efektywności ekonomicznej projektu	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 niedosłyszących, niedowidzących, słabowidzących).	0/1
18.	Zgodność ze Strategią ZIT i z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej	Ocena zgodności projektu ze Strategią ZIT i z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej	Projekt wynika ze Strategii ZIT oraz z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej opracowanego przez właściwy samorząd	0/1

Typ projektu: Inwestycje taborowe

**Dodatkowe kryteria formalne**

Nr	Nazwa Kryterium	Opis Kryterium	TAK/NIE
11.	Zapewnienie środków na utrzymanie taboru wnioskowanego do dofinansowania ze środków UE	Beneficjent projektu przedstawił źródło finansowania utrzymania taboru po zakończeniu realizacji inwestycji.	

**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	Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się ( <b>max 3 pkt</b> ):	4	12
			1 pkt – projekt dotyczy poprawy skomunikowania obszaru funkcjonalnego miasta <sup>5</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.	Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się ( <b>max 4 pkt</b> ):	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	Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się ( <b>max 6 pkt</b> ):	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.)		

<sup>5</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.

			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	Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się ( <b>max 7 pkt</b> ): 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)	3	21
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	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) <sup>6</sup>	Sprawdzone jest, w jakim stopniu projekt jest zgodny lub komplementarny z celami Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego	Ocena zgodnie z następującą punktacją: 2 pkt – projekty, które mają status flagowych projektów w ramach SUE BSR 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 <sup>7</sup>	Projekt stanowi element spójnej koncepcji inwestycyjnej zmierzającej do kompleksowej rewitalizacji obszaru wyznaczonego w lokalnym programie rewitalizacji zgodnie z wytycznymi Ministra Infrastruktury i Rozwoju w zakresie rewitalizacji obszarów zdegradowanych	1 pkt – w dokumentacji wykazano, że projekt stanowi element spójnej koncepcji inwestycyjnej zmierzającej do kompleksowej rewitalizacji obszaru wyznaczonego w lokalnym programie rewitalizacji	1	1
<b>Maksymalna liczba punktów</b>					<b>76</b>

<sup>6</sup> Horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnia (przyjęte uchwałą KM 3/2015) – nie jest przedmiotem uchwały 26/2015 przyjmującej kryteria dla działania 6.1

<sup>7</sup> Horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnia (przyjęte uchwałą KM 3/2015) – nie jest przedmiotem uchwały 26/2015 przyjmującej kryteria dla działania 6.1

## Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

<u>Nr</u>	<u>Nazwa kryterium</u>	<u>Opis kryterium</u>	<u>Zasady oceny kryterium</u>	<u>Ocena</u>
1.	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	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 Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia<sup>8</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
2.	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji.	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
3.	Efektywność ekonomiczna	Ocen efektywności ekonomicznej projektu	Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0.	0/1
4.	Dostosowanie do osób o ograniczonej możliwości poruszania się	Ocena przyczyniania się projektu do poprawy obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się	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
5.	Zgodność ze Strategią ZIT i z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej	Ocena zgodności projektu ze Strategią ZIT i z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej	Projekt wynika ze Strategii ZIT oraz z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej opracowanego przez właściwy samorząd	0/1
6.	Powiązanie projektu z infrastrukturą	Ocena powiązania projektu z infrastrukturą	W dokumentacji aplikacyjnej wskazany został obszar, na którym będzie wykorzystywany dofinansowany tabor, a także informacja, że: <ul style="list-style-type: none"> <li>– zakupiony lub zmodernizowany tabor będzie poruszał się po istniejącej infrastrukturze liniowej o parametrach technicznych umożliwiającym jego wykorzystanie, lub</li> <li>– zakup lub modernizacja taboru będzie powiązana z projektem infrastrukturalnym dotyczącym budowy, lub przebudowy infrastruktury liniowej do parametrów technicznych umożliwiającym optymalne wykorzystanie taboru.</li> </ul>	0/1

<sup>8</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.

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

**Dodatkowe kryteria formalne**

Nr	Nazwa Kryterium	Opis Kryterium	TAK/NIE
11.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji	
12.	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.	

**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	Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się ( <b>max 3 pkt</b> ):	4	12
			1 pkt – projekt dotyczy poprawy skomunikowania obszaru funkcjonalnego miasta <sup>9</sup>		
			1 pkt – projekt dotyczy jednego z głównych ciągów komunikacyjnych miasta		
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.	Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się ( <b>max 4 pkt</b> ):	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		
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	Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się ( <b>max 8 pkt</b> ):	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 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,		

<sup>9</sup> Nie oznacza to wymogu objęcia inwestycją całego obszaru funkcjonalnego miasta (tj. by część inwestycji leżała poza granicami administracyjnymi danej jest wchodzącej w skład miejskiego obszaru funkcjonalnego), ale by inwestycja była skomunikowana z innym operującym na obszarze funkcjonalnym miasta środkiem transportu

			wspólny pas dla pojazdów transportu publicznego, służy 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	Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się ( <b>max 7 pkt</b> ): 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)	3	21
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	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) <sup>10</sup>	Sprawdzone jest, w jakim stopniu projekt jest zgodny lub komplementarny z celami Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego	Ocena zgodnie z następującą punktacją: 2 pkt – projekty, które mają status flagowych projektów w ramach SUE BSR 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 <sup>11</sup>	Projekt stanowi element spójnej koncepcji inwestycyjnej zmierzającej do kompleksowej rewitalizacji obszaru wyznaczonego w lokalnym programie rewitalizacji zgodnie z wytycznymi Ministra Infrastruktury i Rozwoju w zakresie rewitalizacji obszarów zdegradowanych	1 pkt – w dokumentacji wykazano, że projekt stanowi element spójnej koncepcji inwestycyjnej zmierzającej do kompleksowej rewitalizacji obszaru wyznaczonego w lokalnym programie rewitalizacji	1	1
<b>Maksymalna liczba punktów</b>					<b>82</b>

<sup>10</sup> Horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnia (przyjęte uchwałą KM 3/2015) – nie jest przedmiotem uchwały 26/2015 przyjmującej kryteria dla działania 6.1

<sup>11</sup> Horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnia (przyjęte uchwałą KM 3/2015) – nie jest przedmiotem uchwały 26/2015 przyjmującej kryteria dla działania 6.1



## 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	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 Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia<sup>12</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.	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
16.	Efektywność ekonomiczna	Ocen efektywności ekonomicznej projektu	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	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 i z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej	Ocena zgodności projektu ze Strategią ZIT i z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej	Projekt wynika ze Strategii ZIT oraz z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej opracowanego przez właściwy samorząd	0/1
19.	Powiązanie projektu z infrastrukturą	Ocena powiązania projektu z infrastrukturą	W dokumentacji aplikacyjnej wskazany został obszar, na którym będzie wykorzystywany dofinansowany tabor, a także informacja, że: <ul style="list-style-type: none"> <li>– zakupiony lub zmodernizowany tabor będzie poruszał się po istniejącej infrastrukturze liniowej o parametrach technicznych umożliwiających jego wykorzystanie, lub</li> <li>– zakup lub modernizacja taboru będzie powiązana z projektem infrastrukturalnym dotyczącym budowy, lub przebudowy infrastruktury liniowej do parametrów technicznych umożliwiających optymalne wykorzystanie taboru.</li> </ul>	0/1

<sup>12</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.