

Załącznik do Uchwały nr 35/2015 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 22 września 2015 r. w sprawie przyjęcia sektorowych kryteriów wyboru projektów dla wybranych typów projektów w ramach działania 3.1 Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

**Typ projektu:** projekty dotyczące poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na krajowej sieci drogowej

**Dodatkowe kryteria formalne**

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	TAK/NIE/ NIE DOTYCZY
11.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji.	
12.	Położenie w ciągach dróg należących do sieci TEN-T (kryterium stosuje się tylko do podtypu projektu: przebudowa miejsc szczególnie niebezpiecznych (engineering))	Lokalizacja projektu w sieci TEN-T zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE.	
13.	Zgodność projektu z art. 18 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z 11.12.2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T	Projekt jest realizowany zgodnie z wymaganiami art. 18 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.	
14.	Zgodność z dokumentami strategicznymi opracowanymi przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i zatwierdzonymi przez Ministra właściwego ds. spraw transportu (Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020)	Dotyczy zgodności wszystkich typów projektów bezpieczeństwa ruchu drogowego z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020.	

**podtyp projektu:** przebudowa miejsc szczególnie niebezpiecznych (inżynieria) w sieci TEN-T

#### 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	Pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.	0/1
15.	Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w przebudowywanym miejscu	Ocena stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego	Nie mniej niż 2 wypadki poważne (z udziałem ofiar śmiertelnych lub ciężko rannych) lub 6 wypadków (z udziałem jakichkolwiek ofiar) w przeliczeniu na 1 km w ciągu ostatnich 3 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, wg informacji uzyskanych z właściwej komendy policji.  Każde skrzyżowanie traktowane jest jak 1 km odcinek drogi.	0/1

**podtyp projektu:** budowa infrastruktury techniczno-informatycznej i zakup sprzętu dla służb prewencji i kontroli w ruchu drogowym, w tym pojazdów z niezbędnym specjalistycznym wyposażeniem (nadzór)

#### 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	Pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.	0/1
15.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	Zbadanie wpływu projektu na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego	Udokumentowany empirycznie wpływ projektu na zmniejszenie liczby wypadków drogowych o minimum 5% w obszarze oddziaływania projektu.	0/1

**podtyp projektu:** zakup sprzętu dla służb drogowego ratownictwa technicznego, w tym pojazdów z niezbędnym specjalistycznym wyposażeniem (ratownictwo)

#### 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	Pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.	0/1

15.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	Zbadanie wpływu projektu na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego	Udokumentowany empirycznie wpływ projektu na podniesienie szybkości <sup>1</sup> przeprowadzenia lub skuteczności <sup>2</sup> działań interwencyjnych w ruchu drogowym.	0/1
13.	Zasadność potrzeb związanych z wyposażeniem w sprzęt	Ocena potrzeb zakupu sprzętu danego przeznaczenia udokumentowana statystykami zagrożeń/wypadków drogowych dla danego obszaru w powiązaniu z aktualnym stopniem wyposażenia w sprzęt (poprzez przedstawienie raportów, zestawień, analiz, itp.)	Udokumentowanie potrzeb zakupu sprzętu.	0/1

**podtyp projektu:** kampanie medialne, szkolenia i inne działania informacyjne (edukacja)

#### **Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia**

<b>NR</b>	<b>NAZWA KRYTERIUM</b>	<b>OPIS KRYTERIUM</b>	<b>ZASADY OCENY KRYTERIUM</b>	<b>OCENA</b>
14.	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	Pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.	0/1
15.	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami lub inicjatywami o zasięgu/oddziaływaniu ogólnokrajowym już zrealizowanymi, w trakcie realizacji lub planowanymi do realizacji	Komplementarność ze zrealizowanymi inicjatywami w ciągu ostatnich 3 lat poprzedzających rok złożenia wniosku lub z równoległe realizowanymi inicjatywami.	0/1
16.	Znaczenie tematu projektu dla bezpieczeństwa ruchu drogowego	Istotność tematu projektu z punktu widzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego	Projekt o zasięgu ogólnokrajowym, wpisany do aktualnego Programu Realizacyjnego do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020.	0/1

<sup>1</sup> Szybkość interwencji rozumie się przez czas dojazdu i/lub podjęcia działań interwencyjnych.

<sup>2</sup> Skuteczność jest rozumiana jako skuteczne i trwałe usunięcie zagrożenia bądź konsekwencji sytuacji niebezpiecznej (za pomocą odpowiedniego sprzętu).