

Załącznik do Uchwały nr 10/2015 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 18 maja 2015 r. w sprawie przyjęcia sektorowych kryteriów wyboru projektów dla wybranych typów projektów w ramach działania 4.1. Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących w sieci drogowej TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego Programu Operacyjnego i Środowisko 2014-2020

**Typ projektu:** budowa obwodnic na drogach krajowych (w tym ekspresowych) w TEN-T

**Typ projektu:** projekty na drogowej sieci TEN-T poprawiające dostępność miast, takie jak: budowa, przebudowa tras wylotowych z miast w ciągach dróg krajowych (w tym ekspresowych) oraz odcinki tych dróg przy miastach

#### Dodatkowe kryteria formalne

Nr	Nazwa kryterium	Opis kryterium	TAK/NIE
11	Zapewnienie standardu nośności drogi 115 kN/oś	Realizowany projekt zapewnia nośność 115 kN/oś.	
12	Położenie w ciągach dróg krajowych (w tym ekspresowych) należących do sieci TEN-T	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. <sup>1</sup>	
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	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji.	
15	Zgodność z listą projektów w Dokumencie Implementacyjnym lub w Programie Budowy Dróg Krajowych	Inwestycja ujęta na liście w Dokumencie Implementacyjnym lub w obowiązującym Programie Budowy Dróg Krajowych.	
16	Zgodność projektu z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/96/WE z 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej	Projekt jest realizowany zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/96/WE z 19.11.2008 w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, której wymogi ujęto w ustawie o drogach publicznych.	

<sup>1</sup> W przypadku inwestycji, których część leży poza siecią drogową TEN-T, projekt jest w całości traktowany jako będący poza siecią TEN-T.

### Kryteria merytoryczne

Nr	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Ocena
1.	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca cały zakres projektu.	0/1
2.	Efektywność ekonomiczna	Ocena ekonomicznej bieżącej wartości netto	Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0.	0/1
3.	Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego	Ocena wpływu projektu na BRD	Projekt posiada zgodny z wymogami ustawowymi audyt BRD adekwatny do etapu na jakim projekt się znajduje.	0/1
4.	Średnie dobowe natężenie ruchu	Prognozowany SDR na przedmiotowym odcinku	Wartość prognozowanego średniego dobowego natężenia ruchu (SDR) (pojazd/dobę) $\geq$ 10 000, a w przypadku obwodnic $\geq$ 2 000 w 2023 r.	0/1

**Typ projektu:** budowa, przebudowa dróg krajowych w TEN-T w miastach na prawach powiatu, w tym tras wylotowych<sup>2</sup> (z możliwością uwzględnienia inwestycji z zakresu BRD – inżynieria, ITS)

### Dodatkowe kryteria formalne

Nr	Nazwa kryterium	Opis kryterium	TAK/NIE
11	Zapewnienie standardu nośności drogi 115 kN/oś	Realizowany projekt zapewnia nośność 115 kN/oś.	
12	Położenie w ciągach dróg krajowych należących do sieci TEN-T	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 <sup>3</sup> .	
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	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	

<sup>2</sup> Odcinki tras wylotowych w ciągach dróg krajowych zarządzanych przez miasta na prawach powiatu.

<sup>3</sup> W przypadku inwestycji, których część leży poza siecią drogową TEN-T, projekt jest w całości traktowany jako będący poza siecią TEN-T.

	transportowej TEN-T		
14	Zgodność projektu z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/96/WE z 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej	Projekt jest realizowany zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/96/WE z 19.11.2008 w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, której wymogi ujęto w ustawie o drogach publicznych.	
15	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji.	
16	Efektywność ekonomiczna	Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0.	

### Kryteria merytoryczne I stopnia

Nr	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Max punktacja
1.	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów.	2	18
			max <b>3</b> pkt - prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane		
			<b>3</b> pkt - uregulowane w 100 %		
			<b>2</b> pkt - uregulowane co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę (w przypadku realizacji projektów w systemie „buduj”) / uregulowane co najmniej w 50 % (w przypadku realizacji projektów w systemie „zaprojektuj i wybuduj”).		
			<b>1</b> pkt - projekt budowlany co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy.		
<b>1</b> pkt - decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca cały zakres projektu.	4				
			max. <b>3</b> pkt – rozpoczęte postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do szacunkowej całkowitej wartości zamówień w ramach projektu	2	
			<b>3</b> pkt – współczynnik $\geq 50\%$		

			<p>2pkt – 50% &gt; współczynnik <math>\geq</math> 30 %</p> <p>1 pkt – 30% &gt; współczynnik <math>\geq</math> 20 %</p>		
2.	Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego	Projekt zawiera właściwie określone elementy wpływające na bezpieczeństwo ruchu drogowego	<p>Przyznane punkty sumują się (max 2 pkt)</p> <p>1 pkt - projekt posiada audyt BRD adekwatny do etapu na jakim projekt się znajduje</p> <p>1 pkt – posiadany raport z audytu BRD nie zidentyfikował błędów i usterek na ocenianym odcinku drogi</p>	1	6
			1 pkt - projekt wdraża technologie systemu ITS (Inteligentne Systemy Transportowe).	2	
			1 pkt - projekt obejmuje elementy oddzielające ruch lokalny od ruchu na realizowanej inwestycji (budowa infrastruktury służącej bezpieczeństwu niechronionych uczestników ruchu, poruszających się w ruchu lokalnym , np. ścieżki rowerowe, chodniki i kładki dla pieszych).	2	
3.	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji	<p>1 pkt - projekt jest końcowym elementem docelowego układu drogowego / projekt doprowadza ruch do przystosowanej do jego przyjęcia infrastruktury drogowej / projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie komunikacyjne.</p> <p>2 pkt - komplementarność z projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku lub realizowanymi równolegle.</p> <p>2 pkt - projekt zawiera, jako integralny element, połączenie lub część połączenia z elementami infrastruktury kolejowej, lotniczej, intermodalnej w TEN-T (punkty przyznawane projektom, które łączą drogową sieć TEN-T z punktowymi elementami sieci, np. dojazdy do dworców kolejowych, portów lotniczych, terminali intermodalnych w TEN-T).</p>	2	10
4.	Ograniczenie wpływu na środowisko naturalne	Projekt wykorzystuje proekologiczne i innowacyjne rozwiązania technologiczne	2 pkt - realizacja inwestycji przewiduje stosowanie nowoczesnych (ponadstandardowych) rozwiązań technologicznych, innowacji, środków minimalizujących koszty utrzymania i wpływu na środowisko i krajobraz (np. energooszczędne oświetlenie, zasilanie znaków drogowych energią słoneczną, stosowanie cichej nawierzchni drogowej, „zielonych” ekranów akustycznych itp.).	3	6

5.	Efektywność ekonomiczna	<b>ERR</b> - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji	<p>Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg wartości ERR w przedziałach określonych jednokrotnie z datą zamknięcia oceny aplikacji konkursowych, przy zastosowaniu średnich harmonicznnych wyliczonych na podstawie potwierdzonych wartości ERR projektów zaakceptowanych do listy rankingowej, po odrzuceniu skrajnych wyników:</p> <p><b>4 pkt</b> – <math>H3 &lt; ERR</math>  <b>3 pkt</b> – <math>H2 &lt; ERR \leq H3</math>  <b>2 pkt</b> – <math>H1 &lt; ERR \leq H2</math>  <b>1 pkt</b> – <math>i &lt; ERR \leq H1</math></p> <p>Gdzie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- i to ekonomiczna stopa dyskontowa,</li> <li>- H2 to średnia harmoniczna ERR projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników,</li> <li>- H1 to średnia harmoniczna drugiego najniższego wyniku ERR oraz H2,</li> <li>- H3 to średnia harmoniczna drugiego najwyższego wyniku ERR oraz H2.</li> </ul>	2	8
6.	Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów ciężkich	Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów ciężkich (samochody ciężarowe bez przyczep i samochody ciężarowe z przyczepami) dla danego odcinka (liczba pojazdów na dobę) w pierwszym pełnym roku kalendarzowym po oddaniu inwestycji do eksploatacji [pojazdy / doba]	<p><b>4 pkt</b> - <math>SDR &gt; 2\ 500</math>  <b>3 pkt</b> - <math>2\ 000 &lt; SDR \leq 2\ 500</math>  <b>2 pkt</b> - <math>1\ 500 &lt; SDR \leq 2\ 000</math>  <b>1 pkt</b> - <math>500 &lt; SDR \leq 1\ 500</math></p>	2	8
7.	Stopień wykorzystania przepustowości drogi (%)	Stopień wykorzystania przepustowości ciągów drogowych prowadzących ruch ciężki, na który inwestycja ma bezpośredni wpływ -liczony na pełny reprezentatywny rok kalendarzowy przed rozpoczęciem inwestycji PSR – poziom swobody ruchu w skali od I do IV <sup>4</sup>	<p><b>4 pkt</b> - PSR IV  <b>2 pkt</b> - PSR III</p>	3	12

<sup>4</sup> Na podstawie definicji GDDKiA określonych w publikacjach:

*Metoda obliczania przepustowości rond - instrukcja obliczania.*- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Warszawa, 2004. ;

8.	Liczba wypadków rocznie w przeliczeniu na 1 km	Średnia liczba wypadków z ciągów drogowych prowadzących ruch, na który inwestycja ma bezpośredni wpływ z ostatnich 3 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, na podstawie danych właściwej wojewódzkiej komendy policji (jedna wartość liczbowa)	Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg średniej liczby wypadków (Lw) w przedziałach określonych jednokrotnie z datą zamknięcia oceny aplikacji konkursowych, przy zastosowaniu średnich harmonicznnych wyliczonych na podstawie liczby wypadków projektów zaakceptowanych do listy rankingowej, po odrzuceniu skrajnych wyników: <b>4 pkt</b> – $H3 < Lw$ <b>3 pkt</b> – $H2 < Lw \leq H3$ <b>2 pkt</b> – $H1 < Lw \leq H2$ <b>1 pkt</b> – $0,3 < Lw \leq H1$ gdzie: - H2 to średnia harmoniczna Lw projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników, - H1 to średnia harmoniczna drugiej najniższej Lw oraz H2, - H3 to średnia harmoniczna drugiej najwyższej Lw oraz H2.	2	8
9.	Realizacja wymiaru miejskiego w zakresie zrównoważonego rozwoju	Wsparcie ośrodków regionalnych i subregionalnych jako obszarów strategicznej interwencji <sup>5</sup>	1 pkt - projekt realizowany na obszarze miasta regionalnego lub subregionalnego	1	1
10.	Ponadregionalność projektu <sup>6</sup>	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.	1 pkt – spełnienie co najmniej jednego z czterech warunków będzie skutkowało przyznaniem 1 punktu przy ocenie projektu. Bez względu na to czy projekt spełnia jedno, czy więcej z przedmiotowych warunków, otrzyma zawsze tę samą liczbę punktów:  1. przedsięwzięcie wynika ze strategii ponadregionalnej (tj. strategii przyjętej przez Radę Ministrów: Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do 2020, Strategia Rozwoju Polski Południowej do roku	1	1

*Metoda obliczania przepustowości skrzyżowań bez sygnalizacji świetlnej - instrukcja obliczania.* Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Warszawa, 2004. ;

*Metoda obliczania przepustowości skrzyżowań z sygnalizacją świetlną - instrukcja obliczania.* Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Warszawa, 2004.

<sup>5</sup> Miasta regionalne i subregionalne wyznaczone zgodnie z Konsepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

<sup>6</sup> horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnie (przyjęte uchwałą KM nr 3/2015) – nie jest przedmiotem uchwały nr 10/2015 przyjmującej kryteria dla działania 4.1

			<p>2020 Strategia Polski Zachodniej 2020, Strategia Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030)</p> <p>lub</p> <p>2. projekt realizowany jest w <b>partnerstwie</b> z podmiotem z przynajmniej jednego innego województwa objętego strategią ponadregionalną. Partnerstwo rozumiane jest zgodnie z art. 33 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. 2014 poz. 1146).;</p> <p>lub</p> <p>3. Projekt realizowany jest na <b>terenie więcej niż jednego województwa</b>, przy czym co najmniej jedno z województw objęte jest strategią ponadregionalną oraz jest zgodny z celami strategii ponadregionalnej,</p> <p>lub</p> <p>4. Projekt jest <b>komplementarny</b> z projektem wynikającym ze strategii ponadregionalnej</p>		
11.	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego ( <b>SUE RMB</b> ) <sup>7</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><b>2 pkt</b> - projekty, które mają status flagowych projektów w ramach SUE BSR</p> <p><b>1 pkt</b> - 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
Maksymalna liczba punktów					80

<sup>7</sup> horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnie (przyjęte uchwałą KM nr 3/2015) – nie jest przedmiotem uchwały nr 10/2015 przyjmującej kryteria dla działania 4.1