

Załącznik do Uchwały nr 16/2017 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 15 września 2017 r. w sprawie przyjęcia zmiany sektorowych kryteriów wyboru projektów w ramach III osi priorytetowej Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego oraz IV osi priorytetowej Infrastruktura drogowa dla miast Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

Nr	Nr działania, typ/podtyp projektu	Kryterium	Obecny zapis	Propozycja zmian	Uzasadnienie
1	3.1. Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T, 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  15. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	Zasady oceny kryterium  Udokumentowany empirycznie wpływ projektu na zmniejszenie liczby wypadków drogowych o minimum 5% w obszarze oddziaływania projektu.	Zasady oceny kryterium  Udokumentowany empirycznie wpływ projektu na zmniejszenie liczby wypadków drogowych o minimum 5% w obszarze oddziaływania projektu.	Pojęcie "udokumentowany empirycznie" jest sprzeczne samo w sobie i może stanowić trudność w jego interpretacji.
2	3.1. Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T, podtyp projektu: zakup sprzętu dla służb drogowego ratownictwa technicznego, w tym pojazdów z niezbędnym specjalistycznym wyposażeniem (ratownictwo)	Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia  15. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	Zasady oceny kryterium  Udokumentowany empirycznie wpływ projektu na podniesienie szybkości <sup>1</sup> przeprowadzenia lub skuteczności <sup>2</sup> działań interwencyjnych w ruchu drogowym  <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).	Zasady oceny kryterium  Udokumentowany empirycznie wpływ projektu na podniesienie szybkości <sup>1</sup> przeprowadzenia lub skuteczności <sup>2</sup> działań interwencyjnych w ruchu drogowym  <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).	Pojęcie "udokumentowany empirycznie" jest sprzeczne samo w sobie i może stanowić trudność w jego interpretacji.
3	3.2. Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych  C: Transport intermodalny	Kryteria merytoryczne I stopnia  1. Przygotowanie projektu do realizacji	Zasady oceny kryterium  Projekty infrastrukturalne (projekty polegające na wykonaniu robót budowlanych w rozumieniu art.2 pkt.8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych Dz.U. 2013.907. j.t. z późniejszymi	Zasady oceny kryterium  Projekty infrastrukturalne (projekty polegające na wykonaniu robót budowlanych w rozumieniu art.2 pkt.8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych Dz.U. 2013.907. j.t. z późniejszymi zmianami):	Doprecyzowanie kryterium w proponowanym zakresie ma na celu uniknięcie błędnych interpretacji ze strony wnioskodawcy i osób oceniających projekt.

Załącznik do Uchwały nr 16/2017 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 15 września 2017 r. w sprawie przyjęcia zmiany sektorowych kryteriów wyboru projektów w ramach III osi priorytetowej Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego oraz IV osi priorytetowej Infrastruktura drogowa dla miast Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

	<p>Typ projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- budowa lub przebudowa infrastruktury terminali intermodalnych wraz z im dedykowaną infrastrukturą dostępową,</li> <li>- zakup lub modernizacja urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych,</li> <li>- zakup lub modernizacja systemów telematycznych i satelitarnych,</li> <li>- zakup lub modernizacja taboru kolejowego służącego do przewozów intermodalnych.</li> </ul>		<p>zmianami):</p> <p>(...)</p> <p>maks. 3 pkt. - dokumentacja przetargowa (pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia posiadana w zakresie określonym współczynnikiem szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości wszystkich zamówień w ramach projektu</p> <p>3 pkt .- współczynnik <math>\geq</math> 50%</p> <p>2 pkt .- 50% &gt; współczynnik <math>\geq</math> 30 %</p> <p>1 pkt – 30% &gt; współczynnik <math>\geq</math> 20 %</p>	<p>(...)</p> <p>maks. 3 pkt. - dokumentacja przetargowa (pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia posiadana w zakresie określonym współczynnikiem szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości wszystkich zamówień <b><u>danego rodzaju</u></b> w ramach projektu<sup>3</sup></p> <p>3 pkt .- współczynnik <math>\geq</math> 50%</p> <p>2 pkt .- 50% &gt; współczynnik <math>\geq</math> 30 %</p> <p>1 pkt – 30% &gt; współczynnik <math>\geq</math> 20 %</p> <p><sup>3</sup> <b><u>W przypadku projektów infrastrukturalnych lub projektów mieszanych, punkty za posiadanie dokumentacji przetargowej (pełnej dokumentacji niezbędnej do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia) będą przyznawane na podstawie współczynnika określającego zakres posiadanej dokumentacji. W celu określenia wartości tego współczynnika należy obliczyć stosunek wartości zamówień dotyczących robót budowlanych, dla których wnioskodawca posiada ww. dokumentację, do wartości wszystkich zamówień w projekcie dotyczących robót budowlanych.</u></b></p>	
4	<p>3.2. Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych</p> <p>C: Transport intermodalny</p> <p>Typ projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- budowa lub przebudowa infrastruktury terminali intermodalnych wraz z im dedykowaną infrastrukturą</li> </ul>	<p>Kryteria merytoryczne I stopnia</p> <p>1.Przygotowanie projektu do realizacji</p>	<p>Zasady oceny kryterium</p> <p>Suma punktów (maks. 3 pkt.), urządzenia/systemy/ tabor (projekty polegające na wykonaniu dostaw oraz usług w rozumieniu w art.2 pkt.2 oraz pkt.10 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych Dz.U.2013.907 j.t. z późniejszymi zmianami):</p> <p>(...)</p> <p>1 pkt - pełna dokumentacja niezbędna do</p>	<p>Zasady oceny kryterium</p> <p>Suma punktów (maks. 3 pkt.), urządzenia/systemy/ tabor (projekty polegające na wykonaniu dostaw oraz usług w rozumieniu w art.2 pkt.2 oraz pkt.10 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych Dz.U.2013.907 j.t. z późniejszymi zmianami):</p> <p>(...)</p> <p>1 pkt - pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia tzn. wraz ze wzorami umów, ogłoszeniem i innymi niezbędnymi</p>	<p>Doprecyzowanie kryterium w proponowanym zakresie ma na celu uniknięcie błędnych interpretacji ze strony wnioskodawcy i osób oceniających projekt.</p>

Załącznik do Uchwały nr 16/2017 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 15 września 2017 r. w sprawie przyjęcia zmiany sektorowych kryteriów wyboru projektów w ramach III osi priorytetowej Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego oraz IV osi priorytetowej Infrastruktura drogowa dla miast Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

	<p>dostępową,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– zakup lub modernizacja urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych,</li> <li>– zakup lub modernizacja systemów telematycznych i satelitarnych,</li> <li>– zakup lub modernizacja taboru kolejowego służącego do przewozów intermodalnych.</li> </ul>		<p>wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia tzn. wraz ze wzorami umów, ogłoszeniem i innymi niezbędnymi załącznikami (w przypadku podmiotów stosujących ustawy Prawo zamówień publicznych – pełna dokumentacja przetargowa)</p>	<p>załącznikami (w przypadku podmiotów stosujących ustawy Prawo zamówień publicznych – pełna dokumentacja przetargowa)<sup>4</sup></p> <p><b><u>4 W przypadku projektów zakupowych punkty za posiadanie dokumentacji przetargowej (pełnej dokumentacji niezbędnej do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia) będą przyznawane na podstawie współczynnika określającego zakres posiadanej dokumentacji. W celu określenia wartości tego współczynnika należy obliczyć stosunek wartości zamówień dotyczących zakupu systemów, urządzeń lub taboru, dla których wnioskodawca posiada ww. dokumentację, do wartości wszystkich zamówień w projekcie dotyczących zakupu systemów, urządzeń lub taboru.</u></b></p>	
5	<p>3.2. Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych</p> <p>C: Transport intermodalny</p> <p>Typ projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– budowa lub przebudowa infrastruktury terminali intermodalnych wraz z im dedykowaną infrastrukturą dostępową,</li> <li>– zakup lub modernizacja urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych,</li> <li>– zakup lub modernizacja systemów telematycznych i satelitarnych,</li> </ul>	<p>Kryteria merytoryczne I stopnia</p> <p>4. Efektywność ekonomiczna</p>	<p>Zasady oceny kryterium</p> <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 (maks. 4 pkt.):</p> <p>4 pkt. – <math>H3 &lt; ERR</math></p> <p>3 pkt. – <math>H2 &lt; ERR \leq H3</math></p> <p>2 pkt. – <math>H1 &lt; ERR \leq H2</math></p> <p>1 pkt – <math>i &lt; ERR \leq H1</math></p> <p>Gdzie:</p>	<p>Zasady oceny kryterium</p> <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 (maks. 4 pkt.) <b><u>Wszystkie oceniane projekty, które spełniły równocześnie kryteria formalne i merytoryczne II stopnia zostaną uszeregowane malejąco wg wartości ERR w przedziałach określonych jednokrotnie przy zastosowaniu średnich harmonicznnych wyliczonych na podstawie potwierdzonych wartości ERR projektów, po odrzuceniu skrajnych wyników (maks. 4 pkt.):</u></b></p> <p>4 pkt. – <math>H3 &lt; ERR</math></p> <p>3 pkt. – <math>H2 &lt; ERR \leq H3</math></p>	<p>Doprecyzowanie kryterium w proponowanym zakresie ma na celu uniknięcie błędnych interpretacji ze strony wnioskodawcy i osób oceniających projekt.</p>

Załącznik do Uchwały nr 16/2017 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 15 września 2017 r. w sprawie przyjęcia zmiany sektorowych kryteriów wyboru projektów w ramach III osi priorytetowej Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego oraz IV osi priorytetowej Infrastruktura drogowa dla miast Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

	<p>– zakup lub modernizacja taboru kolejowego służącego do przewozów intermodalnych.</p>		<p>- i to ekonomiczna stopa dyskontowa</p> <p>- H2 to średnia harmoniczna ERR projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników,</p> <p>- H1 to średnia harmoniczna drugiego najniższego wyniku ERR oraz H2</p> <p>- H3 to średnia harmoniczna drugiego najwyższego wyniku ERR oraz H2</p>	<p>2 pkt. – <math>H1 &lt; ERR \leq H2</math></p> <p>1 pkt – <math>i &lt; ERR \leq H1</math></p> <p>Gdzie:</p> <p>- i to ekonomiczna stopa dyskontowa</p> <p>- H2 to średnia harmoniczna ERR projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników,</p> <p>- H1 to średnia harmoniczna drugiego najniższego wyniku ERR oraz H2</p> <p>- H3 to średnia harmoniczna drugiego najwyższego wyniku ERR oraz H2</p>	
6	<p>3.2. Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych</p> <p>C: Transport intermodalny</p> <p>Typ projektu:</p> <p>– budowa lub przebudowa infrastruktury terminali intermodalnych wraz z im dedykowaną infrastrukturą dostępową,</p> <p>– zakup lub modernizacja urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych,</p> <p>– zakup lub modernizacja systemów telematycznych i satelitarnych,</p> <p>– zakup lub modernizacja taboru kolejowego</p>	<p>Kryteria merytoryczne I stopnia</p> <p>5. Wielkość pracy przewozowej, która dzięki projektowi zostanie przełożona z dróg na inne gałęzie transportu</p>	<p>Zasady oceny kryterium</p> <p>Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg wykazanej pracy przewozowej w przedziałach określonych jednokrotnie z datą zamknięcia oceny aplikacji konkursowych, przy zastosowaniu średnich harmonicznnych wyliczonych na podstawie potwierdzonych wielkości pracy przewozowej prognozowanej do przejęcia z transportu drogowego projektów zaakceptowanych do listy rankingowej, po odrzuceniu skrajnych wyników (maks. 4 pkt.):</p> <p>4 pkt. – <math>H3 &lt; PP</math></p> <p>3 pkt. – <math>H2 &lt; PP \leq H3</math></p> <p>2 pkt. – <math>H1 &lt; PP \leq H2</math></p> <p>1 pkt – <math>PP \leq H1</math></p> <p>Gdzie:</p> <p>- PP - to praca przewozowa wyrażona w TEU-km prognozowana do przejęcia z</p>	<p>Zasady oceny kryterium</p> <p>Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg wykazanej pracy przewozowej w przedziałach określonych jednokrotnie z datą zamknięcia oceny aplikacji konkursowych, przy zastosowaniu średnich harmonicznnych wyliczonych na podstawie potwierdzonych wielkości pracy przewozowej prognozowanej do przejęcia z transportu drogowego projektów zaakceptowanych do listy rankingowej, po odrzuceniu skrajnych wyników (maks. 4 pkt.) <b><u>Wszystkie oceniane projekty, które spełniły równocześnie kryteria formalne i merytoryczne II stopnia zostaną uszeregowane malejąco wg wykazanej pracy przewozowej w przedziałach określonych jednokrotnie przy zastosowaniu średnich harmonicznnych wyliczonych na podstawie potwierdzonych wielkości pracy przewozowej, prognozowanej do przejęcia z transportu drogowego w wyniku realizacji projektów, po odrzuceniu skrajnych wyników (maks. 4 pkt.):</u></b></p> <p>4 pkt. – <math>H3 &lt; PP</math></p>	<p>Doprecyzowanie kryterium w proponowanym zakresie ma na celu uniknięcie błędnych interpretacji ze strony wnioskodawcy i osób oceniających projekt.</p>

Załącznik do Uchwały nr 16/2017 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 15 września 2017 r. w sprawie przyjęcia zmiany sektorowych kryteriów wyboru projektów w ramach III osi priorytetowej Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego oraz IV osi priorytetowej Infrastruktura drogowa dla miast Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

	<p>służącego do przewozów intermodalnych.</p>		<p>transportu drogowego w całym okresie życia projektu. Wartość przyjęta bezpośrednio z prognozy transportowej wykonanej na użytek analizy kosztów i korzyści</p> <p>- H2 to średnia harmoniczna PP projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników</p> <p>- H1 to średnia harmoniczna drugiego najniższego wyniku PP oraz H2</p> <p>- H3 to średnia harmoniczna drugiego najwyższego wyniku PP oraz H2</p>	<p>3 pkt. – <math>H2 &lt; PP \leq H3</math></p> <p>2 pkt. – <math>H1 &lt; PP \leq H2</math></p> <p>1 pkt – <math>PP \leq H1</math></p> <p>Gdzie:</p> <p>- PP - to praca przewozowa wyrażona w TEU-km prognozowana do przejścia z transportu drogowego w całym okresie życia projektu. Wartość przyjęta bezpośrednio z prognozy transportowej wykonanej na użytek analizy kosztów i korzyści</p> <p>- H2 to średnia harmoniczna PP projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników</p> <p>- H1 to średnia harmoniczna drugiego najniższego wyniku PP oraz H2</p> <p>- H3 to średnia harmoniczna drugiego najwyższego wyniku PP oraz H2</p>	
7	<p>3.2. Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych</p> <p>C: Transport intermodalny</p> <p>Typ projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- budowa lub przebudowa infrastruktury terminali intermodalnych wraz z im dedykowaną infrastrukturą dostępową,</li> <li>- zakup lub modernizacja urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych,</li> </ul>	<p>Kryteria merytoryczne I stopnia</p> <p>6. Lokalizacja projektu</p>	<p>Zasady oceny kryterium</p> <p>Suma punktów (maks. 6 pkt.):</p> <p>2 pkt .- położenie na węźle sieci TEN-T, określonym w załączniku 2 do rozporządzenia TEN-T</p> <p>2 pkt .- projekt położony na węźle sieci TEN-T określonym w załączniku 2 do rozporządzenia TEN-T i nieobjęty budową/przebudową w okresie 2007-2015 ze środków UE</p> <p>2 pkt .- położenie na linii kolejowej należącej do sieci AGTC lub TEN-T</p>	<p>Zasady oceny kryterium</p> <p>Suma punktów (maks. 6 pkt.):</p> <p>2 pkt .- położenie na węźle sieci TEN-T, określonym w załączniku 2 do rozporządzenia TEN-T <b><u>(w granicach administracyjnych miasta wymienionego w ww. załączniku lub na terenie powiatu graniczącego z tym miastem)</u></b></p> <p>2 pkt .- projekt położony na węźle sieci TEN-T określonym w załączniku 2 do rozporządzenia TEN-T <b><u>(w granicach administracyjnych miasta wymienionego w ww. załączniku lub na terenie powiatu graniczącego z tym miastem)</u></b> i nieobjęty budową/przebudową w okresie 2007-2015 ze środków UE</p> <p>2 pkt .- położenie na linii kolejowej należącej do sieci AGTC lub TEN-T <b><u>(inwestycja bezpośrednio połączona z siecią AGTC lub TEN-T lub powiązana z daną siecią</u></b></p>	<p>Doprecyzowano co oznacza położenie na węźle sieci TEN-T i położenie na linii kolejowej należącej do sieci AGTC lub TEN-T w ramach oceny kryterium merytorycznego I stopnia „Lokalizacja projektu” celem uniknięcia błędnych interpretacji ze strony wnioskodawcy i osób oceniających projekt.</p>

Załącznik do Uchwały nr 16/2017 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 15 września 2017 r. w sprawie przyjęcia zmiany sektorowych kryteriów wyboru projektów w ramach III osi priorytetowej Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego oraz IV osi priorytetowej Infrastruktura drogowa dla miast Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

	<p>– zakup lub modernizacja systemów telematycznych i satelitarnych,</p> <p>– zakup lub modernizacja taboru kolejowego służącego do przewozów intermodalnych.</p>			<b><u>torem dojazdowym lub bocznica kolejową)</u></b>	
8	<p>4.1. Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących w sieci drogowej TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego</p> <p>Typ projektu: budowa, przebudowa dróg krajowych w TEN-T w miastach na prawach powiatu, w tym tras wylotowych (z możliwością uwzględnienia inwestycji z zakresu BRD – inżynieria, ITS)</p>	<p>Dodatkowe kryteria formalne</p> <p>13. Położenie w ciągach dróg krajowych należących do sieci TEN-T</p>	<p>Opis kryterium</p> <p>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>2</sup>.</p> <p><sup>2</sup> W przypadku inwestycji, których część leży poza siecią drogową TEN-T, projekt jest w całości traktowany jako będący poza siecią TEN-T.</p>	<p>Opis kryterium</p> <p>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>2</sup>.</p> <p><sup>2</sup> W przypadku inwestycji, których część leży poza siecią drogową TEN-T, projekt jest w całości traktowany jako będący poza siecią TEN-T. <b><u>W przypadku wątpliwości czy inwestycja stanowi zakres rzeczowy projektu znajduje się w sieci TEN-T, rozstrzygające w tej sprawie jest stanowisko Ministra właściwego ds. transportu, stwierdzające stan na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie.</u></b></p>	<p>W wielu przypadkach nie jest możliwe potwierdzenie czy dana inwestycja drogowa w mieście należy czy nie należy do drogowej sieci TEN-T na podstawie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (skala załączonych do rozporządzenia map nie pozwala na ustalenie przebiegu sieci TEN-T na poziomie konkretnych ulic w mieście).</p> <p>W związku z tym, że sieć TEN-T jest wciąż rozwijana, a jej przebieg ulega w pewnym zakresie zmianom, i jednocześnie na poziomie krajowym organem odpowiedzialnym za koordynację działań z nią związanych jest Minister właściwy ds. transportu, w przypadku wątpliwości to jego stanowisko powinno być rozstrzygające.</p> <p>Kwestia ta wymaga doprecyzowania ze względu na jej znaczenie w przypadku ewentualnych procedur</p>

Załącznik do Uchwały nr 16/2017 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 15 września 2017 r. w sprawie przyjęcia zmiany sektorowych kryteriów wyboru projektów w ramach III osi priorytetowej Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego oraz IV osi priorytetowej Infrastruktura drogowa dla miast Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

					odwoławczych.
9	<p>4.2. Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią drogową TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego</p> <p>Typ projektu: budowa, przebudowa dróg krajowych poza TEN-T w miastach na prawach powiatu, w tym tras wylotowych (z możliwością uwzględnienia inwestycji z zakresu BRD – inżynieria, ITS)</p>	<p>Dodatkowe kryteria formalne</p> <p>Położenie poza siecią TEN-T</p>	<p>Opis kryterium</p> <p>Budowana, przebudowywana droga krajowa lub ekspresowa leży poza siecią TEN-T.</p>	<p>Opis kryterium</p> <p>Budowana, przebudowywana droga krajowa lub ekspresowa leży poza siecią TEN-T.<sup>6</sup></p> <p><b><u>6 W przypadku inwestycji, których część leży poza siecią drogową TEN-T, projekt jest w całości traktowany jako będący poza siecią TEN-T. W przypadku wątpliwości czy inwestycja stanowiąca zakres rzeczowy projektu znajduje się poza drogową siecią TEN-T, rozstrzygające w tej sprawie jest stanowisko Ministra właściwego ds. transportu, stwierdzające stan na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie.</u></b></p>	<p>W wielu przypadkach nie jest możliwe potwierdzenie czy dana inwestycja drogowa w mieście należy czy nie należy do drogowej sieci TEN-T na podstawie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (skala załączonych do rozporządzenia map nie pozwala na ustalenie przebiegu sieci TEN-T na poziomie konkretnych ulic w mieście).</p> <p>W związku z tym, że sieć TEN-T jest wciąż rozwijana, a jej przebieg ulega w pewnym zakresie zmianom, i jednocześnie na poziomie krajowym organem odpowiedzialnym za koordynację działań z nią związanych jest Minister właściwy ds. transportu, w przypadku wątpliwości to jego stanowisko powinno być rozstrzygające.</p> <p>Kwestia ta wymaga doprecyzowania ze względu na jej znaczenie w przypadku ewentualnych procedur odwoławczych.</p>