



**Fundusze
Europejskie**
Infrastruktura i Środowisko



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



PROGRAM OPERACYJNY INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO

2014 – 2020

Kryteria wyboru projektów

OŚ PRIORYTETOWA III ROZWÓJ SIECI DROGOWEJ TEN-T I TRANSPORTU MULTIMODALNEGO

Wersja obowiązująca od 22 września 2015 r.

przygotowany na podstawie uchwał Komitetu Monitorującego POIiŚ nr 2/2015, 3/2015, 4/2015, z dn. 25 marca 2015 r., 9/2015 z dn. 18 maja 2015 r., 24/2015, 25/2015 z dn. 2 lipca 2015 r., 35/2015, 36/2015, 39/2015 z dn. 22 września 2015 r.

W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko przewidziano następujące tryby wyboru projektów:

- tryb konkursowy;
- tryb pozakonkursowy.

W przypadku projektów „dużych”¹, niezależnie od trybu wyboru dofinansowanie projektu wymaga potwierdzenia przez Komisję Europejską (po spełnieniu wymogów opisanych w art. 100-103 rozporządzenia ogólnego).

Niezależnie od trybu wyboru projektu projekty oceniane są:

- kryteriami **formalnymi** - ocena zerojedynkowa, niespełnienie kryterium powoduje wykluczenie projektu z (dalszej) oceny, oraz
- kryteriami **merytorycznymi**, tj.
 - kryteriami merytorycznymi I stopnia – ocena punktowa (premia w postaci określonej liczby punktów), niespełnienie kryterium nie powoduje wykluczenia projektu z (dalszej) oceny, lub
 - kryteriami merytorycznymi II stopnia - ocena zerojedynkowa, niespełnienie kryterium powoduje wykluczenie projektu z (dalszej) oceny.

Procedury wyboru i zatwierdzania operacji (projektów) są szczegółowo określone w dokumencie System oceny i wyboru projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, stanowiącym załącznik nr 6 do Szczegółowego opisu osi priorytetowych POIiŚ 2014-2020.

Zgodnie z art. 43 ust. 1 ustawy w razie stwierdzenia we wniosku o dofinansowanie braków formalnych (np. brak podpisu, brak pieczęci) lub oczywistych omyłek (np. błąd rachunkowy, błąd pisarski), właściwa instytucja wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku lub poprawienia w nim oczywistej omyłki w wyznaczonym terminie nie krótszym niż 7 dni, pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpatrzenia i w konsekwencji niedopuszczenie projektu do oceny lub dalszej oceny

Instytucja organizująca konkurs może określić w regulaminie konkursu sposób i tryb uzupełniania/modyfikacji wniosku aplikacyjnego na etapie jego oceny, z zastrzeżeniem, że modyfikacja ta nie spowoduje nierównego traktowania wnioskodawców.

Wszystkie projekty w ramach osi **I-IX POIiŚ** oceniane będą kryteriami **horyzontalnymi** oraz kryteriami **sektorowymi** przyjętymi dla danego działania /poddziałania / typu projektu.

Wszystkie projekty w ramach **osi X POIiŚ** oceniane będą wyłącznie kryteriami przyjętymi dla danego działania.

¹ o których mowa w art. 100. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego objętych zakresem wspólnych ram strategicznych oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (dalej rozporządzenie ogólne).

Horyzontalne kryteria formalne

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	TAK/NIE/ NIE DOTYCZY
1.	Wniosek złożony w terminie ² .	Termin składania wniosków, w przypadku projektów konkursowych podany jest w ogłoszeniu o konkursie. Datę złożenia wniosku dla projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym określa IP/IW indywidualnie dla każdego projektu w wezwaniu do złożenia wniosku o dofinansowanie (o którym mowa w art. 48 ust 1 ustawy wdrożeniowej)..	
2.	Wniosek sporządzono na obowiązującym formularzu.	Formularz wniosku dostępny jest na stronach internetowych instytucji organizujących nabór wniosków, do których odwołanie zawiera się w ogłoszeniu o naborze projektów lub w wezwaniu do złożenia wniosku o dofinansowanie. Formularz dotyczący projektów pomocy technicznej dystrybuowany będzie indywidualnie do potencjalnych beneficjentów (wnioskodawców).	
3.	Wniosek wypełniony jest w języku polskim.	Informacje w treści wniosku spełniają wymogi ustawy z dnia 7 października 1999 r. o języku polskim. Tytuł i opis projektu w jasny i nie budzący wątpliwości sposób powinien obrazować faktyczne zadanie lub realizację pewnego etapu większego przedsięwzięcia, które zostanie w określonych ramach zrealizowane.	
4.	Zgodność z realizacją zasady n+3.	W ramach kryterium ocenie podlega, czy harmonogram realizacji projektu nie narusza zasady n+3 w zakresie kwalifikowalności wydatków.	
5.	Kompletność dokumentacji aplikacyjnej: wniosku i załączników.	Rodzaj załączników do wniosku o dofinansowanie i zakres informacji wymaganych w dokumentacji aplikacyjnej dla projektów wybieranych: - w trybie konkursowym zawarty jest w ogłoszeniu o konkursie. - w trybie pozakonkursowym określa instytucja przyjmująca wniosek. Kryterium nie ma zastosowania do braków formalnych lub oczywistych omyłek, o których mowa w art. 43 ustawy wdrożeniowej, zgodnie z którym właściwa instytucja wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku lub poprawienia w nim oczywistej omyłki w wyznaczonym terminie nie krótszym niż 7 dni, pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpatrzenia Załączniki do wniosku są ważne i zgodne z odpowiednimi polskimi oraz unijnymi przepisami, szczególnie jeśli chodzi o przepisy o ochronie środowiska, przepisy ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ustawy z 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane.	
6.	Zgodność z Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko, „Szczegółowym opisem osi priorytetowych POIŚ” oraz	Warunkiem spełnienia kryterium jest zapewnienie zgodności projektu co najmniej w zakresie: - Typ/rodzaj projektu jest zgodny z przewidzianym w szczegółowym opisie osi priorytetowych POIŚ, - Zgodność projektu z opisem działania / poddziałania (w tym celem oraz zakresem interwencji)	

² Zgodnie z art. 57 § 5. Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U.2013.267 j.t.)

	regulaminem konkursu (w przypadku projektów wybieranych w trybie konkursowym).	<ul style="list-style-type: none"> - Wnioskodawca jest zgodny z określonym typem beneficjenta lub katalogiem ostatecznych odbiorców instrumentów finansowych, - Nie przekroczono pułapu maksymalnego poziomu dofinansowania, - Spełniono warunki minimalnej/maksymalnej wartości projektu (o ile dotyczy), - Spełniono warunki minimalnej/maksymalnej wartości wydatków kwalifikowanych projektu (o ile dotyczy), - Wnioskodawcy składający wniosek są uprawnieni do ubiegania się o przyznanie dofinansowania w zakresie określonym we wniosku, - Zgodność projektu z planem gospodarki niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (dotyczy działań 1.3.2, 1.5, 1.6.2, 1.7.1, 1.7.2, 1.7.3, 6.1). 	
7.	Wnioskodawca nie podlega wykluczeniu z ubiegania się o dofinansowanie.	<p>Warunkiem spełnienia kryterium jest wykazanie, że wobec potencjalnego beneficjenta (wnioskodawcy) nie orzeczono zakazu dostępu do środków funduszy europejskich na podstawie odrębnych przepisów takich jak:</p> <p>a) art. 207 ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j. Dz. U. 2013 r. poz. 885 z późn. zm.);</p> <p>b) art. 12 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 czerwca 2012 r. o skutkach powierzania wykonywania pracy cudzoziemcom przebywającym wbrew przepisom na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. 2012 poz. 769);</p> <p>c) art. 9 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 28 października 2002 r. o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary (t.j. Dz. U. 2014 r. poz. 1417 z późn. zm.).</p>	
8.	Wnioskodawca nie jest przedsiębiorstwem w trudnej sytuacji w rozumieniu unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa (jeśli dotyczy)	Czy wnioskodawca nie jest przedsiębiorstwem w trudnej sytuacji w rozumieniu Komunikatu Komisji Wytyczne dotyczące pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji (Dz. Urz. UE 2014 C 249/01)?	
9.	Projekt nie został zakończony przed złożeniem dokumentacji aplikacyjnej	Warunkiem spełnienia kryterium jest wykazanie, że projekt nie został fizycznie ukończony (w przypadku robót budowlanych) lub w pełni zrealizowany (w przypadku dostaw i usług) przed przedłożeniem wniosku o dofinansowanie, niezależnie od tego, czy wszystkie dotyczące tego projektu płatności zostały przez beneficjenta dokonane. Przez projekt ukończony/zrealizowany należy rozumieć projekt, dla którego przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie nastąpił odbiór ostatecznych robót, dostaw lub usług.	
10.	Projekt nie został usunięty wcześniej z wykazu projektów zidentyfikowanych, stanowiących zał. nr 5 do SZOOP	Zgodnie z wytycznymi horyzontalnymi w zakresie system wyboru projektów, w przypadku projektów w trybie pozakonkursowym, nie ma możliwości wyboru do dofinansowania w trybie pozakonkursowym projektu, który został usunięty wcześniej z wykazu projektów zidentyfikowanych.	

Horyzontalne kryteria merytoryczne I stopnia³.

W wybranych działaniach / poddziałaniach tam gdzie właściwe w trybie konkursowym:

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	WAGA
1.	Ponadregionalność projektu	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>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> <p>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)</p> <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>4. projekt jest komplementarny z projektem wynikającym ze strategii ponadregionalnej</p>	1

³ Nie dotyczy projektów ocenianych jedynie kryteriami zerojedynkowymi.

W wybranych działaniach / poddziałaniach tam gdzie właściwe:

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	WAGA
2.	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)	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 RMB 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

Kryterium dla projektów zgłoszonych w ramach działań / poddziałań:

Działanie 1.3 Wsparcie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, i w sektorze mieszkaniowym, w ramach

Poddziałania 1.3.1 Wsparcie efektywności energetycznej w budynkach publicznych

Poddziałania 1.3.2 Wsparcie efektywności energetycznej w sektorze mieszkaniowym

Działanie 2.5 Poprawa jakości środowiska miejskiego

Działanie 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach

Działanie 8.1 Ochrona dziedzictwa kulturowego i rozwój zasobów kultury

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	WAGA
3.	Projekt jest zgodny z lokalnym programem rewitalizacji	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

Horyzontalne kryteria merytoryczne II stopnia

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	TAK/NIE/ NIE DOTYCZY
1.	Kompletność dokumentacji aplikacyjnej: wniosku i załączników.	Zakres wymaganych załączników projektów konkursowych zawarty jest w ogłoszeniu o konkursie. W przypadku projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym zestawienie wymaganych dokumentów określa instytucja przyjmująca wnioski. W ramach kryterium oceniana będzie również zgodność zapisów wniosku z wymogami instrukcji do wypełnienia formularza wniosku o dofinansowanie. Aktualna instrukcja do wypełnienia wniosku jest dostępna wraz z regulaminem konkursu bądź wskazana przez właściwą instytucję (dla projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym). Kryterium nie ma zastosowania do braków formalnych lub oczywistych omyłek, o których mowa w art. 43 ustawy wdrożeniowej, zgodnie z którym właściwa instytucja wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku lub poprawienia w nim oczywistej omyłki w wyznaczonym terminie nie krótszym niż 7 dni, pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpatrzenia.	
1.1.	Spójność informacji zawartych we wniosku, załącznikach do wniosku.	Ocena polegać będzie na weryfikacji spójności informacji zawartych we wniosku oraz załącznikach do wniosku w tym dokumentacji technicznej. Wymóg spójności dokumentów nie oznacza konieczności sporządzania na nowo dokumentów przygotowanych na wcześniejszym etapie przygotowania projektu (np. studium wykonalności). Różnice pomiędzy dokumentami przygotowywanymi w oparciu o ogólne informacje a dokumentem ostatecznym nie oznaczają niespełnienia kryterium, konieczne jest jedynie wyjaśnienie przyczyn różnic oraz zaktualizowanie informacji, które są umieszczone we wniosku o dofinansowanie, w szczególności tych mających wpływ na wysokość dofinansowania.	
2.	Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej ⁴	Sprawdzana jest zgodność z <i>Wytycznymi w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020</i> (gdzie mają zastosowanie). W przypadku kwestii nieuregulowanych w powyższych Wytycznych, należy sprawdzić zgodność z <i>Załącznikiem III (Metodyka przeprowadzania analizy kosztów i korzyści) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2015/207 z 20 stycznia 2015 r., rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) nr 480/2014 z dnia 3 marca 2014 r. oraz Guide to cost-benefit Analysis of Investment Projects (z ang. Przewodnikiem do analizy kosztów i korzyści projektów inwestycyjnych) z grudnia 2014 r.</i> W przypadku dokumentów sektorowych (np. <i>Blue Books</i> , z ang. <i>Niebieskie Księgi</i>) należy sprawdzić zgodność również z tymi dokumentami. Kryterium nie ma zastosowania jeśli poprawność została sprawdzona na wcześniejszym etapie oceny	

⁴ Nie dotyczy projektów poddziałania 1.3.3 Ogólnopolski system wsparcia doradczego dla sektora publicznego, mieszkaniowego oraz przedsiębiorstw w zakresie efektywności energetycznej oraz OZE

		projektu, a dane mające wpływ na poziom dofinansowania nie uległy zmianie.	
3.	Poprawność identyfikacji i przypisania wydatków projektu z punktu widzenia ich kwalifikowalności	Sprawdzana jest potencjalna kwalifikowalność wydatków planowanych do poniesienia na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie, czyli poprawność przypisania wydatków do wydatków kwalifikowalnych zgodnie z zasadami zawartymi w „Wytycznych w zakresie kwalifikowania wydatków ...”. Ponadto weryfikowany jest sposób opisu wydatków kwalifikowalnych pod kątem uzasadnienia włączenia do wydatków kwalifikowalnych tych wydatków, dla których, zgodnie z <i>Wytycznymi</i> ⁵ , warunkiem koniecznym dla ich uznania za kwalifikowalne jest ich wskazanie we wniosku o dofinansowanie i w umowie o dofinansowanie.	
4.	Gotowość techniczna projektu do realizacji na poziomie wymaganym dla danego priorytetu / działania POLiŚ	W zależności od priorytetu/działania/typu projektu udokumentowane prawo do dysponowania gruntami lub obiektami na cele inwestycji, posiadanie wymaganej dokumentacji technicznej i projektowej, wymaganych prawem decyzji, uzgodnień i pozwoleń administracyjnych. Szczegółową listę wymaganych dokumentów określa instytucja organizująca konkurs w ogłoszeniu o konkursie. W przypadku projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym listę wymaganych dokumentów określa instytucja pośrednicząca.	
5.	Gotowość organizacyjno-instytucjonalna projektu w obszarze zawierania umów.	Sprawdane jest, czy potencjalny beneficjent (wnioskodawca) i wszystkie podmioty, które zgodnie z informacją zawartą we wniosku mogą ponosić wydatki kwalifikowalne w ramach projektu posiadają procedury (tryb postępowania) w obszarze zawierania umów dla zadań objętych projektem. W przypadku umów zawieranych zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych, zgodność z zasadami obowiązującymi w ramach POLiŚ jest zapewniona przez działanie zgodnie z tą ustawą. W przypadku umów, do których nie stosuje się ustawy Prawo zamówień publicznych potencjalny beneficjent (wnioskodawca) powinien przedstawić wewnętrzne procedury uwzględniające zasady zawierania umów określone w „Wytycznych w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach POLiŚ 2014-2020” ⁶ . Kryterium spełnione jest w przypadku, gdy potencjalny beneficjent (wnioskodawca) przedstawi procedury (własne i podmiotów, o których mowa w zdaniu pierwszym) wymagane zgodnie z kryterium, które są zgodne z zasadami obowiązującymi w POLiŚ.	
6.	Wykonalność finansowa projektu	Sytuacja finansowa potencjalnego beneficjenta/operatora (wnioskodawcy) nie zagraża realizacji i utrzymaniu rezultatów projektu, potwierdzone, wiarygodne źródła współfinansowania projektu co najmniej w okresie trwałości projektu.	
7.	Pomoc publiczna	Sprawdzana jest zgodność projektu z przepisami o pomocy publicznej, tj. czy wsparcie będzie stanowiło pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Jeśli wsparcie nie stanowi pomocy publicznej, czy przedstawiono odpowiednie wyjaśnienia, na przykład w zakresie: – braku wystąpienia korzyści dla wnioskodawcy odbiegającej od rynkowej (np. ze względu na spełnienie kryteriów <i>Altmark</i> lub spełnienie <i>Testu Prywatnego Inwestora</i>);	

⁵ Dokument dostępny jest na stronie internetowej pod adresem: <http://www.mir.gov.pl>

⁶ Dokument dostępny jest na stronie internetowej pod adresem: <http://www.mir.gov.pl>

		<ul style="list-style-type: none"> – nieprowadzenia przez wnioskodawcę działalności gospodarczej w rozumieniu prawa UE; – braku możliwości zakłócenia konkurencji na wewnętrznym rynku UE; – braku wpływu wsparcia na handel między państwami członkowskimi UE? <p>Wyjaśnienia powinny zawierać odniesienia do właściwych dokumentów instytucji Unii Europejskiej, na przykład do:</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Siatek analitycznych dotyczących infrastruktury oraz</i> – (projektu) <i>Komunikatu Komisji – Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.</i> <p>Jeśli wsparcie stanowi pomoc publiczną, czy pomoc jest zgodna z rynkiem wewnętrznym i czy wskazano podstawę zgodności tej pomocy z rynkiem wewnętrznym UE wraz z wyjaśnieniem, czy pomoc podlega obowiązkowi notyfikacji Komisji Europejskiej, o którym mowa w art. 108 ust. 3 TFUE?</p>	
8.	Zgodność projektu z wymaganiami prawa dotyczącego ochrony środowiska.	<p>Sprawdzone jest, czy projekt został przygotowany (albo jest przygotowywany i właściwa instytucja jest w stanie na bieżąco weryfikować poprawność dalszych działań w tym zakresie) zgodnie z prawem dotyczącym ochrony środowiska, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2013 r. poz. 1235 z późn.zm); – ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2013 r. poz. 1232 z późn.zm); – ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2013 r. poz. 627 z późn.zm); – ustawą z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (t.j. Dz.U. z 2012 r. poz. 145 z późn.zm). <p>Weryfikacji podlega pełna dokumentacja, zgodnie z <i>Wytycznymi w zakresie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych</i>⁷.</p>	
9.	Trwałość projektu	<p>Sprawdzone jest zachowanie przez projekt (operację) zasady trwałości, zgodnie z art. 71 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r.</p> <p>1. Czy w przypadku operacji obejmującej inwestycje w infrastrukturę lub inwestycje produkcyjne wnioskodawca oraz podmiot kontrolujący wnioskodawcę (właściciel/właściciele wnioskodawcy) złożyli oświadczenie, w którym zobowiązali się, że w okresie 5 lat (okres może zostać skrócony do 3 lat w przypadkach utrzymania inwestycji lub miejsc pracy stworzonych przez MŚP) od płatności końcowej lub w okresie wynikającym ze znajdujących zastosowanie w danym przypadku przepisów o pomocy publicznej:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wnioskodawca nie zaprzestanie działalności produkcyjnej lub nie przeniesie jej poza obszar 	

⁷ Dokument dostępny jest na stronie internetowej pod adresem: <http://www.mir.gov.pl>

		<p>objęty programem;</p> <ul style="list-style-type: none"> – nie dojdzie do zmiany własności elementu infrastruktury, która przyniesie przedsiębiorstwu lub podmiotowi publicznemu nienależne korzyści; – nie dojdzie do istotnej zmiany wpływającej na charakter operacji, jej cele lub warunki wdrażania, która mogłaby doprowadzić do naruszenia jej pierwotnych celów. <p>2. Czy w przypadku operacji obejmującej inwestycje w infrastrukturę lub inwestycje produkcyjne wnioskodawca nie będący małym lub średnim przedsiębiorstwem oraz podmiot kontrolujący wnioskodawcę (właściciel/ właściciele wnioskodawcy) złożyli oświadczenie, w którym zobowiązali się, że w okresie 10 lat od płatności końcowej lub w okresie wynikającym ze znajdujących zastosowanie w danym przypadku przepisów o pomocy publicznej, nie dojdzie do przeniesienia działalności produkcyjnej, której dotyczyło dofinansowanie, poza obszar UE?</p>	
10.	Zasada zapobiegania dyskryminacji i równość szans kobiet i mężczyzn	Sprawdzana jest zgodność projektu z horyzontalnymi zasadami niedyskryminacji i równości szans ze względu na płeć. W szczególności przedmiotem sprawdzenia jest, czy projekt nie ogranicza równego dostępu do zasobów (towarów, usług, infrastruktury) ze względu na płeć, pochodzenie rasowe lub etniczne, religię lub przekonania, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną. W przypadku osób z niepełnosprawnościami, niedyskryminacyjny charakter projektu oznacza konieczność stosowania zasady uniwersalnego projektowania i racjonalnych usprawnień zapewniających dostępność oraz możliwości korzystania ze wspieranej infrastruktury.	
11.	Zasada zrównoważonego rozwoju	Sprawdzone jest, czy projekt obejmuje finansowanie przedsięwzięć minimalizujących oddziaływanie działalności człowieka na środowisko. Zasada zrównoważonego rozwoju jest zachowana, jeżeli w ramach projektu zakłada się podejmowanie działań ukierunkowanych na: racjonalne gospodarowanie zasobami, ograniczenie presji na środowisko, uwzględnianie efektów środowiskowych w zarządzaniu, podnoszenie świadomości ekologicznej społeczeństwa.	
12.	Zdolność do adaptacji do zmian klimatu i reagowania na ryzyko powodziowe (jeśli dotyczy)	Zdolność do reagowania i adaptacji do zmian klimatu (w szczególności w obszarze zagrożenia powodziowego). Wszelkie elementy infrastruktury zlokalizowane na obszarach zagrożonych powodzią (oceniana zgodnie z dyrektywą 2007/60/WE), powinny być zaprojektowane w sposób, który uwzględnia to ryzyko. Aplikacja projektowa musi wyraźnie wskazywać czy inwestycja ma wpływ na ryzyko powodziowe, a jeśli tak, to w jaki sposób zarządza się tym ryzykiem.	
13.	Klauzula delokalizacyjna (jeśli dotyczy)	Sprawdzone jest, czy w przypadku pomocy udzielonej ze środków POIiŚ 2014-2020 dużemu przedsiębiorcy, wkład finansowy z funduszy nie spowoduje znacznej utraty miejsc pracy w istniejących lokalizacjach tego przedsiębiorcy na terytorium UE w związku z realizacją dofinansowywanego projektu.	

DZIAŁANIE 3.1. Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T

Typ projektu:

- budowa, przebudowa lub rozbudowa dróg do parametrów dróg ekspresowych i autostrad w sieci TEN-T
- budowa, przebudowa dróg w warszawskim miejskim węźle sieci bazowej ujętych w planach pracy korytarzy sieci bazowej TEN-T

Tryb wyboru: pozakonkursowy

Projekty oceniane są kryteriami:

- Horyzontalne kryteria formalne
- Dodatkowe kryteria formalne
- Kryteria merytoryczne I stopnia (w tym właściwe kryteria horyzontalne)
- Horyzontalne kryteria merytoryczne II stopnia
- Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

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 ekspresowych i autostrad należących do sieci TEN-T lub w ciągach dróg miejskich stanowiących przebieg sieci TEN-T w miejskich węzłach sieci bazowej 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.	
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 bądź ujęcie w planach pracy korytarzy sieci bazowej TEN-T ⁸	Inwestycja ujęta na liście w Dokumencie Implementacyjnym, bądź w planie prac zawierającym analizę rozwoju korytarza sieci bazowej, zgodnie z art. 47	

⁸ Przez „plan pracy korytarza sieci bazowej TEN-T” rozumie się dokument główny planu pracy wraz z załącznikami, o których mowa w Rozporządzeniu Nr 1315/2013

		Rozporządzenia Nr 1315/2013.	
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.	

Kryteria merytoryczne I stopnia

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	WAGA	MAX. PUNKTACJA
1.	Położenie w sieci bazowej lub kompleksowej TEN-T	Odcinek realizowany w ramach projektu jest położony w bazowej lub kompleksowej sieci TEN-T	Projekt obejmuje budowę, przebudowę lub rozbudowę odcinka drogi: 6 pkt - w sieci bazowej TEN-T, w tym w węźle miejskim sieci bazowej TEN-T 5 pkt - w sieci kompleksowej TEN-T	2	12
2.	Kontynuacja ciągu drogowego	Projekt stanowi kontynuację ciągu	Projekt stanowi: 2 pkt - przedłużenie odcinka już zrealizowanego lub znajdującego się w trakcie realizacji 1 pkt - przedłużenie odcinka planowanego do realizacji, ujętego w obowiązującym Programie Budowy Dróg Krajowych lub Wieloletnim Planie Inwestycyjnym miasta stanowiącego węzeł miejski sieci bazowej	2	4
3.	Funkcja drogi	Projekt jest częścią ciągu stanowiącego połączenie z miastem stołecznym lub połączenie miast wojewódzkich	Projekt stanowi: 2 pkt - część ciągu bezpośrednio łączącego z Warszawą lub stanowiącego najszybsze połączenie ze stolicą 1 pkt - część ciągu łączącego miasta wojewódzkie	1	2
4.	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)	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 RMB; 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
Maksymalna liczba punktów					20

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	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca cały zakres projektu.	0/1
15.	Efektywność ekonomiczna	Ocena ekonomicznej bieżącej wartości netto	Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0.	0/1
16.	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
17.	Średnie dobowe natężenie ruchu	Prognozowany SDR na przedmiotowym odcinku	Wartość prognozowanego średniego dobowego natężenia ruchu (SDR) (pojazd/dobę) $\geq 10\,000$, w przypadku odcinków przygranicznych $\geq 4\,000$, a w przypadku odcinków miejskich ⁹ $\geq 1\,000$ w 2023 r.	0/1

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	Dotyczy zgodności wszystkich typów projektów bezpieczeństwa ruchu drogowego z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020.	

⁹ Dotyczy typu projektu „budowa, przebudowa dróg w warszawskim miejskim węźle sieci bazowej ujętych w planach pracy korytarzy sieci bazowej TEN-T”.

	Drogowego i zatwierdzonymi przez Ministra właściwego ds. spraw transportu (Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020)		
--	---	--	--

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

Tryb wyboru: pozakonkursowy

Projekty oceniane są kryteriami:

- Horyzontalne kryteria formalne
- Dodatkowe kryteria formalne
- Horyzontalne kryteria merytoryczne II stopnia
- Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

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)

Tryb wyboru: pozakonkursowy

Projekty oceniane są kryteriami:

- Horyzontalne kryteria formalne
- Dodatkowe kryteria formalne
- Horyzontalne kryteria merytoryczne II stopnia
- Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

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)

Tryb wyboru: pozakonkursowy

Projekty oceniane są kryteriami:

Horyzontalne kryteria formalne

Dodatkowe kryteria formalne

Horyzontalne kryteria merytoryczne II stopnia

Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

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 ¹⁰ przeprowadzenia lub skuteczności ¹¹ działań interwencyjnych w ruchu drogowym.	0/1
13.	Zasadność potrzeb związanych z doposażeniem 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	Udokumentowanie potrzeb zakupu sprzętu.	0/1

¹⁰ Szybkość interwencji rozumie się przez czas dojazdu i/lub podjęcia działań interwencyjnych.

¹¹ Skuteczność jest rozumiana jako skuteczne i trwałe usunięcie zagrożenia bądź konsekwencji sytuacji niebezpiecznej (za pomocą odpowiedniego sprzętu).

		przedstawienie raportów, zestawień, analiz, itp.)		
--	--	---	--	--

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

Tryb wyboru: pozakonkursowy

Projekty oceniane są kryteriami:

Horyzontalne kryteria formalne

Dodatkowe kryteria formalne

Horyzontalne kryteria merytoryczne II stopnia

Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

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.	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

Typ projektu: usprawnienie metod zarządzania ruchem drogowym (systemy ITS)

Z uwagi na trwające prace nad dokumentem materiał nie był przedmiotem obrad KM

Typ projektu: poprawa bezpieczeństwa ruchu lotniczego w sieci bazowej TEN-T

Tryb wyboru: konkursowy/pozakonkursowy

Projekty oceniane są kryteriami:

Horyzontalne kryteria formalne

Dodatkowe kryteria formalne

Kryteria merytoryczne I stopnia (w tym właściwe kryteria horyzontalne)

Horyzontalne kryteria merytoryczne II stopnia

Dodatkowe kryteria formalne

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	TAK/NIE
11.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Oznacza to, że możliwe jest korzystanie z produktów wytworzonych w wyniku realizacji projektu bezpośrednio po jego zakończeniu. Wykonawca powinien we wniosku opisać jak zapewniona zostanie możliwość korzystania z produktów wytworzonych w wyniku realizacji projektu.	
12.	Lokalizacja/ oddziaływanie inwestycji	Inwestycja: – jest zlokalizowana w porcie lotniczym należącym do sieci bazowej TEN-T, lub – służy do realizacji zadań w zakresie bezpieczeństwa ruchu lotniczego w całej polskiej przestrzeni powietrznej.	
13.	Zgodność z założeniami planów / programów ochrony portu lotniczego / ATM Master Plan/ Planem skuteczności działania służb żeglugi powietrznej na lata 2015-2019	Nie dotyczy projektów związanych z ochroną środowiska. Projekt wpisuje się w zakres zadań wynikających z aktualnych planów / programów ochrony portu lotniczego/ ATM Master Plan. / Planu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej na lata 2015-2019.	

Kryteria merytoryczne I stopnia

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	WAGA	MAX. PUNKTACJA
1.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu lotniczego/portów lotniczych	Projekt dotyczy zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w polskiej przestrzeni powietrznej/w portach lotniczych	3 pkt – projekt dotyczy zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej lub poprawy bezpieczeństwa portu lotniczego w zakresie zapobiegania zdarzeniom lotniczym, w tym poprawy bezpieczeństwa operacyjnego oraz ochrony	2	6

			przeciwpożarowej portu lotniczego 1 pkt – projekt dotyczy poprawy bezpieczeństwa (ochrony) w obszarze obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego		
2.	Ograniczenie wpływu inwestycji na środowisko naturalne	Projekt dotyczy infrastruktury/rozwiązań technologicznych przyjaznych środowisku/ działań proekologicznych	Projekt związany jest z ochroną środowiska, w tym z: 3 pkt – monitoringiem/redukcją poziomu hałasu/emisji zanieczyszczeń do powietrza, gleby, wody, poprawą gospodarki wodno-ściekowej, ochroną różnorodności biologicznej, podniesieniem efektywności energetycznej 2 pkt – bardziej efektywnym zarządzaniem ruchem lotniczym lub poprawą bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych w rejonie lotniska bądź naziemnego ruchu lotniczego w porcie lotniczym, a w konsekwencji ograniczeniem wpływu inwestycji na środowisko naturalne	3	9
3.	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.		13
			Projekty infrastrukturalne		
			max 3 pkt - prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane 3 pkt - uregulowane w 100 % 2 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”)	1	
			1 pkt - projekt budowlany co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy	3	
			1 pkt - decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca wszystkie elementy projektu, które jej wymagają	4	
			max 3 pkt - dokumentacja przetargowa (pełna dokumentacja dotycząca zakresu rzeczowego projektu niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego) posiadana w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości zamówień w ramach projektu 3 pkt – współczynnik $\geq 50\%$	1	

			<p>2 pkt – 50% > współczynnik \geq 30 %</p> <p>1 pkt – 30% > współczynnik \geq 20 %</p>		
			<p>Projekty nieinfrastrukturalne</p> <p>2 pkt – specyfikacje techniczne obejmujące zakres całego projektu (opis przedmiotu zamówienia dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)</p> <p>3 pkt - Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)</p> <p>3 pkt – pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzieleniu zamówienia publicznego (czyt. dokumentacja przetargowa)</p>	2	16
4.	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji.	<p>Suma punktów (max 3)</p> <p>1 pkt – komplementarność z projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku</p> <p>1 pkt – komplementarność z równolegle realizowanymi projektami z tej samej gałęzi transportu</p> <p>1 pkt – komplementarność z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji, tj. mającymi zapewnione finansowanie</p>	1	3
5.	Ponadregionalność projektu ¹²	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>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) <p>lub</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. projekt realizowany jest w partnerstwie z podmiotem z przynajmniej jednego innego województwa objętego strategią 	1	1

¹² Dotyczy projektów wybieranych w trybie konkursowym

			<p>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>4. projekt jest komplementarny z projektem wynikającym ze strategii ponadregionalnej</p>		
6.	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)	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 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
Maksymalna liczba punktów: projekty infrastrukturalne					34
Maksymalna liczba punktów: projekty nieinfrastrukturalne					37

DZIAŁANIE 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych**A: Transport morski****Dodatkowe kryteria formalne dla wszystkich typów projektów (A)**

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	TAK/NIE
11.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	
12.	Zapewnienie środków na utrzymanie zmodernizowanej infrastruktury/zakupionych pływających jednostek specjalistycznych i sprzętu	Projekt ma zapewnione źródło finansowania utrzymania zmodernizowanej infrastruktury/zakupionych pływających jednostek specjalistycznych i sprzętu po zakończeniu realizacji inwestycji	
13.	Położenie portu w sieci bazowej TEN-T	Dotyczy inwestycji w infrastrukturę portową i dostępową do portu: lokalizacja inwestycji dotyczy portu w sieci bazowej 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	
14.	Zgodność z Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu	Ujęcie w części opisowej lub na liście projektów w Dokumencie Implementacyjnym.	

Typ projektu:

- inwestycje służące poprawie infrastruktury dostępu do portów od strony morza
- inwestycje służące poprawie infrastruktury portowej
- inwestycje służące poprawie infrastruktury dostępu do portów od strony lądu
- inwestycje ograniczające zanieczyszczenie środowiska przez statki

Tryb wyboru: pozakonkursowyProjekty oceniane są kryteriami:

- Horyzontalne kryteria formalne
- Dodatkowe kryteria formalne dla wszystkich typów projektów (A)
- 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.	Realizacja celów osi priorytetowej	Projekt zgodny z celami osi priorytetowej	<u>max. 5 pkt:</u> <u>rodzaj infrastruktury¹³:</u> 3 pkt – inwestycja dotyczy poprawy dostępu do portu morskiego od strony lądu, albo 2 pkt – inwestycja dotyczy poprawy infrastruktury portowej, albo 2 pkt – inwestycja dotyczy poprawy dostępu do portu morskiego od strony morza <u>cel inwestycji:</u> 1 pkt – w wyniku realizacji inwestycji zostanie zmniejszona presja działalności portowej na środowisko ¹⁴ 1 pkt – realizacja inwestycji przyniesie poprawę bezpieczeństwa żeglugi ¹⁵ 1 pkt – inwestycja ma charakter multimodalny (usprawni przenoszenie ładunków)	3	15

¹³ Możliwy wybór tylko jednego z trzech podkryteriów.

¹⁴ Kryterium nie ma zastosowania w przypadku projektów drogowych (inwestycji dotyczących poprawy dostępu do portu morskiego od strony lądu).

¹⁵ Kryterium nie ma zastosowania w przypadku inwestycji dotyczącej poprawy dostępu do portu morskiego od strony lądu.

			transportowanych w relacjach z zapleczem gospodarczym na inne gałęzie transportu w ramach morsko-lądowych łańcuchów transportowych)		
2.	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	<p>W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów</p> <p>max 3 pkt – prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane</p> <p>3 pkt – uregulowane w 100 %</p> <p>2 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”)</p> <p>1 pkt – projekt budowlany co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy</p> <p>2 pkt – decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca wszystkie elementy projektu, które jej wymagają</p> <p>max 3 – dokumentacja przetargowa (pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego) posiadana w zakresie określonym współczynnikiem szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości zamówień w ramach projektu</p> <p>3 pkt – współczynnik $\geq 50\%$</p> <p>2 pkt – $50\% > \text{współczynnik} \geq 30\%$</p> <p>1 pkt – $30\% > \text{współczynnik} \geq 20\%$</p>	2	18
3.	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji	<p>Suma punktów (max 4 pkt):</p> <p>1 pkt – projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie transportowe</p> <p>1 pkt – komplementarność z projektami z tej samej gałęzi transportu w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku</p> <p>1 pkt – komplementarność z równolegle realizowanymi projektami / z projektami zaakceptowanymi do realizacji z tej samej gałęzi transportu, tj. mającymi zapewnione finansowanie</p> <p>1 pkt – komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równolegle realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji, tj. mającymi zapewnione finansowanie</p>	2	8

4.	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)	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 RMB; 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
Maksymalna liczba punktów					43

Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	OCENA
14.	Efektywność ekonomiczna	Ocena ekonomicznej bieżącej wartości netto	Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0.	0/1
15.	Realizacja zadań państwa w zakresie poprawy dostępu do portów od strony morza	Ocena możliwości finansowania inwestycji ze środków innych niż UE	Projekt dotyczy inwestycji służących poprawie infrastruktury dostępu do portów od strony morza, realizowanych przez urzędy morskie, które nie posiadają możliwości finansowania inwestycji ze środków innych niż unijne.	0/1

Typ projektu: inwestycje dot. poprawy bezpieczeństwa morskiego, poprzez doposażenie służb ratownictwa morskiego oraz służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo żeglugi

Tryb wyboru: pozakonkursowy

Projekty oceniane są kryteriami:

Horyzontalne kryteria formalne

Dodatkowe kryteria formalne dla wszystkich typów projektów (A)

Kryteria merytoryczne I stopnia (w tym właściwe kryteria horyzontalne)

Horyzontalne kryteria merytoryczne II stopnia

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	<p>W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów</p> <p>Suma punktów (max 4 pkt)</p> <p>2 pkt – specyfikacje techniczne obejmujące zakres całego projektu (opis przedmiotu zamówienia dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)</p> <p>1 pkt – Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)</p> <p>1 pkt – pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzieleniu zamówienia publicznego (czyt. dokumentacja przetargowa)</p>	4	16
2.	Komplementarność	Zbadanie powiązania projektu z projektamiorskimi	4 pkt – projekt jest powiązany z innymi inwestycjamiorskimi	2	8

3.	Usprawnienie ratownictwa morskiego/poprawa bezpieczeństwa żeglugi	Zbadanie stopnia poprawy ratownictwa morskiego/poprawy bezpieczeństwa żeglugi	<p>Suma punktów (max 5 pkt)¹⁶</p> <p>1) 1 pkt – skrócenie czasu dotarcia do najdalszego miejsca w polskiej strefie reagowania</p> <p>2) 1 pkt – zwiększenie stopnia pokrycia obszarów morskich w trakcie reagowania</p> <p>3) 1 pkt – zwiększenie zdolności do podejmowania rozbitków jednorazowo</p> <p>4) 1 pkt – zwiększenie zdolności operacyjnej</p> <p>5) 1pkt – zapewnienie warunków bezpieczeństwa żeglugi</p> <p>6) 1 pkt – usprawnienie obsługi torów wodnych w zakresie oznakowania nawigacyjnego</p> <p>7) 1 pkt – poprawa drożności torów wodnych (lodołamanie)</p> <p>8) 1 pkt – umożliwienie badania akwenów pod kątem czystości dna i głębokości na trasach żeglugowych</p>	4	20
4.	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)	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 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
Maksymalna liczba punktów					46

¹⁶ Kryteria 1-3 dotyczą projektów realizowanych przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa (SAR).

Kryteria 6-8 dotyczą projektów realizowanych przez Urzędy Morskie.

Kryteria 4-5 dotyczą projektów realizowanych przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa SAR oraz Urzędy Morskie.

Typ projektu: inwestycje dotyczące budowy i modernizacji systemów łączności i nawigacji oraz systemów oznakowania nawigacyjnego

Tryb wyboru: pozakonkursowy

Projekty oceniane są kryteriami:

Horyzontalne kryteria formalne

Dodatkowe kryteria formalne dla wszystkich typów projektów (A)

Kryteria merytoryczne I stopnia (w tym właściwe kryteria horyzontalne)

Horyzontalne kryteria merytoryczne II stopnia

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	<p>W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów</p> <p>Budowa infrastruktury</p> <p>max 3 pkt – prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane</p> <p>3 pkt – uregulowane w 100 %</p> <p>2 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”)</p> <p>1 pkt – projekt budowlany co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy</p> <p>2 pkt – decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca wszystkie elementy projektu, które jej wymagają</p> <p>max 3 pkt – dokumentacja przetargowa (pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego) posiadana w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości zamówień w ramach projektu</p> <p>3 pkt – współczynnik $\geq 50\%$</p>	2	18

			<p>2 pkt – 50% > współczynnik ≥ 30 %</p> <p>1 pkt – 30% > współczynnik ≥ 20 %</p> <p>Sprzęt</p> <p>Suma punktów (max 9 pkt)</p> <p>W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów</p> <p>3 pkt - specyfikacje techniczne obejmujące zakres całego projektu (opis przedmiotu zamówienia dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)</p> <p>3 pkt - Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)</p> <p>3 pkt – pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzieleniu zamówienia publicznego (czyt. dokumentacja przetargowa)</p>	2	
2.	Komplementarność	Zbadanie powiązania projektu z projektami morskimi	<p>Suma punktów (max 2 pkt)</p> <p>1 pkt – komplementarność z projektami morskimi zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku</p> <p>1 pkt – komplementarność z równolegle realizowanymi projektami morskimi / z projektami morskimi zaakceptowanymi do realizacji, tj. mającymi zapewnione finansowanie.</p>	4	8
3.	Usprawnienie żeglugi/poprawa bezpieczeństwa żeglugi	Ocena poprawy warunków żeglugi na polskich obszarach morskich	<p>Suma punktów (max 4 pkt)</p> <p>2 pkt – usprawnienie żeglugi</p> <p>2 pkt – poprawa bezpieczeństwa żeglugi</p>	4	16
4.	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)	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 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
Maksymalna liczba punktów					44

B: Śródlądowe drogi wodne**Dodatkowe kryteria formalne dla wszystkich typów projektów (B)**

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	TAK/NIE
11.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	
12.	Zgodność z polityką wodną UE	Inwestycja spełnia wymogi Ramowej Dyrektywy Wodnej 2000/60/WE i nie utrudnia osiągnięcia celów Dyrektywy Powodziowej 2007/60/WE oraz została uwzględniona w Masterplanie dla dorzeczy Wisły lub Odry albo, jeśli to zasadne, w zaktualizowanych planach gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy w odniesieniu do inwestycji oddziałujących na jednolite części wód ¹⁷ .	
13.	Zgodność z Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu	Ujęcie w części opisowej lub na liście projektów w Dokumencie Implementacyjnym.	

¹⁷ Zgodnie z POIŚ, współfinansowane będą mogły być tylko projekty wskazane w załącznikach do Master Planów dla obszarów dorzeczy Odry i Wisły, które nie wpływają negatywnie na osiągnięcie dobrego stanu wód lub nie pogarszają stanu wód. Współfinansowanie projektów wskazanych w załącznikach do Master Planów, jako mogące spowodować nieosiągnięcie dobrego stanu wód lub pogorszenie stanu/potencjału jednolitych części wód, nie będzie dozwolone do czasu przedstawienia wystarczających dowodów na spełnienie warunków określonych w art. 4.7 Ramowej Dyrektywy Wodnej w aktualizacji Planów Gospodarowania Wodami na Obszarach Dorzeczy. Wypełnienie warunku będzie uzależnione od potwierdzenia przez Komisję Europejską zgodności przygotowanych aktualizacji Planów Gospodarowania Wodami w Dorzeczach z wymogami Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Typ projektu:

- liniowe i punktowe inwestycje infrastrukturalne służące poprawie parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych
- program wdrażania systemu informacji rzecznej (RIS)
- inwestycje dotyczące poprawy bezpieczeństwa żeglugi poprzez doposażenie służb zapewniających bezpieczeństwo żeglugi oraz służb ratowniczych w pływające jednostki specjalistyczne oraz sprzęt

Tryb wyboru: pozakonkursowyProjekty oceniane są kryteriami:

Horyzontalne kryteria formalne

Dodatkowe kryteria formalne dla wszystkich typów projektów (B)

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.	Realizacja celów osi priorytetowej	Ocena poprawy warunków żeglugi na śródlądowych drogach wodnych	<p>Dla projektów typu liniowe i punktowe inwestycje infrastrukturalne służące ujednoliceniu parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych:</p> <p>4 pkt – dostosowanie śródlądowej drogi wodnej do III klasy dróg wodnych 2 pkt – dostosowanie śródlądowej drogi wodnej do II klasy dróg wodnych</p> <p>Dla projektów typu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – program wdrażania systemu informacji rzecznej (RIS), – inwestycje dotyczące poprawy bezpieczeństwa żeglugi poprzez doposażenie służb zapewniających bezpieczeństwo żeglugi oraz służb ratowniczych w pływające jednostki specjalistyczne oraz sprzęt: <p>Suma punktów (max 4 pkt) 2 pkt – usprawnienie żeglugi 2 pkt – poprawa bezpieczeństwa żeglugi</p>	4	16
2.	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	<p>W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów</p> <p>Budowa infrastruktury:</p>	2	18

			<p>max 3 pkt – prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane</p> <p>3 pkt – uregulowane w 100 %</p> <p>2 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”)</p> <p>2 pkt – decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca wszystkie elementy projektu, które jej wymagają</p> <p>1 pkt – projekt budowlany co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy</p> <p>max 3 pkt – dokumentacja przetargowa (pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego) posiadana w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości zamówień w ramach projektu</p> <p>3 pkt – współczynnik $\geq 50\%$</p> <p>2 pkt – $50\% > \text{współczynnik} \geq 30\%$</p> <p>1 pkt – $30\% > \text{współczynnik} \geq 20\%$</p> <p>Pływające jednostki specjalistyczne oraz sprzęt:</p> <p>Suma punktów (max 9 pkt)</p> <p>3 pkt – specyfikacje techniczne obejmujące zakres całego projektu (opis przedmiotu zamówienia dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)</p> <p>3 pkt – Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)</p> <p>3 pkt – pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzieleniu zamówienia publicznego (czyt. dokumentacja przetargowa)</p>	2	18
3.	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji	<p>1 pkt – projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie transportowe w swojej gałęzi transportu</p> <p>1 pkt – komplementarność z projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku</p> <p>1 pkt – komplementarność z równolegle realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji, tj. mającymi zapewnione finansowanie.</p> <p>1 pkt – komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równolegle realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji, tj. mającymi zapewnione finansowanie</p>	2	8
4.	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla	Sprawdzone jest, w jakim stopniu projekt jest zgodny lub	<p>Ocena zgodnie z następującą punktacją:</p> <p>2 pkt - projekty, które mają status flagowych projektów w ramach SUE RMB;</p>	1	2

	regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)	komplementarny z celami Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego	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.		
Maksymalna liczba punktów					44

Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	OCENA
14.	Efektywność ekonomiczna	Ocena nie dotyczy projektów z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i RIS	Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0.	0/1

C: Transport intermodalny

Z uwagi na trwające prace nad dokumentem materiał nie był przedmiotem obrad KM

Typ projektu:

- budowa i przebudowa infrastruktury terminali intermodalnych wraz z im dedykowaną infrastrukturą dostępową,
- zakup i / lub modernizacja urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych,
- zakup i / lub modernizacja systemów telematycznych i satelitarnych,
- zakup i/lub modernizacja taboru kolejowego służącego do przewozów intermodalnych.

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 inwestycji.	
12.	Zakres wsparcia	Projekt dotyczy typów inwestycji określonych w stosownym programie pomocowym dla transportu intermodalnego.	

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.		9
			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):		
			max. 3 pkt - prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane 3 pkt - uregulowane w 100 % 2 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”)	1	
			Max. 2 pkt - projekt budowlany 2 pkt - dla całego zakresu rzeczowego projektu 1 pkt - co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy 1 pkt - decyzja o pozwoleniu na budowę dla całego zakresu rzeczowego projektu. max. 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 3 pkt – współczynnik $\geq 50\%$ 2 pkt – $50\% > \text{współczynnik} \geq 30\%$ 1 pkt – $30\% > \text{współczynnik} \geq 20\%$		
			Suma punktów (max. 3 pkt), urządzenia/ 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):		
			1 pkt - specyfikacje techniczne obejmujące zakres całego projektu (a dla podmiotów zobowiązanych do stosowania PZP - opis przedmiotu zamówienia	3	

			<p>dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)</p> <p>1 pkt –</p> <ul style="list-style-type: none"> warunki przystąpienia do przetargu, aukcji – w przypadku podmiotów nie stosujących PZP, lub Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia obejmujące zakres całego projektu dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań – w przypadku podmiotów ustawowo zobowiązanych do stosowania ustawy Prawo zamówień publicznych <p>1 pkt - pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia tzn. wraz ze wzorami umów, ogłoszeniem i innymi niezbędnymi załącznikami (w przypadku podmiotów stosujących PZP – pełna dokumentacja przetargowa)</p>		
2.	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami z zakresu infrastruktury transportowej już zrealizowanymi, w trakcie realizacji lub planowanymi do realizacji.	<p>Suma punktów (max. 4 pkt):</p> <p>2 pkt - projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie systemowe / projekt jest końcowym elementem docelowego rozwiązania</p> <p>1 pkt – komplementarność z projektami infrastrukturalnymi z co najmniej dwóch gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku</p> <p>1 pkt – komplementarność z projektami infrastrukturalnymi z co najmniej dwóch gałęzi transportu równolegle realizowanymi lub zaakceptowanymi do realizacji, tj. mającymi zapewnione finansowanie.</p>	2	8
3.	Kompleksowość	<p>Projekt integruje w sobie co najmniej dwa typy działań inwestycyjnych: infrastrukturalne i zakupowe.</p> <p>(kryterium dotyczy wyłącznie projektów o charakterze infrastrukturalnym i mieszanym, tzn. łączącym elementy infrastruktury z zakupem sprzętu stanowiącego wyposażenie infrastruktury terminalowej).</p>	<p>Suma punktów (max. 2 pkt):</p> <p>1 pkt – wybudowana, zmodernizowana, rozbudowana w ramach projektu infrastruktura terminalu intermodalnego wyposażona będzie w systemy telematyczne i/lub satelitarne umożliwiające śledzenie ładunku</p> <p>1 pkt – projekt łączy w sobie dwa elementy: inwestycję w budowę nowych lub modernizację / rozbudowę istniejącej infrastruktury terminala oraz zakup lub modernizację specjalistycznego sprzętu służącego do przeładunku na terenie terminala.</p>	2	4
4.	Efektywność ekonomiczna	ERR - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji.	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	2	8

			<p>rankingowej, po odrzuceniu skrajnych wyników (max. 4 pkt):</p> <p>4 pkt – $H3 < ERR$</p> <p>3 pkt – $H2 < ERR \leq H3$</p> <p>2 pkt – $H1 < ERR \leq H2$</p> <p>1 pkt – $i < ERR \leq H1$</p> <p>Gdzie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i to ekonomiczna stopa dyskontowa, - H2 to średnia harmoniczna ERR projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników, - H1 to średnia harmoniczna drugiego najniższego wyniku ERR oraz H2, - H3 to średnia harmoniczna drugiego najwyższego wyniku ERR oraz H2. 		
5.	Wielkość pracy przewozowej, która dzięki projektowi zostanie przełożona z dróg inne gałęzie transportu	Wielkość pracy przewozowej na terytorium UE przełożonej dzięki projektowi z dróg na inne gałęzie transportu wyrażona liczbą TEU-km (w przypadku wykorzystania innych jednostek ładunkowych należy dokonać przeliczenia na TEU).	<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 (max. 4 pkt):</p> <p>4 pkt – $H3 < PP$</p> <p>3 pkt – $H2 < PP \leq H3$</p> <p>2 pkt – $H1 < PP \leq H2$</p> <p>1 pkt – $PP \leq H1$</p> <p>Gdzie:</p> <p>PP - to praca przewozowa wyrażona w TEU-km prognozowana do przejęcia z transportu drogowego w całym okresie życia projektu. Wartość przyjęta bezpośrednio z prognozy transportowej wykonanej na użytek analizy kosztów i korzyści.</p> <ul style="list-style-type: none"> - H2 to średnia harmoniczna PP projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników, - H1 to średnia harmoniczna drugiego najniższego wyniku PP oraz H2, - H3 to średnia harmoniczna drugiego najwyższego wyniku PP oraz H2. 	1	4
6.	Lokalizacja projektu	Położenie w stosunku do generatorów ruchu - dotyczy projektów infrastrukturalnych, o których mowa w programie	<p>Suma punktów (max. 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</p>	2	12

		pomocowym	rozporządzenia TEN-T i nie objęty budową/przebudową w okresie 2007-2015 ze środków UE 2 pkt - położenie na linii kolejowej należącej do sieci AGTC lub TEN-T		
7.	Ponadregionalność projektu	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 2020 Strategia Polski Zachodniej 2020, Strategia Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030) lub 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); lub 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, lub 4. projekt jest komplementarny z projektem wynikającym ze strategii ponadregionalnej.	1	1
8.	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)	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 RMB 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
Maksymalna liczba punktów (projekty infrastrukturalne i mieszane):					48
Maksymalna liczba punktów (projekty taborowe):					32