

## PROGRAM OPERACYJNY INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO

2014 – 2020

### Kryteria wyboru projektów

#### OŚ PRIORYTETOWA IV INFRASTRUKTURA DROGOWA DLA MIAST

**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., 10/2015, 11/2015 z dn. 18 maja 2015 r., 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”<sup>1</sup>, 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.

---

<sup>1</sup> 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**

<b>NR</b>	<b>NAZWA KRYTERIUM</b>	<b>OPIS KRYTERIUM</b>	<b>TAK/NIE/ NIE DOTYCZY</b>
1.	Wniosek złożony w terminie <sup>2</sup> .	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	Warunkiem spełnienia kryterium jest zapewnienie zgodności projektu co najmniej w zakresie: - Typ/rodzaj projektu jest zgodny z przewidzianym w szczegółowym opisie osi priorytetowych POIiŚ,	

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

	opisem osi priorytetowych POIŚ” oraz regulaminem konkursu (w przypadku projektów wybieranych w trybie konkursowym).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zgodność projektu z opisem działania / poddziałania (w tym celem oraz zakresem interwencji)</li> <li>- Wnioskodawca jest zgodny z określonym typem beneficjenta lub katalogiem ostatecznych odbiorców instrumentów finansowych,</li> <li>- Nie przekroczono pułapu maksymalnego poziomu dofinansowania,</li> <li>- Spełniono warunki minimalnej/maksymalnej wartości projektu (o ile dotyczy),</li> <li>- Spełniono warunki minimalnej/maksymalnej wartości wydatków kwalifikowanych projektu (o ile dotyczy),</li> <li>- Wnioskodawcy składający wniosek są uprawnieni do ubiegania się o przyznanie dofinansowania w zakresie określonym we wniosku,</li> <li>- 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).</li> </ul>	
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)	<p>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)?</p>	
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 ostatnich 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.	

**Horizontalne kryteria merytoryczne I stopnia<sup>3</sup>.**

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 <b>wynika ze strategii ponadregionalnej</b> (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 <b>partnerstwie</b> z podmiotem z przynajmniej jednego innego województwa objętego strategią ponadregionalną. Partnerstwo rozumiane jest zgodnie z art. 33 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. 2014 poz. 1146).;</p> <p>lub</p> <p>3. projekt realizowany jest na <b>terenie więcej niż jednego województwa</b>, przy czym co najmniej jedno z województw objęte jest strategią ponadregionalną oraz jest zgodny z celami strategii ponadregionalnej,</p> <p>lub</p> <p>4. projekt jest <b>komplementarny</b> z projektem wynikającym ze strategii ponadregionalnej</p>	1

<sup>3</sup> 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 ( <b>SUE RMB</b> )	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 Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, i w sektorze mieszkaniowym, w ramach

Poddziałanie 1.3.1 Wspieranie efektywności energetycznej w budynkach publicznych

Poddziałanie 1.3.2 Wspieranie 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

**Horizontalne 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 <sup>4</sup>	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	

<sup>4</sup> 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> <sup>5</sup> , 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 POIiŚ	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 POIiŚ 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 POIiŚ 2014-2020” <sup>6</sup> . 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 POIiŚ.	
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> );	

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

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



		<ul style="list-style-type: none"> <li>– nieprowadzenia przez wnioskodawcę działalności gospodarczej w rozumieniu prawa UE;</li> <li>– braku możliwości zakłócenia konkurencji na wewnętrznym rynku UE;</li> <li>– braku wpływu wsparcia na handel między państwami członkowskimi UE?</li> </ul> <p>Wyjaśnienia powinny zawierać odniesienia do właściwych dokumentów instytucji Unii Europejskiej, na przykład do:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Siatek analitycznych dotyczących infrastruktury oraz</i></li> <li>– (projektu) <i>Komunikatu Komisji – Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.</i></li> </ul> <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"> <li>– 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);</li> <li>– ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2013 r. poz. 1232 z późn.zm);</li> <li>– ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2013 r. poz. 627 z późn.zm);</li> <li>– ustawą z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (t.j. Dz.U. z 2012 r. poz. 145 z późn.zm).</li> </ul> <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><sup>7</sup>.</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"> <li>– wnioskodawca nie zaprzestanie działalności produkcyjnej lub nie przeniesie jej poza obszar</li> </ul>	

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

		<p>objęty programem;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– nie dojdzie do zmiany własności elementu infrastruktury, która przyniesie przedsiębiorstwu lub podmiotowi publicznemu nienależne korzyści;</li> <li>– nie dojdzie do istotnej zmiany wpływającej na charakter operacji, jej cele lub warunki wdrażania, która mogłaby doprowadzić do naruszenia jej pierwotnych celów.</li> </ul> <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 4.1. Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących w sieci drogowej TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego

### Typ projektu:

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

### 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 formalne

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	TAK/NIE
11.	Zapewnienie standardu nośności drogi 115 kN/oś	Realizowany projekt zapewnia nośność 115 kN/oś.	
12.	Położenie w ciągach dróg krajowych (w tym ekspresowych) należących do sieci TEN-T	Lokalizacja projektu w sieci TEN-T zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE. <sup>8</sup>	
13.	Zgodność projektu z art. 18 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z 11.12.2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T	Projekt jest realizowany zgodnie z wymaganiami art. 18 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T	
14.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji.	
15.	Zgodność z listą projektów w Dokumencie Implementacyjnym lub w Programie Budowy	Inwestycja ujęta na liście w Dokumencie Implementacyjnym lub w obowiązującym Programie Budowy Dróg Krajowych.	

<sup>8</sup> W przypadku inwestycji, których część leży poza siecią drogową TEN-T, projekt jest w całości traktowany jako będący poza siecią TEN-T.

	Dróg Krajowych		
16.	Zgodność projektu z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/96/WE z 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej	Projekt jest realizowany zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/96/WE z 19.11.2008 w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, której wymogi ujęto w ustawie o drogach publicznych.	

**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	Prognostyczny SDR na przedmiotowym odcinku	Wartość prognozowanego średniego dobowego natężenia ruchu (SDR) (pojazd/dobę) $\geq 10\,000$ , a w przypadku obwodnic $\geq 2\,000$ w 2023 r.	0/1

**Typ projektu:** budowa, przebudowa dróg krajowych w TEN-T w miastach na prawach powiatu, w tym tras wylotowych<sup>9</sup> (z możliwością uwzględnienia inwestycji z zakresu BRD – inżynieria, ITS)

**Tryb wyboru:** konkursowy

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.	Zapewnienie standardu nośności drogi 115 kN/oś	Realizowany projekt zapewnia nośność 115 kN/oś.	
12.	Położenie w ciągach dróg krajowych należących do sieci TEN-T	Lokalizacja projektu w sieci TEN-T zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE <sup>10</sup> .	
13.	Zgodność projektu z art. 18 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z 11.12.2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T	Projekt jest realizowany zgodnie z wymaganiami art. 18 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T	
14.	Zgodność projektu z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/96/WE z 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej	Projekt jest realizowany zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/96/WE z 19.11.2008 w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, której wymogi ujęto w ustawie o drogach publicznych.	
15.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji.	
16.	Efektywność ekonomiczna	Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0.	

<sup>9</sup> Odcinki tras wylotowych w ciągach dróg krajowych zarządzanych przez miasta na prawach powiatu.

<sup>10</sup> W przypadku inwestycji, których część leży poza siecią drogową TEN-T, projekt jest w całości traktowany jako będący poza siecią TEN-T.

**Kryteria merytoryczne I stopnia**

Nr	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Max. Punkcja
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>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>1 pkt - decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca cały zakres projektu.</p> <p>max. 3 pkt – rozpoczęte postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do szacunkowej całkowitej wartości zamówień w ramach projektu</p> <p>3 pkt – współczynnik <math>\geq 50\%</math></p> <p>2 pkt – <math>50\% &gt; \text{współczynnik} \geq 30\%</math></p> <p>1 pkt – <math>30\% &gt; \text{współczynnik} \geq 20\%</math></p>	2	18
2.	Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego	Projekt zawiera właściwie określone elementy wpływające na bezpieczeństwo ruchu drogowego	<p>Przyznane punkty sumują się (max 2 pkt)</p> <p>1 pkt - projekt posiada audyt BRD adekwatny do etapu na jakim projekt się znajduje</p> <p>1 pkt – posiadany raport z audytu BRD nie zidentyfikował błędów i usterek na ocenianym odcinku drogi</p> <p>1 pkt - projekt wdraża technologie systemu ITS (Inteligentne Systemy Transportowe).</p> <p>1 pkt - projekt obejmuje elementy oddzielające ruch lokalny od ruchu na realizowanej inwestycji (budowa infrastruktury służącej bezpieczeństwu niechronionych uczestników ruchu, poruszających się w ruchu lokalnym , np. ścieżki rowerowe, chodniki i kładki dla pieszych).</p>	1	6
3.	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami już	1 pkt - projekt jest końcowym elementem docelowego układu drogowego /	2	10

		zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji	projekt doprowadza ruch do przystosowanej do jego przyjęcia infrastruktury drogowej / projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie komunikacyjne. <b>2 pkt</b> - komplementarność z projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku lub realizowanymi równolegle. <b>2 pkt</b> - projekt zawiera, jako integralny element, połączenie lub część połączenia z elementami infrastruktury kolejowej, lotniczej, intermodalnej w TEN-T (punkty przyznawane projektom, które łączą drogową sieć TEN-T z punktowymi elementami sieci, np. dojazdy do dworców kolejowych, portów lotniczych, terminali intermodalnych w TEN-T).		
4.	Ograniczenie wpływu na środowisko naturalne	Projekt wykorzystuje proekologiczne i innowacyjne rozwiązania technologiczne	<b>2 pkt</b> - realizacja inwestycji przewiduje stosowanie nowoczesnych (ponadstandardowych) rozwiązań technologicznych, innowacji, środków minimalizujących koszty utrzymania i wpływu na środowisko i krajobraz (np. energooszczędne oświetlenie, zasilanie znaków drogowych energią słoneczną, stosowanie cichej nawierzchni drogowej, „zielonych” ekranów akustycznych itp.).	3	6
5.	Efektywność ekonomiczna	<b>ERR</b> - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji	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: <b>4 pkt</b> – $H3 < ERR$ <b>3 pkt</b> – $H2 < ERR \leq H3$ <b>2 pkt</b> – $H1 < ERR \leq H2$ <b>1 pkt</b> – $i < ERR \leq H1$ Gdzie: - 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.	2	8
6.	Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów ciężkich	Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów ciężkich (samochody ciężarowe bez przyczep i samochody ciężarowe z przyczepami) dla danego odcinka (liczba pojazdów na dobę) w pierwszym pełnym roku kalendarzowym po oddaniu	<b>4 pkt</b> - $SDR > 2\,500$ <b>3 pkt</b> - $2\,000 < SDR \leq 2\,500$ <b>2 pkt</b> - $1\,500 < SDR \leq 2\,000$ <b>1 pkt</b> - $500 < SDR \leq 1\,500$	2	8

		inwestycji do eksploatacji [pojazdy / doba]			
7.	Stopień wykorzystania przepustowości drogi (%)	Stopień wykorzystania przepustowości ciągów drogowych prowadzących ruch ciężki, na który inwestycja ma bezpośredni wpływ -liczony na pełny reprezentatywny rok kalendarzowy przed rozpoczęciem inwestycji PSR – poziom swobody ruchu w skali od I do IV <sup>11</sup>	4 pkt - PSR IV 2 pkt - PSR III	3	12
8.	Liczba wypadków rocznie w przeliczeniu na 1 km	Średnia liczba wypadków z ciągów drogowych prowadzących ruch, na który inwestycja ma bezpośredni wpływ z ostatnich 3 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, na podstawie danych właściwej wojewódzkiej komendy policji (jedna wartość liczbową)	Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg średniej liczby wypadków (Lw) w przedziałach określonych jednokrotnie z datą zamknięcia oceny aplikacji konkursowych, przy zastosowaniu średnich harmonicznnych wyliczonych na podstawie liczby wypadków projektów zaakceptowanych do listy rankingowej, po odrzuceniu skrajnych wyników: 4 pkt – $H3 < Lw$ 3 pkt – $H2 < Lw \leq H3$ 2 pkt – $H1 < Lw \leq H2$ 1 pkt – $0,3 < Lw \leq H1$ gdzie: - H2 to średnia harmoniczna Lw projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników, - H1 to średnia harmoniczna drugiej najniższej Lw oraz H2, - H3 to średnia harmoniczna drugiej najwyższej Lw oraz H2.	2	8
9.	Realizacja wymiaru miejskiego w zakresie zrównoważonego rozwoju	Wsparcie ośrodków regionalnych i subregionalnych jako obszarów strategicznej interwencji <sup>12</sup>	1 pkt - projekt realizowany na obszarze miasta regionalnego lub subregionalnego	1	1
10.	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	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-	1	1

<sup>11</sup> Na podstawie definicji GDDKiA określonych w publikacjach:*Metoda obliczania przepustowości rond - instrukcja obliczania.*- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Warszawa, 2004. ;*Metoda obliczania przepustowości skrzyżowań bez sygnalizacji świetlnej - instrukcja obliczania.* Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Warszawa, 2004. ;*Metoda obliczania przepustowości skrzyżowań z sygnalizacją świetlną - instrukcja obliczania.* Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Warszawa, 2004.<sup>12</sup> Miasta regionalne i subregionalne wyznaczone zgodnie z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030



		<p>koncentracji na zadaniach wykraczających poza obszar województwa, istotnych dla rozwoju na szerszym obszarze.</p>	<p>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>		
7.	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><b>2 pkt</b> - projekty, które mają status flagowych projektów w ramach SUE RMB;</p> <p><b>1 pkt</b> - projekty przyczyniają się do osiągnięcia wskaźników, o których mowa w Planie działania UE dotyczącym Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego dla jednego z obszarów priorytetowych: Transport, Energy, Bio, Agri, Hazards, Nutri, Ship, Safe, Secure, Culture, Tourism, Health.</p>	1	2
<b>Maksymalna liczba punktów</b>					<b>80</b>

## DZIAŁANIE 4.2. Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią drogową TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego

### Typ projektu:

- budowa obwodnic na drogach krajowych (w tym ekspresowych) poza TEN-T
- projekty poza siecią TEN-T poprawiające dostępność miast, takie jak: budowa, przebudowa tras wylotowych z miast w ciągach dróg krajowych (w tym ekspresowych) oraz odcinki tych dróg przy miastach

### Tryb wyboru: pozakonkursowy

### Projekty oceniane są kryteriami:

- Horizontalne kryteria formalne
- Dodatkowe kryteria formalne
- Horizontalne 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 krajowych (w tym ekspresowych) poza siecią TEN-T	Budowana, przebudowywana droga krajowa lub ekspresowa leży poza siecią TEN-T <sup>13</sup> .	
13.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji.	
14.	Zgodność z listą projektów w Dokumencie Implementacyjnym lub Programie Budowy Dróg Krajowych	Inwestycja ujęta na liście w Dokumencie Implementacyjnym lub obowiązującym Programie Budowy Dróg Krajowych	

<sup>13</sup> W przypadku inwestycji, których część leży w sieci TEN-T, projekt jest w całości traktowany jako będący poza siecią TEN-T.

**Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia**

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	OCENA
14.	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	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) $\geq 10\ 000$ , a w przypadku obwodnic $\geq 2\ 000$ w 2023 r.	0/1
18.	Łączność z siecią TEN-T	Ocena poprawy dostępności do sieci TEN-T	Projekt stanowi element ciągu drogowego łączącego okoliczne ośrodki miejskie z drogową siecią TEN-T <sup>14</sup>	0/1

**Typ projektu:** budowa, przebudowa dróg krajowych poza TEN-T w miastach na prawach powiatu, w tym tras wylotowych<sup>15</sup> (z możliwością uwzględnienia inwestycji z zakresu BRD – inżynieria, ITS)

**Tryb wyboru:** konkursowy

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.	Zapewnienie standardu nośności drogi 115 kN/oś	Realizowany projekt zapewnia nośność 115 kN/oś.	
12.	Położenie poza siecią TEN-T	Budowana, przebudowywana droga krajowa lub ekspresowa leży poza siecią TEN-T.	

<sup>14</sup> Siecią docelową TEN-T, tj. niezależnie od aktualnych parametrów dróg zaliczonych do tej sieci.

<sup>15</sup> Odcinki tras wylotowych w ciągach dróg krajowych zarządzanych przez miasta na prawach powiatu.

13.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji.	
14.	Efektywność ekonomiczna	Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0.	

**Kryteria merytoryczne I stopnia**

NR	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	WAGA	MAX. PUNKTACJA
1.	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	<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 <b>3</b> pkt - prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane</p> <p><b>3</b> pkt - uregulowane w 100 %</p> <p><b>2</b> pkt - uregulowane co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę (w przypadku realizacji projektów w systemie „buduj”) / uregulowane co najmniej w 50 % (w przypadku realizacji projektów w systemie „zaprojektuj i wybuduj”).</p> <p><b>1</b> pkt - projekt budowlany co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy.</p> <p><b>2</b> pkt - decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca cały zakres projektu.</p> <p>max. <b>3</b> pkt – rozpoczęte postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do szacunkowej całkowitej wartości zamówień w ramach projektu</p> <p><b>3</b> pkt – współczynnik <math>\geq 50\%</math></p> <p><b>2</b> pkt – <math>50\% &gt; \text{współczynnik} \geq 30\%</math></p> <p><b>1</b> pkt – <math>30\% &gt; \text{współczynnik} \geq 20\%</math></p>	2 2 2 2	18
2.	Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego	Projekt zawiera właściwie określone elementy wpływające na bezpieczeństwo ruchu drogowego	<p>Przyznane punkty sumują się (max <b>2</b> pkt)</p> <p><b>1</b> pkt - projekt posiada audyt BRD adekwatny do etapu na jakim projekt się znajduje</p> <p><b>1</b> pkt – posiadany raport z audytu BRD nie zidentyfikował błędów i usterek na ocenianym odcinku drogi</p> <p><b>1</b> pkt - projekt wdraża technologie systemu ITS (Inteligentne Systemy</p>	1 2	6

			Transportowe).		
			1 pkt - projekt obejmuje elementy oddzielające ruch lokalny od ruchu na realizowanej inwestycji (budowa infrastruktury służącej bezpieczeństwu niechronionych uczestników ruchu, poruszających się w ruchu lokalnym, np. ścieżki rowerowe, chodniki i kładki dla pieszych).	2	
3.	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji	1 pkt - projekt jest końcowym elementem docelowego układu drogowego / projekt doprowadza ruch do przystosowanej do jego przyjęcia infrastruktury drogowej / projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie komunikacyjne. 2 pkt - komplementarność z projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku lub realizowanymi równolegle. 2 pkt - projekt zawiera, jako integralny element, połączenie lub część połączenia z elementami infrastruktury kolejowej, lotniczej, intermodalnej (punkty przyznawane projektom, które łączą drogową sieć z punktowymi elementami sieci transportowej, np. dojazdy do dworców kolejowych, portów lotniczych, terminali intermodalnych).	2	10
4.	Ograniczenie wpływu na środowisko naturalne	Projekt wykorzystuje proekologiczne i innowacyjne rozwiązania technologiczne	2 pkt - realizacja inwestycji przewiduje stosowanie nowoczesnych (ponadstandardowych) rozwiązań technologicznych, innowacji, środków minimalizujących koszty utrzymania i wpływu na środowisko i krajobraz (np. energooszczędne oświetlenie, zasilanie znaków drogowych energią słoneczną, stosowanie cichej nawierzchni drogowej, „zielonych” ekranów akustycznych itp.).	3	6
5.	Efektywność ekonomiczna	<b>ERR</b> - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji	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: 4 pkt – $H3 < ERR$ 3 pkt – $H2 < ERR \leq H3$ 2 pkt – $H1 < ERR \leq H2$ 1 pkt – $i < ERR \leq H1$ Gdzie: - 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.	2	8

6.	Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów ciężkich	Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów ciężkich (samochody ciężarowe bez przyczep i samochody ciężarowe z przyczepami) dla danego odcinka (liczba pojazdów na dobę) w pierwszym pełnym roku kalendarzowym po oddaniu inwestycji do eksploatacji [pojazdy / doba]	<b>4 pkt</b> - $SDR > 2\,500$ <b>3 pkt</b> - $2\,000 < SDR \leq 2\,500$ <b>2 pkt</b> - $1\,500 < SDR \leq 2\,000$ <b>1 pkt</b> - $500 < SDR \leq 1\,500$	2	8
7.	Stopień wykorzystania przepustowości drogi (%)	Stopień wykorzystania przepustowości ciągów drogowych prowadzących ruch ciężki, na który inwestycja ma bezpośredni wpływ -liczony na pełny reprezentatywny rok kalendarzowy przed rozpoczęciem inwestycji PSR – poziom swobody ruchu w skali od I do IV <sup>16</sup>	<b>4 pkt</b> - PSR IV <b>2 pkt</b> - PSR III	3	12
8.	Liczba wypadków rocznie w przeliczeniu na 1 km	Średnia liczba wypadków z ciągów drogowych prowadzących ruch, na który inwestycja ma bezpośredni wpływ z ostatnich 3 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, na podstawie danych właściwej wojewódzkiej komendy policji (jedna wartość liczbową)	Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg średniej liczby wypadków (Lw) w przedziałach określonych jednokrotnie z datą zamknięcia oceny aplikacji konkursowych, przy zastosowaniu średnich harmonicznnych wyliczonych na podstawie liczby wypadków projektów zaakceptowanych do listy rankingowej, po odrzuceniu skrajnych wyników: <b>4 pkt</b> – $H3 < Lw$ <b>3 pkt</b> – $H2 < Lw \leq H3$ <b>2 pkt</b> – $H1 < Lw \leq H2$ <b>1 pkt</b> – $0,3 < Lw \leq H1$ gdzie: - H2 to średnia harmoniczna Lw projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników, - H1 to średnia harmoniczna drugiej najniższej Lw oraz H2, - H3 to średnia harmoniczna drugiej najwyższej Lw oraz H2.	2	8
9.	Realizacja wymiaru miejskiego w zakresie zrównoważonego rozwoju	Wsparcie ośrodków regionalnych i subregionalnych jako obszarów strategicznej interwencji <sup>17</sup>	<b>1 pkt</b> - projekt realizowany na obszarze miasta regionalnego lub subregionalnego	1	1

<sup>16</sup> Na podstawie definicji GDDKiA określonych w publikacjach:

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

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

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

<sup>17</sup> Miasta regionalne i subregionalne wyznaczone zgodnie z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

10.	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><b>1 pkt</b> – 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	1
7.	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><b>2 pkt</b> - projekty, które mają status flagowych projektów w ramach SUE RMB;</p> <p><b>1 pkt</b> - projekty przyczyniają się do osiągnięcia wskaźników, o których mowa w Planie działania UE dotyczącym Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego dla jednego z obszarów priorytetowych: Transport, Energy, Bio, Agri, Hazards, Nutri, Ship, Safe, Secure, Culture, Tourism, Health.</p>	1	2
<b>Maksymalna liczba punktów</b>					<b>80</b>