

Załącznik do Uchwały nr 36/2015 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 22 września 2015 r. w sprawie przyjęcia sektorowych kryteriów wyboru projektów dla wybranych typów projektów w ramach działania 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

C: Transport intermodalny

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	1	

			<p>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>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</p> <p>1 pkt - decyzja o pozwoleniu na budowę dla całego zakresu rzeczowego projektu.</p> <p>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 – $30\% > \text{współczynnik} \geq 20\%$</p> <p>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):</p> <p>1 pkt - specyfikacje techniczne obejmujące zakres całego projektu (a dla podmiotów zobowiązanych do stosowania PZP - opis przedmiotu zamówienia 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>		
				3	
2.	Komplementarność	Projekt jest powiązany z	Suma punktów (max. 4 pkt):	2	8

		projektami z zakresu infrastruktury transportowej już zrealizowanymi, w trakcie realizacji lub planowanymi do realizacji.	<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>		
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.	<p>Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg wartości ERR w przedziałach określonych jednokrotnie z datą zamknięcia oceny aplikacji konkursowych, przy zastosowaniu średnich harmonicznym wyliczonych na podstawie potwierdzonych wartości ERR projektów zaakceptowanych do listy 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. 	2	8
5.	Wielkość pracy przewozowej,	Wielkość pracy przewozowej na	Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg wykazanej	1	4

	która dzięki projektowi zostanie przełożona z dróg inne gałęzie transportu	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).	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 przejścia z transportu drogowego projektów zaakceptowanych do listy rankingowej, po odrzuceniu skrajnych wyników (max. 4 pkt): 4 pkt – $H3 < PP$ 3 pkt – $H2 < PP \leq H3$ 2 pkt – $H1 < PP \leq H2$ 1 pkt – $PP \leq H1$ Gdzie: PP - to praca przewozowa wyrażona w TEU-km prognozowana do przejścia z transportu drogowego w całym okresie życia projektu. Wartość przyjęta bezpośrednio z prognozy transportowej wykonanej na użytek analizy kosztów i korzyści. - 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.		
6.	Lokalizacja projektu	Położenie w stosunku do generatorów ruchu - dotyczy projektów infrastrukturalnych, o których mowa w programie pomocowym	Suma punktów (max. 6 pkt): 2 pkt - położenie na węźle sieci TEN-T, określonym w załączniku 2 do rozporządzenia TEN-T 2 pkt - projekt położony na węźle sieci TEN-T określonym w załączniku 2 do 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	2	12
7.	Ponadregionalność projektu ¹	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	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	1	1

¹ Horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnia (przyjęte uchwałą KM 3/2015) – nie jest przedmiotem uchwały 36/2015 przyjmującej kryteria dla działania 3.2

		wykraczających poza obszar województwa, istotnych dla rozwoju na szerszym obszarze	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.		
8.	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) ²	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

² Horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnia (przyjęte uchwałą KM 3/2015) – nie jest przedmiotem uchwały 36/2015 przyjmującej kryteria dla działania 3.2