

Program Operacyjny INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO

Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007 – 2013

Szczegółowy opis priorytetów

Kryteria wyboru projektów*

PRIORYTET VIII: BEZPIECZEŃSTWO TRANSPORTU I KRAJOWE SIECI TRANSPORTOWE

Tekst ujednolicony obowiązujący od 29 kwietnia 2015 r.

przygotowany na podstawie uchwał Komitetu Monitorującego POIiŚ nr 2/2008 oraz nr 3/2008 z dn. 5 lutego 2008 r., nr 10/2008 z dn. 6 marca 2008 r., nr 20/2008 z dn. 8 kwietnia 2008 r., nr 25/2008 oraz nr 26/2008 z dn. 19 czerwca 2008 r., nr 33/2008 z dn. 30 grudnia 2008 r., nr 7/2009 z dn. 31 marca 2009 r., nr 14/2009 oraz 18/2009 z dn. 9 września 2009 r., nr 21/2009 z dn. 23 listopada 2009 r., nr 5/2010 z dn. 15 czerwca 2010 r., nr 9/2010 i nr 10/2010 z dn. 2 listopada 2010 r., nr 1/2011 z dn. 11 stycznia 2011 r., nr 7/2011 z dn. 27 czerwca 2011 r., nr 8/2011 z dn. 9 grudnia 2011 r., nr 1/2012 oraz nr 2/2012 z dn. 21 marca 2012 r., nr 6/2012 z dn. 16 sierpnia 2012 r., nr 2/2013 i 3/2013 z dn. 30 stycznia 2013 r., nr 6/2013, 7/2013 oraz 8/2013 z dn. 8 kwietnia 2013 r., nr 12/2013 i 13/2013 z dn. 5 czerwca 2013 r., nr 14/2013 i 15/2013 z dn. 27 listopada 2013 r., nr 1/2014 z dn. 4 kwietnia 2014 r., nr 4/2014 z dn. 3 czerwca 2014 r., nr 1/2015 i 2/2015 z dn. 15 kwietnia 2015 r. oraz nr 3/2015 z dn. 29 kwietnia 2015 r.

* Szczegółowe zasady oceny i wyboru projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zawarte są w załączniku nr 2 do „Szczegółowego opisu priorytetów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko” pt. „Organizacja systemu oceny i wyboru projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko”.

Kryteria wyboru projektów zostaną przyjęte przez Komitet Monitorujący Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko przewidziano następujące tryby wyboru projektów:

- tryb indywidualny;
- tryb systemowy;
- tryb konkursowy.

W przypadku projektów „dużych”[†], niezależnie od trybu wyboru podejmowana będzie decyzja o przesłaniu projektu do Komisji Europejskiej”.

TRYB INDYWIDUALNY

Tryb indywidualny ma zastosowanie do projektów ujętych w indykatywnym wykazie indywidualnych projektów kluczowych.

Podjęcie decyzji o dofinansowaniu projektu indywidualnego (ujętego w wykazie) podejmowana będzie w oparciu o **kryteria formalne** oraz **kryteria merytoryczne I oraz II stopnia** (projekty dotyczące przygotowania projektów inwestycyjnych wybierane są do dofinansowania wyłącznie w oparciu o kryteria formalne i merytoryczne I stopnia).

TRYB SYSTEMOWY

Tryb systemowy ma zastosowanie do projektów:

- jednostek administracji centralnej oraz podległych im i nadzorowanym instytucjom i jednostkom organizacyjnym dotyczących przygotowania dokumentacji projektowej na potrzeby realizacji inwestycji w zakresie efektywności energetycznej w budynkach użyteczności publicznej. Projekty te będą podlegały ocenie wyłącznie pod kątem **kryteriów formalnych** oraz **kryteriów merytorycznych I stopnia** dedykowanych projektom przygotowawczym dla projektów infrastrukturalnych określonych dla priorytetu IX.
- pomocy technicznej wybieranych do dofinansowania pod kątem **kryteriów formalnych** oraz **kryteriów merytorycznych** określonych dla priorytetów XIV i XV.

TRYB KONKURSOWY

Tryb konkursowy ma zastosowanie do projektów wybieranych w ramach konkursów*. Projekty konkursowe wybierane będą do dofinansowania w oparciu o **kryteria formalne**, **kryteria merytoryczne I stopnia** oraz **kryteria merytoryczne II stopnia** (projekty dotyczące przygotowania projektów inwestycyjnych wybierane są do dofinansowania wyłącznie w oparciu o kryteria formalne i merytoryczne I stopnia).

[†] Zgodnie z art. 41 pkt. 2 Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006r. *ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999* (Dz.U. L 210 z 31.07.2006 decyzję dotyczącą dofinansowania dla projektu dużego podejmuje Komisja Europejska. Zgodnie z art. 39 ww. rozporządzenia dużymi projektami są zadania, których całkowity koszt przekracza kwotę 50mln euro.

* Za wyjątkiem projektów priorytetu IV *Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska*. Zasady oceny i wyboru projektów tego priorytetu zawarte są w karcie danego działania.

Niniejszy dokument zawiera zestawienie kryteriów wyboru projektów dla operacji wspieranych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013.

Kryteria wyboru projektów dzielą się na:

- **kryteria dostępu** – mające zastosowanie dla projektów wybieranych w ramach działań od 4.2 do 4.6. Kryteria te zawierają się w kartach poświęconych poszczególnym działaniom od 4.2 do 4.6.
- **Kryteria formalne** – mające zastosowanie do projektów wybieranych w trybach: indywidualnym, systemowym oraz konkursowym. Kryteria formalne mogą być poszerzone o kryteria szczegółowe dla danego typu projektu. Dodatkowe kryteria formalne zawierają się w karcie poświęconej danemu działaniu w niniejszym dokumencie.
- **Kryteria merytoryczne I stopnia** – mające zastosowanie do projektów wybieranych w trybie konkursowym systemowym i indywidualnym. Kryteria merytoryczne I stopnia mają charakter kryteriów indywidualnych dla danego typu projektu i zawierają się w karcie poświęconej danemu działaniu w niniejszym dokumencie.
- **Kryteria merytoryczne II stopnia** – mające zastosowanie do projektów wybieranych w trybach: indywidualnym, systemowym z wyjątkiem projektów pomocy technicznej* oraz konkursowym. Kryteria merytoryczne II stopnia mogą być poszerzone o kryteria szczegółowe dla danego typu projektu. Kryteria merytoryczne II stopnia zawierają się w karcie poświęconej danemu działaniu w niniejszym dokumencie. Kryteria merytoryczne II stopnia (horyzontalne i ewentualnie dodatkowe) nie znajdują zastosowania do projektów dotyczących przygotowania projektów inwestycyjnych.

* Kryteria merytoryczne odnoszące się do projektów pomocy technicznej zawierają się w karcie danego działania.

1. Kryteria formalne*

<u>l.p.</u>	<u>Nazwa Kryterium</u>	<u>Opis Kryterium</u>	<u>TAK/NIE</u>
1.	Wniosek złożony w terminie.	Termin składania wniosków, w przypadku projektów konkursowych podany jest w ogłoszeniu o naborze wniosków. Datę złożenia wniosku dla projektów indywidualnych określa IP/IW indywidualnie dla każdego projektu mając na względzie zapisy preumowy oraz dotrzymanie zasady n+3/n+2.	
2.	Wniosek sporządzono na obowiązującym formularzu.	Formularz wniosku dostępny jest na stronach internetowych MRR, do których odwołanie zawiera się w ogłoszeniu o naborze wniosków. (Formularz dotyczący projektów pomocy technicznej dystrybuowany będzie indywidualnie do potencjalnych beneficjentów).	
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 okresu realizacji z okresem programowym.	Zgodnie z zasadą n+2 realizacja projektu musi zakończyć się przed końcem 2015 roku.	
5.	Kompletność wniosku.	<ul style="list-style-type: none"> - wymagana liczba egzemplarzy wniosku, - wniosek zawiera wszystkie strony, - wszystkie wymagane pola we wniosku zostały uzupełnione, - wniosek zawiera poprawne wyliczenia arytmetyczne, - wersje papierowe i elektroniczna wniosku są tożsame, - wniosek jest podpisany przez osobę upoważnioną, - wniosek opatrzony jest pieczęcią wnioskodawcy, - wszystkie załączniki są czytelne (w szczególności skany dokumentów, mapy), - załączniki w wersji elektronicznej zostały zapisane w formatach niewymagających specjalistycznego oprogramowania (np. PDF, JPG) - modele finansowe zostały zapisane w formacie „xls.” z aktywnymi (odblokowanymi) formułami 	
6.	Wniosek posiada komplet załączników.	<p>Zakres wymaganych załączników projektów konkursowych zawarty jest w ogłoszeniu o naborze wniosków. W przypadku projektów indywidualnych i systemowych zestawienie wymaganych dokumentów określa instytucja przyjmująca wniosek.</p> <p>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</p>	

* Nie dotyczy działania 4.1 Wsparcie systemów zarządzania środowiskowego. W odniesieniu do działania 9.3: *Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej* w zakresie planów gospodarki niskoemisyjnej ocena projektów będzie prowadzona w oparciu o kryteria formalne 1-7 i 10, zaś w zakresie projektów jednostek administracji centralnej oraz podległych im i nadzorowanym instytucjom i jednostkom organizacyjnym ocena będzie prowadzona w oparciu o kryteria formalne 2-7 i 10.

		1994 r. Prawo budowlane.	
7.	Zgodność z Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko oraz „Szczegółowym opisem priorytetów POIiŚ”.	Aby kryterium było spełnione wszystkie poniżej określone elementy muszą zostać spełnione: - Typ/rodzaj projektu zgodny z przewidzianym w szczegółowym opisie priorytetów POIiŚ - Typ beneficjenta - Zachowanie pułapu maksymalnego poziomu dofinansowania, - Spełnienie warunku minimalnej/maksymalnej wartości projektu (o ile dotyczy), - Beneficjenci objęci projektem są uprawnieni do ubiegania się o przyznanie dofinansowania w zakresie określonym we wniosku	
8.	Strategiczny charakter projektu***	Projekt realizuje cele dokumentu strategicznego przyjętego przez Radę Ministrów lub inny właściwy podmiot na poziomie krajowym (np. SRK) oraz dokumentu strategicznego na poziomie UE (np. SWW). W uzasadnionych przypadkach możliwe jest wskazanie projektu dokumentu, który został już w części dotyczącej danego projektu uzgodniony, przed jego zatwierdzeniem. Właściwa IP określiła szczegółową listę dokumentów, które zostaną wykorzystane przy ocenie przez daną instytucję*.	
9.	Skala oddziaływania projektu (ponadregionalna i krajowa)***	Ujęcie projektu w strategiach o charakterze ponadregionalnym. W przypadku braku takich dokumentów, należy uzasadnić oddziaływanie wykraczające poza obszar województwa, w którym realizowany jest projekt.	
10.	Wnioskodawca nie podlega wykluczeniu z ubiegania się o dofinansowanie.	Na podstawie art. 210 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.	

2. Kryteria merytoryczne I stopnia - kryteria merytoryczne I stopnia zawierają się w karcie poświęconej danemu działaniu.

* Lista dokumentów zostanie umieszczona na stronie internetowej instytucji zarządzającej pod adresem www.poiis.gov.pl

*** Nie dotyczy priorytetów XIV I XV (Pomoc techniczna). Dla projektów dotyczących przygotowania dokumentacji należy odnieść się do komponentu inwestycyjnego, na potrzeby którego dana dokumentacja jest przygotowywana.

3. Kryteria merytoryczne II stopnia**

L.P.	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	TAK/NIE
1.	Kompletność dokumentacji aplikacyjnej: wniosku i załączników.	Zakres wymaganych załączników projektów konkursowych zawarty jest w ogłoszeniu o naborze wniosków. W przypadku projektów indywidualnych zestawienie wymaganych dokumentów określa instytucja przyjmująca wniosek. 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.	
1.1	Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej	Sprawdzana jest zgodność z wytycznymi MRR w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód (gdy mają zastosowanie), spójność i czytelność przyjętych dodatkowych założeń, poprawność dokonanych wyliczeń w szczególności wyliczeń mających wpływ na wysokość wydatków kwalifikowanych, w tym wielkość luki finansowej. Kryterium nie ma zastosowania jeśli poprawność została sprawdzona na wcześniejszym etapie oceny projektu, a dane mające wpływ na poziom dofinansowania nie uległy zmianie.	
1.2.	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.	
1.3.	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 w ramach PO IiŚ”, w tym zgodność z zasadą niezbędności wydatku dla realizacji projektu. Ponadto weryfikowana jest zasadność przypisania do wydatków kwalifikowalnych tych wydatków, dla których, zgodnie z Wytycznymi, warunkiem koniecznym dla ich uznania za kwalifikowalne jest ich wskazanie we wniosku o dofinansowanie i w umowie o dofinansowanie.	
2.	Gotowość techniczna projektu do realizacji na poziomie wymaganym dla danego priorytetu / działania PO IiŚ	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 indywidualnych i systemowych określa instytucja pośrednicząca.	

** Nie dotyczy projektów priorytetu IV *Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska*. Kryteria merytoryczne II stopnia odnoszące się do tego priorytetu zawierają się w karcie danego działania. Nie dotyczy również projektów dotyczących przygotowania projektów inwestycyjnych.

3.	Gotowość organizacyjno-instytucjonalna projektu w obszarze zawierania umów.	<p>Czy beneficjent posiada 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 PO IiŚ jest zapewniona przez działanie zgodnie z tą ustawą. W przypadku umów do których nie stosuje się ustawy Prawo zamówień publicznych Beneficjent powinien przedstawić wewnętrzne procedury uwzględniające zasady zawierania umów określone w <i>Wytycznych do kwalifikowania wydatków w ramach PO IiŚ</i>).</p> <p>Kryterium spełnione jest w przypadku, gdy Beneficjent przedstawi procedury wymagane zgodnie z kryterium, które są zgodne z zasadami obowiązującymi w PO IiŚ.</p> <p>W przypadku projektów zakończonych przed przedłożeniem wniosku o dofinansowanie, należy przedstawić procedury zgodnie z którymi beneficjent zawierał umowy dla zadań objętych projektem.</p>	
4.	Trwałość projektu	Zdolność do utrzymania produktów projektu, co najmniej 5 lat po zakończeniu realizacji.	
5.	Wykonalność finansowa projektu	Sytuacja finansowa beneficjenta/operatora nie zagraża realizacji i utrzymaniu rezultatów projektu, potwierdzone, wiarygodne źródła współfinansowania projektu.	
6.	Efektywności energetyczna proponowanych rozwiązań technicznych lub brak wpływu na efektywność energetyczną.	<p>Kryterium jest spełnione, jeżeli z dokumentacji wynika, iż tam, gdzie to mogło mieć uzasadnienie racjonalne zużycie energii, efektywność energetyczna, użycie energii ze źródeł odnawialnych, działania redukujące i kompensacyjne, jak również promocja niskowęglowych rozwiązań, zostały wzięte pod uwagę przy wyborze wariantów lub na innym właściwym etapie przygotowania projektu, lub opisano proces, w ramach którego będą te elementy brane pod uwagę na dalszych etapach.</p> <p>Kryterium jest również spełnione w przypadku, kiedy typ projektu wskazuje na niewielki ewentualny wpływ na efektywność energetyczną danego typu projektów.</p> <p>Nie ma konieczności ponownej oceny w przypadku, gdy efektywność energetyczna była elementem oceny w ramach kryteriów merytorycznych I stopnia.</p>	
7.	Zgodność projektu z wymaganiami prawa dotyczącego ochrony środowiska.	<p>Weryfikacja pełnej dokumentacji zgodnie z wytycznymi w zakresie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych</p> <p>Dokument dostępny jest na stronie internetowej pod adresem: http://www.mrr.gov.pl/ </p>	

PRIORYTET VIII: BEZPIECZEŃSTWO TRANSPORTU I KRAJOWE SIECI TRANSPORTOWE

DZIAŁANIE 8.1: BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

Przewidywane tryby wyboru:

- tryb indywidualny;
- tryb konkursowy.

1. Dodatkowe kryteria formalne

<u>I.p.</u>	<u>Nazwa Kryterium</u>	<u>Opis Kryterium</u>	<u>TAK/NIE</u>
11.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji	
12.	Zgodność z dokumentami strategicznymi opracowanymi przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i zatwierdzonymi przez Ministra właściwego ds. spraw transportu	Dotyczy typu projektów - kampanie medialne i inne działania informacyjne zgodność z Krajowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005-2007-2013 GAMBIT 2005	
13	Zasięg terytorialny kampanii	Dotyczy typu projektów - kampanie medialne i inne działania informacyjne. Projekt o zasięgu ponadregionalnym, realizowany co najmniej na poziomie dwóch województw lub na poziomie regionu geograficznego.	
14	Zgodność z kalendarzem kampanii opracowanym przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zatwierdzonym przez Ministra właściwego ds. transportu	Dotyczy typu projektów - kampanie medialne i inne działania informacyjne Projekt musi być zgodny pod względem czasu, formy i tematyki kampanii z kalendarzem opracowanym przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zatwierdzonym przez ministra właściwego ds. transportu	
15	Praktyczne efekty realizacji projektu	Dotyczy typu projektów: badania naukowe Czy wyniki badania mają przełożenie na realizację konkretnych działań dot. bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. kampanie medialne działania prewencyjne) ?	
16.	Zgodność z listą projektów indywidualnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 (PO IiŚ)	Dotyczy: projektów na sfinansowanie prac przygotowawczych. Projekt znajduje się na liście projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013	

2. Kryteria merytoryczne I stopnia

Typ projektu: projekty infrastrukturalne drogowe

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Punktacja	max. Punktacja	wynik
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			16	
			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”)	2			
			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 cały zakres projektu	4			
			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 3 pkt – współczynnik $\geq 50\%$ 2 pkt – $50\% > \text{współczynnik} \geq 30\%$ 1 pkt – $30\% > \text{współczynnik} \geq 20\%$	1			
2	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami z zakresu infrastruktury transportowej już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji.	Suma punktów (max. 4 pkt):	4		16	
			2 pkt - projekt jest końcowym elementem docelowego układu drogowego / projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie komunikacyjne				
			1 pkt - komplementarność ze zrealizowanymi projektami w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku				
			1 pkt - komplementarność z równolegle realizowanymi projektami / z projektami zaakceptowanymi do realizacji, tj. mającymi zapewnione finansowanie				
3	Efektywność ekonomiczna	ERR - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji.	4 pkt – gdy $ERR \geq 20\%$	2		8	
			3 pkt – gdy $12\% \leq ERR < 20\%$				
			2 pkt – gdy $8\% \leq ERR < 12\%$				
			1 pkt – gdy $5\% \leq ERR < 8\%$				

4	Liczba wypadków na 1 km	Suma wypadków z ostatnich 3 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, w przeliczeniu na 1 km, wg informacji uzyskanych z właściwej komendy policji.	Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg ilości wypadków w przeliczeniu na 1 km (max. 4 pkt)	4		16
		Każde skrzyżowanie* traktowane jest jak 1 km odcinek drogi	4 pkt - IV kwartyl (najwyższa wartość) projektów;			
			3 pkt - III kwartyl projektów;			
			2 pkt - II kwartyl projektów;			
			1 pkt - I kwartyl (najniższa wartość) projektów;			
max liczba punktów						56

* definicja skrzyżowania zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2005.108.908)

Typ projektu: infrastruktura techniczno-informatyczna/sprzęt

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Punktacja*	max. Punktacja	wynik**
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		16		
			Budowa infrastruktury				
			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”)	2			
			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 cały zakres projektu	4			
			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 3 pkt – współczynnik $\geq 50\%$ 2 pkt – $50\% > \text{współczynnik} \geq 30\%$ 1 pkt – $30\% > \text{współczynnik} \geq 20\%$	1			
2	Komplementarność	Zbadanie powiązania projektu z projektami poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	Suma punktów (max 4 pkt) sprzęt				
			2 pkt - specyfikacje techniczne obejmujące zakres całego projektu (opis przedmiotu zamówienia dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)				
			1 pkt - Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)	4			
			1 pkt - pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzieleniu zamówienia publicznego (czyt. dokumentacja przetargowa)				
2	Komplementarność	Zbadanie powiązania projektu z projektami poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	1 pkt- projekt jest powiązany z projektami poprawiającymi bezpieczeństwo transportu drogowego	4		4	

3	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	Zbadanie wpływu projektu na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego	(max. 2 pkt): 2 pkt – wpływ projektu na zmniejszenie skutków środowiskowych wypadków drogowych lub na zmniejszenie skutków społecznych wypadków drogowych	4		8	
			2 pkt – wpływ projektu na podniesienie skuteczności działań prewencyjnych w ruchu drogowym				
max liczba punktów						28	

Typ projektu: Infrastruktura i systemy automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym

	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Punktacja *	max. Punktacja	wynik **
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		16		
			Budowa infrastruktury				
			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”)	2			
			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 cały zakres projektu	4			
			max 3 pkt - dokumentacja przetargowa (pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielnie zamówienia publicznego) posiadana w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości zamówień w ramach projektu 3 pkt – współczynnik $\geq 50\%$ 2 pkt – $50\% > \text{współczynnik} \geq 30\%$ 1 pkt – $30\% > \text{współczynnik} \geq 20\%$	1			
			Suma punktów (max 4 pkt) sprzęt	4			
			2 pkt - specyfikacje techniczne obejmujące zakres całego projektu (opis przedmiotu zamówienia dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań) 1 pkt - Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań) 1 pkt - pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzieleniu zamówienia publicznego (czyt. dokumentacja przetargowa)				

2	Komplementarność	Zbadanie powiązania projektu z projektami poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	1 pkt - projekt jest powiązany z projektami poprawiającymi bezpieczeństwo ruchu drogowego	4		4	
3	Bezpieczeństwo użytkowników dróg	Zbadanie stopnia zmniejszenia liczby wypadków na drogach objętych działaniem systemu (%) na podstawie przewidywanego spadku prędkości ruchu pojazdów po realizacji projektu	(max. 4 pkt):4 pkt – gdy zmniejszenie liczby wypadków $\geq 12\%$	2		8	
			3 pkt – gdy $7\% \leq$ zmniejszenie liczby wypadków $< 12\%$				
			2 pkt – gdy $5\% \leq$ zmniejszenie liczby wypadków $< 7\%$				
			1 pkt – gdy $2\% \leq$ zmniejszenie liczby wypadków $< 5\%$				
max liczba punktów						28	

Typ projektu: kampanie medialne i inne działania informacyjne

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Punktacja*	max. Punktacja	wynik**
1	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	Suma punktów (max. 4 pkt): 2 pkt - koncepcja 2 pkt - pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzieleniu zamówienia publicznego (czyt. dokumentacja przetargowa)	4		16	
2	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, w trakcie realizacji lub planowanymi do realizacji.	Suma punktów (max 3 pkt): 1 pkt - komplementarność ze zrealizowanymi kampaniami w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku 1 pkt - komplementarność z równolegle realizowanymi kampaniami 1 pkt - komplementarność z kampaniami przewidzianym do realizacji	2		6	
3	Wielkość grupy docelowej kampanii medialnej	Wielkość grupy docelowej w powiązaniu z zastosowanymi środkami dotarcia do tej grupy	(max 3 pkt): 3 pkt – całe społeczeństwo (np. Internet, stacja telewizyjna lub radiowa o zasięgu ogólnopolskim, billboardy o zasięgu ogólnopolskim) 2 pkt – mieszkańcy regionu (np. stacja telewizyjna lub radiowa o zasięgu regionalnym, billboardy w największych miastach danego regionu) 1 pkt – mieszkańcy miasta, powiatu lub gminy (np. billboardy o zasięgu lokalnym, informacja w miejscowych urzędach)	3		9	
4	Znaczenie tematu kampanii dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Istotność tematu kampanii z punktu widzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Wszystkie oceniane projekty zostaną ocenione pod względem znaczenia tematu kampanii dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. (max. 4 pkt) 4 pkt – jeśli głównym tematem kampanii jest prędkość 3 pkt – jeśli głównym tematem kampanii jest alkohol; 2 pkt – jeśli głównym tematem kampanii są pasy; 1 pkt – jeśli głównym tematem kampanii są niechronieni użytkownicy dróg	4		16	
max liczba punktów						47	

Typ projektu: badania naukowe

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Punktacja*	max. Punktacja	wynik**
1	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	Suma punktów (max. 4 pkt): 2 pkt - koncepcja 2 pkt - pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego (czyt. dokumentacja przetargowa)	4		16	
2	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, w trakcie realizacji lub planowanymi do realizacji.	Suma punktów (max 3 pkt): 1 pkt - komplementarność ze zrealizowanymi projektami w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających złożenie wniosku 1 pkt - komplementarność z równolegle realizowanymi projektami 1 pkt - komplementarność z projektami przewidzianymi do realizacji	2		6	
3	Zasięg oddziaływania wyników badania naukowego	Ocena zasięgu wpływów rezultatów badania naukowego	(max 3 pkt): 3 pkt – międzynarodowy zasięg oddziaływania 2 pkt – ogólnokrajowy zasięg oddziaływania 1 pkt – ponadregionalny zasięg oddziaływania	3		9	
	max liczba punktów					31	

Typ projektu: prace przygotowawcze dla projektów planowanych do realizacji w kolejnej perspektywie finansowej

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Punktacja *	max. Punktacja	wynik **
1	Gotowość do rozpoczęcia realizacji projektu	Termin zakończenia prac przygotowawczych*	Dokumentacja zostanie przygotowana w terminie (od dnia złożenia wniosku) (max 3 pkt)::	4		12	
			3 pkt – do 24 miesięcy				
			2 pkt – do 30 miesięcy				
			1 pkt – do 36 miesięcy				
2	Stopień przygotowania projektu	Ocena stanu przygotowania do realizacji projektu: „prace przygotowawcze”	Suma punktów (max. 3 pkt):	4		12	
			1 pkt - przygotowany SIWZ				
			1 pkt – ogłoszony przetarg				
			1 pkt – wybrany wykonawca				
	max liczba punktów					24	

3. Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

BRAK

* nie później niż w okresie kwalifikowania wydatków w ramach POIiŚ

PRIORYTET VIII: BEZPIECZEŃSTWO TRANSPORTU I KRAJOWE SIECI TRANSPORTOWE

DZIAŁANIE 8.2: DROGI KRAJOWE POZA SIECIĄ TEN-T

Przewidywane tryby wyboru:

- tryb indywidualny;
- tryb konkursowy.

1. Dodatkowe kryteria formalne

<u>I.p.</u>	<u>Nazwa Kryterium</u>	<u>Opis Kryterium</u>	<u>TAK/NIE</u>
11.	Zapewnienie standardu nośności 115 kN/oś	Realizowany projekt zapewnia nośność 115 kN/oś	
12.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji	
13.	Wskaźniki efektywności ekonomicznej – warunki konieczne	Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0	
14.	Zgodność z listą projektów indywidualnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 (PO IiŚ)	Dotyczy: projektów na sfinansowanie prac przygotowawczych. Projekt znajduje się na liście projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013	

2. Kryteria merytoryczne I stopnia

Typ projektu: drogi ekspresowe/ drogi krajowe (z wyłączeniem odcinków w miastach na prawach powiatu)

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Punktacja	max. Punktacja	wynik
1	Realizacja celów osi priorytetowej	Projekt stanowi połączenie lub część połączenia pomiędzy miastami na prawach powiatu/granicą państwa	4 pkt - Projekt stanowi połączenie lub część połączenia pomiędzy miastami na prawach powiatu/granicą państwa	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>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”)</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 - 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 3 pkt – współczynnik $\geq 50\%$ 2 pkt – $50\% > \text{współczynnik} \geq 30\%$ 1 pkt – $30\% > \text{współczynnik} \geq 20\%$</p>	2 3 4 1		16	
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>2 pkt - projekt jest końcowym elementem docelowego układu drogowego / projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie komunikacyjne</p>	2		8	

			1 pkt - komplementarność z projektami zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku				
			1 pkt - komplementarność z równolegle realizowanymi projektami / z projektami zaakceptowanymi do realizacji, tj. mającymi zapewnione finansowanie				
4	Efektywność ekonomiczna	ERR - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji.	(max. 4pkt): 4 pkt - gdy $ERR \geq 30\%$ 3 pkt – gdy $12\% \leq ERR < 30\%$ 2 pkt – gdy $8\% \leq ERR < 12\%$ 1 pkt – gdy $5\% \leq ERR < 8\%$	2		8	
5	Średnie dobowe natężenie ruchu	Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów dla danego odcinka (liczba pojazdów) w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. modernizacyjny</i>	(max. 4pkt): wg wartości średniego dobowego natężenie ruchu (SDR) (pojazd/dobę) 4 pkt – gdy $SDR \geq 30.000$	2		8	
		Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów dla zastępowanego odcinka (liczba pojazdów) w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. budowlany</i>	3 pkt – gdy $20.000 \leq SDR < 30.000$ 2 pkt – gdy $10.000 \leq SDR < 20.000$ 1 pkt – gdy $5.000 \leq SDR < 10.000$				
6	Stopień wykorzystania przepustowości drogi (%)	Stopień wykorzystania przepustowości danego odcinka w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. modernizacyjny</i>	(max. 4 pkt): wg stopnia wykorzystania przepustowości drogi dla poziomu swobody ruchu C^* (%) 4 pkt – gdy przepustowość $\geq 90\%$	2		8	
		Stopień wykorzystania przepustowości dla zastępowanego odcinka w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. budowlany</i>	3 pkt – gdy $80 \leq \text{przepustowość} < 90\%$ 2 pkt – gdy $70 \leq \text{przepustowość} < 80\%$ 1 pkt – gdy $60 \leq \text{przepustowość} < 70\%$				
7	Liczba wypadków rocznie w przeliczeniu na 1 km	Średnia liczba wypadków z ostatnich 3 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, na podstawie danych właściwej wojewódzkiej komendy policji (jedna wartość liczbową) - <i>proj. modernizacyjny</i>	(max. 4 pkt): wg ilości wypadków/km 4 pkt - gdy ilość wypadków $\geq 0,75$ 3 pkt – gdy $0,60 \leq \text{ilość wypadków} < 0,75$	2		8	
		Średnia liczba wypadków z ostatnich 3 lat poprzedzających rok złożenia wniosku dla zastępowanego odcinka, na podstawie danych właściwej wojewódzkiej komendy policji (jedna wartość liczbową) - <i>proj. budowlany</i>	2 pkt – gdy $0,45 \leq \text{ilość wypadków} < 0,60$ 1 pkt – gdy $0,3 \leq \text{ilość wypadków} < 0,45$ 0 pkt – gdy ilość wypadków $< 0,3$				
max liczba punktów						72	

* zgodnie z PSR określonym w publikacji *Instrukcja obliczania przepustowości dróg zamiejskich*, dokument dostępny na stronie www.cupt.gov.pl

Typ projektu: drogi krajowe w miastach na prawach powiatu/ obwodnice miast w ciągach dróg krajowych

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Punktacja*	max. Punktacja	wynik**
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.		16		
			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”)	2			
			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 cały zakres projektu	4			
			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 3 pkt – współczynnik $\geq 50\%$ 2 pkt – $50\% > \text{współczynnik} \geq 30\%$ 1 pkt – $30\% > \text{współczynnik} \geq 20\%$	1			
2	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji.	Suma punktów (max. 4 pkt): 2 pkt - projekt jest końcowym elementem docelowego układu drogowego / projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie komunikacyjne	2	8		
			1 pkt - komplementarność z projektami zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku				
			1 pkt - komplementarność z równolegle realizowanymi projektami / z projektami zaakceptowanymi do realizacji, tj. mającymi zapewnione finansowanie				

3	Efektywność ekonomiczna	ERR - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji.	Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg wartości ERR (max 4 pkt):	2		8	
			4 pkt- IV kwartył (najwyższa wartości ERR) projektów;				
			3 pkt - III kwartył projektów;				
			2 pkt - II kwartył projektów;				
			1 pkt - I kwartył (najniższa wartość ERR) projektów;				
4	Średnie dobowe natężenie ruchu	Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów dla danego odcinka (liczba pojazdów) w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. modernizacyjny</i>	Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane szeregowane malejąco wg wartości średniego dobowego natężenie ruchu (max 4 pkt):	2		8	
			4 pkt - IV kwartył (najwyższa wartość) projektów;				
		Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów dla zastępowanego odcinka (liczba pojazdów) w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. budowlany</i>	3 pkt - III kwartył projektów;				
			2 pkt - II kwartył projektów;				
			1 pkt - I kwartył (najniższa wartość) projektów;				
5	Stopień wykorzystania przepustowości drogi (%)	Stopień wykorzystania przepustowości danego odcinka w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. modernizacyjny</i>	Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane szeregowane malejąco wg stopnia wykorzystania przepustowości drogi dla poziomu swobody ruchu C* (%) (max 4 pkt):	2		8	
			4 pkt - IV kwartył (najwyższa wartość) projektów;				
		Stopień wykorzystania przepustowości dla zastępowanego odcinka w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. budowlany</i>	3 pkt - III kwartył projektów;				
			2 pkt - II kwartył projektów;				
			1 pkt - I kwartył (najniższa wartość) projektów;				
6	Liczba wypadków rocznie w przeliczeniu na 1 km	Średnia liczba wypadków z ostatnich 3 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, na podstawie danych właściwej wojewódzkiej komendy policji (jedna wartość liczbową) - <i>proj. modernizacyjny</i>	Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg ilości wypadków/km (max 4 pkt):	2		8	
			4 pkt - IV kwartył (najwyższa wartość) projektów;				
			3 pkt - III kwartył projektów;				
			2 pkt - II kwartył projektów;				
			1 pkt - I kwartył (najniższa wartość) projektów;				
		0 pkt - poniżej 0,3					
max liczba punktów							56

* zgodnie z PSR określonym w publikacji *Instrukcja obliczania przepustowości dróg zamiejskich*, dokument dostępny na stronie www.cupt.gov.pl

Typ projektu: prace przygotowawcze dla projektów infrastrukturalnych

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Punktacja*	max. Punktacja	wynik**
1	Gotowość do rozpoczęcia realizacji projektu	Termin zakończenia prac przygotowawczych*	Dokumentacja zostanie przygotowana w terminie (od dnia złożenia wniosku) (max 3 pkt): <i>dotyczy prac przygotowawczych dla projektów infrastrukturalnych planowych do realizacji w perspektywie finansowej 2007-2013</i> 3 pkt – do 6 miesięcy 2 pkt – do 12 miesięcy 1 pkt – do 18 miesięcy <i>dotyczy prac przygotowawczych dla projektów infrastrukturalnych planowych do realizacji w kolejnej perspektywie finansowej</i> 3 pkt – do 24 miesięcy 2 pkt – do 30 miesięcy 1 pkt – do 36 miesięcy	4		12	
2	Stopień przygotowania projektu	Ocena stanu przygotowania do realizacji projektu: „prace przygotowawcze”	Suma punktów (max. 3 pkt): 1 pkt – przygotowany SIWZ 1 pkt – ogłoszony przetarg 1pkt – wybrany wykonawca	4		12	
max liczba punktów						24	

3. Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

Brak

* nie później niż w okresie kwalifikowania wydatków w ramach POIiŚ

PRIORYTET VIII: BEZPIECZEŃSTWO TRANSPORTU I KRAJOWE SIECI TRANSPORTOWE

DZIAŁANIE 8.3: ROZWÓJ INTELIGENTNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

Przewidywane tryby wyboru:

- tryb konkursowy.

1. Dodatkowe kryteria formalne

<u>I.p.</u>	<u>Nazwa Kryterium</u>	<u>Opis Kryterium</u>	<u>TAK/NIE</u>
11.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji	
12.	Wskaźniki efektywności ekonomicznej – warunki konieczne	Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0	

2. Kryteria merytoryczne I stopnia

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Punktacja*	max. Punktacja	wynik **
1	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów.		2	16	
			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”)	2			
			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 cały zakres projektu	4			
			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		1		
			3 pkt – współczynnik $\geq 50\%$				
			2 pkt – $50\% > \text{współczynnik} \geq 30\%$				
			1 pkt – $30\% > \text{współczynnik} \geq 20\%$				
			Suma punktów (max. 4 pkt): zakup sprzętu		4		
			2 pkt - specyfikacje techniczne obejmujące zakres całego projektu (opis przedmiotu zamówienia dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)				
			1 pkt - Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)				
			1 pkt - pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzieleniu zamówienia publicznego (czyt. dokumentacja przetargowa)				

2	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami z zakresu infrastruktury transportowej już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji.	Suma punktów (max. 4 pkt):	3		12	
			2 pkt - projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie systemowe				
			1 pkt - komplementarność ze zrealizowanymi projektami w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku				
			1 pkt - komplementarność z równolegle realizowanymi projektami / z projektami zaakceptowanymi do realizacji, tj. mającymi zapewnione finansowanie				
3	Efektywność ekonomiczna	ERR - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji.	4 pkt – gdy $ERR \geq 20\%$	2		8	
			3 pkt – gdy $12\% \leq ERR < 20\%$				
			2 pkt – gdy $8\% \leq ERR < 12\%$				
			1 pkt – gdy $5\% \leq ERR < 8\%$				
4	Usprawnienie ruchu	Za poprawę jednego wskaźnika o minimum 5 % - 1 punkt – dotyczy projektów związanych z zarządzaniem ruchem, systemami centralnego sterowania sygnalizacją i ruchem oraz systemami monitorowania ruchu.	Suma punktów (max. 2 pkt):	3		6	
		1) różnica między prognozowanym czasem przejazdu w wariancie bezinwestycyjnym a prognozowanym czasem przejazdu w wariancie inwestycyjnym (po 6 miesiącach od zakończenia inwestycji),	1 pkt - skrócenie czasu przejazdu samochodów;				
		2) różnica między prognozowanym czasem podróży pasażerów podróżujących transportem zbiorowym na obszarze objętym ITS w wariancie bezinwestycyjnym a czasem podróży pasażerów podróżujących transportem zbiorowym na obszarze objętym ITS w wariancie inwestycyjnym (po 6 miesiącach od zakończenia inwestycji).	1 pkt - usprawnienie komunikacji publicznej;				
5	Współpraca z ośrodkiem naukowym w celu transferu technologii	W realizację projektu zaangażowana jest uczelnia wyższa lub jednostka naukowo-badawcza	1 pkt - w realizację projektu zaangażowana jest uczelnia wyższa lub jednostka naukowo-badawcza	2		2	
6	Powtarzalność projektu	Przewidziana jest możliwość wykorzystania zastosowanych rozwiązań na innych odcinkach dróg/obszarach	1 pkt - przewidziana jest możliwość wykorzystania zastosowanych rozwiązań na innych odcinkach dróg/obszarach	3		3	
	max liczba punktów	typ projektu	zarządzaniem ruchem, systemy centralnego sterowania sygnalizacją i ruchem, systemy monitorowania ruchu.			47	
		typ projektu	projekty inne niż: zarządzanie ruchem, systemy centralnego sterowania sygnalizacją i ruchem, systemy monitorowania ruchu.			41	

Wersja obowiązująca od 29 kwietnia 2015 r.

3. Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia Brak

PRIORYTET VIII: BEZPIECZEŃSTWO TRANSPORTU I KRAJOWE SIECI TRANSPORTOWE

DZIAŁANIE 8.4: BEZPIECZEŃSTWO I OCHRONA TRANSPORTU LOTNICZEGO

Przewidywane tryby wyboru:

- tryb konkursowy

1. Dodatkowe kryteria formalne

<u>I.p.</u>	<u>Nazwa Kryterium</u>	<u>Opis Kryterium</u>	<u>TAK/NIE</u>
11.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji	

2. Kryteria merytoryczne I stopnia

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Punkta cja*	max. Punkta cja	wynik +/-
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.		12		
			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 / program funkcjonalno-użytkowy	3			
			1 pkt - decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca cały zakres projektu	3			
			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 3 pkt – współczynnik $\geq 50\%$ 2 pkt – $50\% > \text{współczynnik} \geq 30\%$ 1 pkt – $30\% > \text{współczynnik} \geq 20\%$	1			
			Suma punktów (max 3 pkt) projekty nieinfrastrukturalne	4			
			1 pkt - specyfikacje techniczne obejmujące zakres całego projektu (opis przedmiotu zamówienia dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)				
			1 pkt - Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)				
			1 pkt - pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzieleniu zamówienia publicznego (czyt. dokumentacja przetargowa)				
2	Komplementarność	Powiązania projektu z zakończonymi/realizowanymi inwestycjami infrastrukturalnymi w porcie lotniczym.	Suma punktów (max. 3 pkt):	2		6	
			1 pkt - komplementarność ze zrealizowanymi projektami w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku				

			1 pkt - komplementarność z równolegle realizowanymi projektami				
			1 pkt - komplementarność z projektami przewidzianym do realizacji / z projektami zaakceptowanymi do realizacji, tj. mającymi zapewnione finansowanie				
3	Zgodność z założeniami planów/programów ochrony portu lotniczego	Projekt wpisuje się w zakres zadań wynikających z aktualnych planów/ programów ochrony portu lotniczego	2 pkt- zgodność projektu z planami/programami ochrony portu lotniczego	3		6	
4	Znaczenie projektu w systemie bezpieczeństwa portu lotniczego	Projekt realizuje rozwiązania systemowe niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa portu lotniczego	(max. 2 pkt): 2 pkt - projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie systemowe 2 pkt - projekt jest końcowym elementem docelowego rozwiązania systemowego	4		8	
	max liczba punktów					32	

3. Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

Brak