

Program Operacyjny INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO

Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007 – 2013

Szczegółowy opis priorytetów

Kryteria wyboru projektów¹

PRIORYTET VIII: BEZPIECZEŃSTWO TRANSPORTU I KRAJOWE SIECI TRANSPORTOWE

Tekst ujednolicony obowiązujący od 23 listopada 2009 r.

przygotowany na podstawie uchwał Komitetu Monitorującego POIiŚ nr 2/2008 oraz nr 3/2008 z dn. 5 lutego 2008 r., nr 19/2008 z dn. 8 kwietnia 2008 r., nr 25/2008 oraz nr 29/2008 z dn. 19 czerwca 2008 r., nr 9/2009 z dn. 31 marca 2009 r., nr 14/2009 z dn. 9 września 2009 r., nr 21/2009 oraz nr 22/2009 z dn. 23 listopada 2009 r.

¹ 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”², 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**.

TRYB SYSTEMOWY

Tryb systemowy ma zastosowanie do projektów:

- wytypowanych przez Ministra Zdrowia wybieranych do dofinansowania pod kątem **kryteriów formalnych** oraz **kryteriów merytorycznych I oraz II stopnia**;
- 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**.

² 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 25 mln euro w przypadku środowiska naturalnego oraz 50 mln euro w przypadku innych dziedzin.

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

1. Kryteria formalne*

| I.p. | <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 1994 r. Prawo budowlane.</p> | |

* Nie dotyczy działania 4.1 Wsparcie systemów zarządzania środowiskowego.

| | | | |
|-----|--|---|--|
| 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 (nie dotyczy pomocy technicznej), - 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. 211 ustawy z dnia 30 czerwca 2005 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)

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.

| | | | |
|----|---|---|--|
| 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 kwartył (najwyższa wartość) projektów; | | | | |
| | | | 3 pkt - III kwartył projektów; | | | | |
| | | | 2 pkt - II kwartył projektów; | | | | |
| | | | 1 pkt - I kwartył (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% > współczynnik \geq 30 % 1 pkt – 30% > 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 transportu drogowego | 4 | | 4 | |
| 3 | Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego | Zbadanie wpływu projektu na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego | (max. 2 pkt): | 4 | | 8 | |
| | | | 2 pkt – wpływ projektu na zmniejszenie skutków środowiskowych wypadków drogowych lub na zmniejszenie skutków społecznych wypadków drogowych | | | | |
| | | | 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 udzielenie zamówienia publicznego) posiadana w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości zamówień w ramach projektu | | | | |
| | | | 3 pkt – współczynnik \square 50% | | | | |
| | | | 2 pkt – 50% > współczynnik \square 30 % | | | | |
| | | | 1 pkt – 30% > współczynnik \square 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 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 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 listy indykatywnej

| 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 6 miesięcy | | | | |
| | | | 2 pkt – do 12 miesięcy | | | | |
| | | | 1 pkt – do 18 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

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

| I.p. | <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 \square 50% 2 pkt – 50% > współczynnik \square 30 % 1 pkt – 30% > współczynnik \square 20 %</p> | 2 3 4 1 | | 16 | |

| | | | | | | | |
|---|--|--|--|---|--|---|--|
| 3 | 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 | | | | |
| 4 | Efektywność ekonomiczna | ERR - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji. | (max. 4pkt): 4 pkt - gdy $ERR \geq 30\%$ | 2 | | 8 | |
| | | | 3 pkt – gdy $12\% \leq ERR < 30\%$ | | | | |
| | | | 2 pkt – gdy $8\% \leq ERR < 12\%$ | | | | |
| | | | 1 pkt – gdy $5\% \leq ERR < 8\%$ | | | | |
| 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) | 2 | | 8 | |
| | | | 4 pkt – gdy $SDR \geq 30.000$ | | | | |
| | | 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^* (%) | 2 | | 8 | |
| | | | 4 pkt – gdy przepustowość $\geq 90\%$ | | | | |
| | | 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 | 2 | | 8 | |
| | | | 4 pkt - gdy ilość wypadków $\geq 0,75$ | | | | |
| | | | 3 pkt – gdy $0,60 \leq \text{ilość wypadków} < 0,75$ | | | | |
| | | 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 $< 0,3$ | | | | |

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

Wersja obowiązująca od 23 listopada 2009 r.

| | | | |
|--|--------------------|----|--|
| | max liczba punktów | 72 | |
|--|--------------------|----|--|

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 \square 50% 2 pkt – 50% > współczynnik \square 30 % 1 pkt – 30% > współczynnik \square 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): 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; | 2 | | 8 | |
| 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): 4 pkt - IV kwartył (najwyższa wartość) projektów; 3 pkt - III kwartył projektów; 2 pkt - II kwartył projektów; 1 pkt - I kwartył (najniższa wartość) projektów; | 2 | | 8 | |
| | | Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów dla zastępowanego odcinka (liczba pojazdów) w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. budowlany</i> | Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane szeregowane malejąco wg stopnia wykorzystania przepustowości drogi dla poziomu swobody ruchu C* (%) (max 4 pkt): 4 pkt - IV kwartył (najwyższa wartość) projektów; 3 pkt - III kwartył projektów; 2 pkt - II kwartył projektów; 1 pkt - I kwartył (najniższa wartość) projektów; | 2 | | 8 | |
| 5 | Stopień wykorzystania przepustowości drogi (%) | Stopień wykorzystania przepustowości danego odcinka w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. modernizacyjny</i> Stopień wykorzystania przepustowości dla zastępowanego odcinka w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. budowlany</i> | Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane szeregowane malejąco wg ilości wypadków/km (max 4 pkt): 4 pkt - IV kwartył (najwyższa wartość) projektów; 3 pkt - III kwartył projektów; 2 pkt - II kwartył projektów; 1 pkt - I kwartył (najniższa wartość) projektów; | 2 | | 8 | |
| 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> 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> | Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg ilości wypadków/km (max 4 pkt): 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 | 2 | | 8 | |
| 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 listy indykatywnej

| 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 6 miesięcy | | | | |
| | | | 2 pkt – do 12 miesięcy | | | | |
| | | | 1 pkt – do 18 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 | | | | |
| | | | 1pkt – wybrany wykonawca | | | | |
| | | | | | | | |
| max liczba punktów | | | | | | 24 | |

3. Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

Brak

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 | <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>Projekty infrastrukturalne</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 - dokumentacja przetargowa (pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego) posiadana w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości zamówień w ramach projektu</p> <p>3 pkt – współczynnik \square 50%</p> <p>2 pkt – 50% > współczynnik \square 30 %</p> <p>1 pkt – 30% > współczynnik \square 20 %</p> <p>Suma punktów (max. 4 pkt): zakup sprzętu</p> <p>2 pkt - specyfikacje techniczne obejmujące zakres całego projektu (opis przedmiotu zamówienia dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)</p> <p>1 pkt - Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)</p> | <p></p> <p>2</p> <p>3</p> <p>4</p> <p>1</p> <p>4</p> | | 16 | |

| | | | | | | | |
|---|--|--|---|---|--|----|--|
| | | | 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): 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 | | 12 | |
| 3 | Efektywność ekonomiczna | ERR - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji. | 4 pkt – gdy $ERR \geq 20\%$ 3 pkt – gdy $12\% \leq ERR < 20\%$ 2 pkt – gdy $8\% \leq ERR < 12\%$ 1 pkt – gdy $5\% \leq ERR < 8\%$ | 2 | | 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. 1) różnica między prognozowanym czasem przejazdu w wariancie bezinwestycyjnym a prognozowanym czasem przejazdu w wariancie inwestycyjnym (po 6 miesiącach od zakończenia inwestycji, 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). | Suma punktów (max. 2 pkt): 1 pkt - skrócenie czasu przejazdu samochodów; 1 pkt - usprawnienie komunikacji publicznej; | 3 | | 6 | |
| 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 | |

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 | | 1 | | |
| | | | 3 pkt – współczynnik \square 50% | | | | |
| | | | 2 pkt – 50% > współczynnik \square 30 % | | | | |
| | | | 1 pkt – 30% > współczynnik \square 20 % | | | | |
| | | | Suma punktów (max 3 pkt) projekty nieinfrastrukturalne | | | | |
| | | | 1 pkt - specyfikacje techniczne obejmujące zakres całego projektu (opis przedmiotu zamówienia dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań) | | 4 | | |
| | | | 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 rozwiązanie systemowego | 4 | | 8 | |
| | max liczba punktów | | | | | 32 | |

3. Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

Brak