PROGRAM OPERACYJNY

INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO

2014 – 2020

**Kryteria wyboru projektów**

OŚ PRIORYTETOWA III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego

Działanie 3.1 ROZWÓJ DROGOWEJ I LOTNICZEJ SIECI TEN-T

Działanie 3.1 ROZWÓJ DROGOWEJ I LOTNICZEJ SIECI TEN-T

**Typ projektu:** budowa, przebudowa lub rozbudowa dróg do parametrów dróg ekspresowych i autostrad w sieci TEN-T

**Typ projektu:** budowa, przebudowa dróg w warszawskim miejskim węźle sieci bazowej ujętych w planach pracy korytarzy sieci bazowej TEN-T

**Dodatkowe kryteria formalne**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **Nazwa kryterium** | **Opis kryterium** | **TAK/NIE** |
| 11. | Zapewnienie standardu nośności drogi 115 kN/oś | Realizowany projekt zapewnia nośność 115 kN/oś. |  |
| 12. | Położenie w ciągach dróg ekspresowych i autostrad należących do sieci TEN-T lub w ciągach dróg w miejskich węzłach sieci bazowej TEN-T | Lokalizacja projektu w sieci TEN-T zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r.w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE. |  |
| 13. | Zgodność projektu z art. 18 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z 11.12.2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T | Projekt jest realizowany zgodnie z wymaganiami art. 18 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. |  |
| 14. | Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji | Oznacza to, że możliwe jest korzystanie z produktów wytworzonych w wyniku realizacji projektu bezpośrednio po jego zakończeniu. Wykonawca powinien we wniosku opisać jak zapewniona zostanie możliwość korzystania z produktów wytworzonych w wyniku realizacji projektu. |  |
| 15. | Zgodność z listą projektów w Dokumencie Implementacyjnym bądź ujęcie w planach pracy korytarzy sieci bazowej TEN-T[[1]](#footnote-1) | Inwestycja ujęta na liście w Dokumencie Implementacyjnym, bądź w planie prac zawierającym analizę rozwoju korytarza sieci bazowej, zgodnie z art. 47 Rozporządzenia Nr 1315/2013. |  |
| 16 | Zgodność projektu z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/96/WE z 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej | Projekt jest realizowany zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/96/WE z 19.11.2008 w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. |  |

**Kryteria merytoryczne I stopnia**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **Nazwa kryterium** | **Opis kryterium** | **Zasady oceny kryterium** | **Waga** | **Maksymalna punktacja** |
| 1. | Położenie w sieci bazowej lub kompleksowej TEN-T | Odcinek realizowany w ramach projektu jest położony w bazowej lub kompleksowej sieci TEN-T | Projekt obejmuje budowę, przebudowę lub rozbudowę odcinka drogi:   * 6 pkt - w sieci bazowej TEN-T, w tym w węźle miejskim sieci bazowej TEN-T * 5 pkt - w sieci kompleksowej TEN-T | 2 | 12 |
| 2. | Kontynuacja ciągu drogowego | Projekt stanowi kontynuację ciągu | Projekt stanowi:   * 2 pkt - przedłużenie odcinka już zrealizowanego lub znajdującego się w trakcie realizacji * 1 pkt - przedłużenie odcinka planowanego do realizacji, ujętego w obowiązującym Programie Budowy Dróg Krajowych lub Wieloletnim Planie Inwestycyjnym | 2 | 4 |
| 3. | Funkcja drogi | Projekt jest częścią ciągu stanowiącego połączenie z miastem stołecznym lub połączenie miast wojewódzkich | Projekt stanowi:   * 2 pkt - część ciągu bezpośrednio łączącego z Warszawą lub stanowiącego najszybsze połączenie ze stolicą * 1 pkt - część ciągu łączącego miasta wojewódzkie | 1 | 2 |
|  | horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnie (przyjęte uchwałą KM 3/2015) – nie jest przedmiotem głosowania w ramach uchwały przyjmującej kryteria dla działania 3.1 | | | | |
| 4. | Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (**SUE RMB**) | Sprawdzane jest, w jakim stopniu projekt jest zgodny lub komplementarny z celami Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego | Ocena zgodnie z następującą punktacją:  2 pkt - projekty, które mają status flagowych projektów w ramach SUE BSR  1 pkt - projekty przyczyniają się do osiągnięcia wskaźników, o których mowa w Planie działania UE dotyczącym Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego dla jednego z obszarów priorytetowych: Transport, Energy, Bio, Agri, Hazards, Nutri, Ship, Safe, Secure, Culture, Tourism, Health. | 1 | 2 |
| Maksymalna liczba punktów | | | | | 20 |

**Kryteria merytoryczne II stopnia**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **Nazwa kryterium** | **Opis kryterium** | **Zasady oceny kryterium** | **Ocena** |
| 14. | Przygotowanie projektu do realizacji | Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji | Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca cały zakres projektu. | 0/1 |
| 15. | Efektywność ekonomiczna | Ocena ekonomicznej bieżącej wartości netto | Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0. | 0/1 |
| 16. | Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego | Ocena wpływu projektu na BRD | Projekt posiada audyt BRD adekwatny do etapu na jakim projekt się znajduje. | 0/1 |
| 17. | Średnie dobowe natężenie ruchu | Prognozowany SDR na przedmiotowym odcinku | Wartość prognozowanego średniego dobowego natężenia ruchu (SDR) (pojazd/dobę) ≥ 10 000, w przypadku odcinków przygranicznych ≥ 4 000, a w przypadku odcinków miejskich ≥ 1 000 w 2023 r. | 0/1 |

1. Przez „plan pracy korytarza sieci bazowej TEN-T” rozumie się dokument główny planu pracy wraz z załącznikami, o których mowa w Rozporządzeniu Nr 1315/2013 [↑](#footnote-ref-1)