PROGRAM OPERACYJNY

INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO

2014 – 2020

**Kryteria wyboru projektów**

OŚ PRIORYTETOWA IV Infrastruktura drogowa dla miast

Działanie 4.1 ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ OŚRODKÓW MIEJSKICH LEŻĄCYCH W SIECI DROGOWEJ TEN-T I ODCIĄŻENIE MIAST OD NADMIERNEGO RUCHU DROGOWEGO

**Typ projektu:** budowa obwodnic na drogach krajowych (w tym ekspresowych) w TEN-T

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

**Dodatkowe kryteria formalne**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **Nazwa kryterium** | **Opis kryterium** | **TAK/NIE** |
| 11 | Zapewnienie standardu nośności drogi 115 kN/oś | Realizowany projekt zapewnia nośność 115 kN/oś. |  |
| 12 | Położenie w ciągach dróg krajowych (w tym ekspresowych) należących do sieci TEN-T | Lokalizacja projektu w sieci TEN-T zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r.w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE. [[1]](#footnote-1) |  |
| 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 lub w Programie Budowy Dróg Krajowych | Inwestycja ujęta na liście w Dokumencie Implementacyjnym lub w Programie Budowy Dróg Krajowych. |  |
| 16 | Zgodność projektu z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/96/WE z 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej | Projekt jest realizowany zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/96/WE z 19.11.2008 w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. |  |

**Kryteria merytoryczne**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **Nazwa kryterium** | **Opis kryterium** | **Zasady oceny kryterium** | **Ocena** |
| 1. | Przygotowanie projektu do realizacji | Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji | Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca cały zakres projektu. | 0/1 |
| 2. | Efektywność ekonomiczna | Ocena ekonomicznej bieżącej wartości netto | Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0. | 0/1 | |
| 3. | Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego | Ocena wpływu projektu na BRD | Projekt posiada audyt BRD adekwatny do etapu na jakim projekt się znajduje. | 0/1 | |
| 4. | Średnie dobowe natężenie ruchu | Prognozowany SDR na przedmiotowym odcinku | Wartość prognozowanego średniego dobowego natężenia ruchu (SDR) (pojazd/dobę) ≥ 10 000, a w przypadku obwodnic ≥ 2 000 w 2023 r. | 0/1 |

**Typ projektu:** budowa, przebudowa dróg krajowych w TEN-T w miastach na prawach powiatu, w tym tras wylotowych[[2]](#footnote-2) (z możliwością uwzględnienia inwestycji z zakresu BRD – inżynieria, ITS)

**Dodatkowe kryteria formalne**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **Nazwa kryterium** | **Opis kryterium** | **TAK/NIE** |
| 11 | Zapewnienie standardu nośności drogi 115 kN/oś | Realizowany projekt zapewnia nośność 115 kN/oś. |  |
| 12 | Położenie w ciągach dróg krajowych należących do sieci TEN-T | Lokalizacja projektu w sieci TEN-T zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r.w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE[[3]](#footnote-3). |  |
| 13 | Zgodność projektu z art. 18 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z 11.12.2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T | Projekt jest realizowany zgodnie z wymaganiami art. 18 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T |  |
| 14 | Zgodność projektu z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/96/WE z 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej | Projekt jest realizowany zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/96/WE z 19.11.2008 w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. |  |
| 15 | 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. |  |
| 16 | Efektywność ekonomiczna | Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0. |  |

**Kryteria merytoryczne I stopnia**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **Nazwa kryterium** | **Opis kryterium** | **Zasady oceny kryterium** | **Waga** | **Max punktacja** | |
| 1. | Przygotowanie projektu do realizacji | Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji | W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów. |  | 18 | |
| 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. | 2 |
| **1** pkt - decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca cały zakres projektu. | 4 |
| max. **3** pkt – rozpoczęte postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do szacunkowej całkowitej wartości zamówień w ramach projektu  3 pkt – współczynnik ≥ 50%  2pkt – 50% > współczynnik ≥ 30 %  1 pkt – 30% > współczynnik ≥ 20 % | 2 |
| 2. | Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego | Projekt zawiera właściwie określone elementy wpływające na bezpieczeństwo ruchu drogowego | Przyznane punkty sumują się (max 2 pkt)  1 pkt - projekt posiada audyt BRD adekwatny do etapu na jakim projekt się znajduje  1 pkt – posiadany raport z audytu BRD nie zidentyfikował błędów i usterek na ocenianym odcinku drogi | 1 | 6 | |
| 1 pkt - projekt wdraża technologie systemu ITS **(**Inteligentne Systemy Transportowe). | 2 |
| 1 pkt - projekt obejmuje elementy oddzielające ruch lokalny od ruchu na realizowanej inwestycji (budowa infrastruktury służącej bezpieczeństwu niechronionych uczestników ruchu, poruszających się w ruchu lokalnym , np. ścieżki rowerowe, chodniki i kładki dla pieszych). | 2 |
| 3. | Komplementarność | Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji | 1 pkt - projekt jest końcowym elementem docelowego układu drogowego / projekt doprowadza ruch do przystosowanej do jego przyjęcia infrastruktury drogowej / projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie komunikacyjne. | 2 | 10 | |
| 2 pkt - komplementarność z projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku lub realizowanymi równolegle. |
| 2 pkt - projekt zawiera, jako integralny element, połączenie lub część połączenia z elementami infrastruktury kolejowej, lotniczej, intermodalnej w TEN-T (punkty przyznawane projektom, które łączą drogową sieć TEN-T z punktowymi elementami sieci, np. dojazdy do dworców kolejowych, portów lotniczych, terminali intermodalnych w TEN-T). |
| 4. | Ograniczenie wpływu na środowisko naturalne | Projekt wykorzystuje proekologiczne i innowacyjne rozwiązania technologiczne | 2 pkt - realizacja inwestycji przewiduje stosowanie nowoczesnych (ponadstandardowych) rozwiązań technologicznych, innowacji, środków minimalizujących koszty utrzymania i wpływu na środowisko i krajobraz (np. energooszczędne oświetlenie, zasilanie znaków drogowych energią słoneczną, stosowanie cichej nawierzchni drogowej, „zielonych” ekranów akustycznych itp.). | 3 | 6 | |
| 5. | Efektywność ekonomiczna | **ERR -** ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji | Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg wartości ERR w przedziałach określonych jednokrotnie z datą zamknięcia oceny aplikacji konkursowych, przy zastosowaniu średnich harmonicznych wyliczonych na podstawie potwierdzonych wartości ERR projektów zaakceptowanych do listy rankingowej, po odrzuceniu skrajnych wyników:  4 pkt – H3 < ERR  3 pkt – H2 < ERR ≤ H3  2 pkt – H1 < ERR ≤ H2  1 pkt – i < ERR ≤ H1  Gdzie:  - i to ekonomiczna stopa dyskontowa,  - H2 to średnia harmoniczna ERR projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników,  - H1 to średnia harmoniczna drugiego najniższego wyniku ERR oraz H2,  - H3 to średnia harmoniczna drugiego najwyższego wyniku ERR oraz H2. | 2 | 8 | |
| 6. | Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów ciężkich | Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów ciężkich (samochody ciężarowe bez przyczep i samochody ciężarowe z przyczepami) dla danego odcinka (liczba pojazdów na dobę) w pierwszym pełnym roku kalendarzowym po oddaniu inwestycji do eksploatacji [pojazdy / doba] | **4** pkt - **SDR** > 2 500  **3** pkt - 2 000 **< SDR** ≤ 2 500  **2** pkt - 1 500 **< SDR** ≤ 2 000  **1** pkt - 500 **< SDR** ≤ 1 500 | 2 | 8 | |
| 7. | Stopień wykorzystania przepustowości drogi (%) | Stopień wykorzystania przepustowości ciągów drogowych prowadzących ruch ciężki, na który inwestycja ma bezpośredni wpływ -liczony na pełny reprezentatywny rok kalendarzowy przed rozpoczęciem inwestycji  PSR – poziom swobody ruchu w skali od I do IV [[4]](#footnote-4) | **4** pkt - PSR IV  **2** pkt - PSR III | 3 | 12 | |
| 8. | Liczba wypadków rocznie w przeliczeniu na 1 km | Średnia liczba wypadków z ciągów drogowych prowadzących ruch, na który inwestycja ma bezpośredni wpływ z ostatnich 3 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, na podstawie danych właściwej wojewódzkiej komendy policji (jedna wartość liczbowa) | Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg średniej liczby wypadków (Lw) w przedziałach określonych jednokrotnie z datą zamknięcia oceny aplikacji konkursowych, przy zastosowaniu średnich harmonicznych wyliczonych na podstawie liczby wypadków projektów zaakceptowanych do listy rankingowej, po odrzuceniu skrajnych wyników:  4 pkt – H3 < Lw  3 pkt – H2 < Lw ≤ H3  2 pkt – H1 < Lw ≤ H2  1 pkt – 0,3 < Lw ≤ H1  gdzie:  - H2 to średnia harmoniczna Lw  projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników,  - H1 to średnia harmoniczna drugiej najniższej Lw oraz H2,  - H3 to średnia harmoniczna drugiej najwyższej Lw oraz H2. | 2 | 8 | |
| 9. | Realizacja wymiaru miejskiego w zakresie zrównoważonego rozwoju | Wsparcie ośrodków regionalnych i subregionalnych jako obszarów strategicznej interwencji [[5]](#footnote-5) | 1 pkt - projekt realizowany na obszarze miasta regionalnego lub subregionalnego | 1 | 1 | |
| horyzontalne kryteria merytoryczne I stopnie (przyjęte uchwałą KM 3/2015) – nie są przedmiotem głosowania w ramach uchwały przyjmującej kryteria dla działania 4.1 | | | | | | |
| 10 | Ponadregionalność projektu | Zakres projektu jest zgodny z przyjętą przez Radę Ministrów strategią ponadregionalną oraz jest to przedsięwzięcie o rzeczywistym potencjale ponadregionalnym, tj. cechujące się wartością dodaną wynikającą z koncentracji na zadaniach wykraczających poza obszar województwa, istotnych dla rozwoju na szerszym obszarze. | 1 pkt – spełnienie co najmniej jednego z czterech warunków będzie skutkowało przyznaniem 1 punktu przy ocenie projektu. Bez względu na to czy projekt spełnia jedno, czy więcej z przedmiotowych warunków, otrzyma zawsze tę samą liczbę punktów:   1. przedsięwzięcie wynika ze strategii ponadregionalnej (tj. strategii przyjętej przez Radę Ministrów: Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do 2020, Strategia Rozwoju Polski Południowej do roku 2020 Strategia Polski Zachodniej 2020, Strategia Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030)   lub   1. projekt realizowany jest w **partnerstwie** z podmiotem z przynajmniej jednego innego województwa objętego strategią ponadregionalną**.**  Partnerstwo rozumiane jest zgodnie z art. 33 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. 2014 poz. 1146).;   lub   1. Projekt realizowany jest na **terenie więcej niż jednego województwa,** przy czym co najmniej jedno z województw objęte jest strategią ponadregionalnąoraz jestzgodny z celami strategii ponadregionalnej,   lub   1. Projekt jest **komplementarny** z projektem wynikającym ze strategii ponadregionalnej | 1 | 1 | |
| 11 | 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 | | | | 80 | | |
|  | |

Działanie 4.2ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ OŚRODKÓW MIEJSKICH LEŻĄCYCH POZA SIECIĄ DROGOWĄ TEN-T I ODCIĄŻENIE MIAST OD NADMIERNEGO RUCHU DROGOWEGO

**Typ projektu:** budowa obwodnic na drogach krajowych (w tym ekspresowych) poza TEN-T

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

**Dodatkowe kryteria formalne**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **Nazwa kryterium** | **Opis kryterium** | **TAK/NIE** |
| 11. | Zapewnienie standardu nośności drogi 115 kN/oś | Realizowany projekt zapewnia nośność 115 kN/oś. |  |
| 12. | Położenie w ciągach dróg krajowych (w tym ekspresowych) poza siecią TEN-T | Budowana, przebudowywana droga krajowa lub ekspresowa leży poza siecią TEN-T[[6]](#footnote-6). |  |
| 13. | 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. |  |
| 14. | Zgodność z listą projektów w Dokumencie Implementacyjnym lub Programie Budowy Dróg Krajowych | Inwestycja ujęta na liście w Dokumencie Implementacyjnym lub Programie Budowy Dróg Krajowych |  |

**Kryteria merytoryczne**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **Nazwa kryterium** | **Opis kryterium** | **Zasady oceny kryterium** | **Ocena** |
| 1. | Przygotowanie projektu do realizacji | Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji | Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca cały zakres projektu. | 0/1 |
| 2. | Efektywność ekonomiczna | Ocena ekonomicznej bieżącej wartości netto | Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0. | 0/1 |
| 3. | Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego | Ocena wpływu projektu na BRD | Projekt posiada audyt BRD adekwatny do etapu na jakim projekt się znajduje. | 0/1 |
| 4. | Średnie dobowe natężenie ruchu | Prognozowany SDR na przedmiotowym odcinku | Wartość prognozowanego średniego dobowego natężenia ruchu (SDR) (pojazd/dobę) ≥ 10 000, a w przypadku obwodnic ≥ 2 000 w 2023 r. | 0/1 |
| 5. | Łączność z siecią TEN-T | Ocena poprawy dostępności do sieci TEN-T | Projekt stanowi element ciągu drogowego łączącego okoliczne ośrodki miejskie z drogową siecią TEN-T | 0/1 |

**Typ projektu:** budowa, przebudowa dróg krajowych poza TEN-T w miastach na prawach powiatu, w tym tras wylotowych[[7]](#footnote-7) (z możliwością uwzględnienia inwestycji z zakresu BRD – inżynieria, ITS)

**Dodatkowe kryteria formalne**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **Nazwa kryterium** | **Opis kryterium** | **TAK/NIE** |
| 11 | Zapewnienie standardu nośności drogi 115 kN/oś | Realizowany projekt zapewnia nośność 115 kN/oś. |  |
| 12 | Położenie poza siecią TEN-T | Budowana, przebudowywana droga krajowa lub ekspresowa leży poza siecią TEN-T. |  |
| 13 | 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. |  |
| 14 | Efektywność ekonomiczna | Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0. |  |

**Kryteria merytoryczne I stopnia**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **Nazwa kryterium** | **Opis kryterium** | | | **Zasady oceny kryterium** | **Waga** | | **Max punktacja** |
| 1. | Przygotowanie projektu do realizacji | Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji | | | W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów. |  | | 18 |
| 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. | 2 | |
| **2** pkt - decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca cały zakres projektu. | 2 | |
| max. **3** pkt – rozpoczęte postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do szacunkowej całkowitej wartości zamówień w ramach projektu  3 pkt – współczynnik ≥ 50%  2 pkt – 50% > współczynnik ≥ 30 %  1 pkt – 30% > współczynnik ≥ 20 % | 2 | |
| 2. | Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego | Projekt zawiera właściwie określone elementy wpływające na bezpieczeństwo ruchu drogowego | | | Przyznane punkty sumują się (max 2 pkt)  1 pkt – projekt posiada audyt BRD adekwatny do etapu na jakim projekt się znajduje  1 pkt – posiadany raport z audytu BRD nie zidentyfikował błędów i usterek na ocenianym odcinku drogi | 1 | | 6 |
| 1 pkt – projekt wdraża technologie systemu ITS **(**Inteligentne Systemy Transportowe). | 2 | |
| 1 pkt – projekt obejmuje elementy oddzielające ruch lokalny od ruchu na realizowanej inwestycji (budowa infrastruktury służącej bezpieczeństwu niechronionych uczestników ruchu, poruszających się w ruchu lokalnym, np. ścieżki rowerowe, chodniki i kładki dla pieszych). | 2 | |
| 3. | Komplementarność | Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji | | | 1 pkt – projekt jest końcowym elementem docelowego układu drogowego / projekt doprowadza ruch do przystosowanej do jego przyjęcia infrastruktury drogowej / projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie komunikacyjne. | 2 | | 10 |
| 2 pkt – komplementarność z projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku lub realizowanymi równolegle. | 2 | |
| 2 pkt – projekt zawiera, jako integralny element, połączenie lub część połączenia z elementami infrastruktury kolejowej, lotniczej, intermodalnej (punkty przyznawane projektom, które łączą drogową sieć z punktowymi elementami sieci transportowej, np. dojazdy do dworców kolejowych, portów lotniczych, terminali intermodalnych). | 2 | |
| 4. | Ograniczenie wpływu na środowisko naturalne | Projekt wykorzystuje proekologiczne i innowacyjne rozwiązania technologiczne | | | 2 pkt – realizacja inwestycji przewiduje stosowanie nowoczesnych (ponadstandardowych) rozwiązań technologicznych, innowacji, środków minimalizujących koszty utrzymania i wpływu na środowisko i krajobraz (np. energooszczędne oświetlenie, zasilanie znaków drogowych energią słoneczną, stosowanie cichej nawierzchni drogowej, „zielonych” ekranów akustycznych itp.). | 3 | | 6 |
| 5. | Efektywność ekonomiczna | **ERR -** ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji | | | Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg wartości ERR w przedziałach określonych jednokrotnie z datą zamknięcia oceny aplikacji konkursowych, przy zastosowaniu średnich harmonicznych wyliczonych na podstawie potwierdzonych wartości ERR projektów zaakceptowanych do listy rankingowej, po odrzuceniu skrajnych wyników:  4 pkt – H3 < ERR  3 pkt – H2 < ERR ≤ H3  2 pkt – H1 < ERR ≤ H2  1 pkt – i < ERR ≤ H1  Gdzie:  - i to ekonomiczna stopa dyskontowa,  - H2 to średnia harmoniczna ERR projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników,  - H1 to średnia harmoniczna drugiego najniższego wyniku ERR oraz H2,  - H3 to średnia harmoniczna drugiego najwyższego wyniku ERR oraz H2. | 2 | | 8 |
| 6. | Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów ciężkich | Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów ciężkich (samochody ciężarowe bez przyczep i samochody ciężarowe z przyczepami) dla danego odcinka (liczba pojazdów na dobę) w pierwszym pełnym roku kalendarzowym po oddaniu inwestycji do eksploatacji[pojazdy / doba] | | | **4** pkt - **SDR** > 2 500  **3** pkt - 2 000 **< SDR** ≤ 2 500  **2** pkt - 1 500 **< SDR** ≤ 2 000  **1** pkt - 500 **< SDR** ≤ 1 500 | 2 | | 8 |
| 7. | Stopień wykorzystania przepustowości drogi (%) | Stopień wykorzystania przepustowości ciągów drogowych prowadzących ruch ciężki na który inwestycja ma bezpośredni wpływ -liczony na pełny reprezentatywny rok kalendarzowy przed rozpoczęciem inwestycji  PSR – poziom swobody ruchu w skali od I do IV[[8]](#footnote-8) | | | **4** pkt - PSR IV  **2** pkt - PSR III | 3 | | 12 |
| 8. | Liczba wypadków rocznie w przeliczeniu na 1 km | Średnia liczba wypadków z ciągów drogowych prowadzących ruch, na który inwestycja ma bezpośredni wpływ z ostatnich 3 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, na podstawie danych właściwej wojewódzkiej komendy policji (jedna wartość liczbowa) | | | Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg średniej liczby wypadków (Lw) w przedziałach określonych jednokrotnie z datą zamknięcia oceny aplikacji konkursowych, przy zastosowaniu średnich harmonicznych wyliczonych na podstawie liczby wypadków projektów zaakceptowanych do listy rankingowej, po odrzuceniu skrajnych wyników:  4 pkt – H3 < Lw  3 pkt – H2 < Lw ≤ H3  2 pkt – H1 < Lw ≤ H2  1 pkt – 0,3 < Lw ≤ H1  gdzie:  - H2 to średnia harmoniczna Lw  projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników,  - H1 to średnia harmoniczna drugiej najniższej Lw oraz H2,  - H3 to średnia harmoniczna drugiej najwyższej Lw oraz H2. | 2 | | 8 |
| 9. | Realizacja wymiaru miejskiego w zakresie zrównoważonego rozwoju | Wsparcie ośrodków regionalnych i subregionalnych jako obszarów strategicznej interwencji [[9]](#footnote-9) | | | 1pkt - projekt realizowany na obszarze miasta regionalnego lub subregionalnego | 1 | | 1 |
| horyzontalne kryteria merytoryczne I stopnie (przyjęte uchwałą KM 3/2015) – nie są przedmiotem głosowania w ramach uchwały przyjmującej kryteria dla działania 4.2 | | | | | | | | |
| 10 | Ponadregionalność projektu | | Zakres projektu jest zgodny z przyjętą przez Radę Ministrów strategią ponadregionalną oraz jest to przedsięwzięcie o rzeczywistym potencjale ponadregionalnym, tj. cechujące się wartością dodaną wynikającą z koncentracji na zadaniach wykraczających poza obszar województwa, istotnych dla rozwoju na szerszym obszarze. | 1 pkt – spełnienie co najmniej jednego z czterech warunków będzie skutkowało przyznaniem 1 punktu przy ocenie projektu. Bez względu na to czy projekt spełnia jedno, czy więcej z przedmiotowych warunków, otrzyma zawsze tę samą liczbę punktów:   1. przedsięwzięcie wynika ze strategii ponadregionalnej (tj. strategii przyjętej przez Radę Ministrów: Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do 2020, Strategia Rozwoju Polski Południowej do roku 2020 Strategia Polski Zachodniej 2020, Strategia Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030)   lub   1. projekt realizowany jest w **partnerstwie** z podmiotem z przynajmniej jednego innego województwa objętego strategią ponadregionalną**.**  Partnerstwo rozumiane jest zgodnie z art. 33 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. 2014 poz. 1146).;   lub   1. Projekt realizowany jest na **terenie więcej niż jednego województwa,** przy czym co najmniej jedno z województw objęte jest strategią ponadregionalnąoraz jestzgodny z celami strategii ponadregionalnej,   lub   1. Projekt jest **komplementarny** z projektem wynikającym ze strategii ponadregionalnej | | | 1 | 1 |
| 11 | 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 | | | | | | 80 | | |

1. W przypadku inwestycji, których część leży poza siecią drogową TEN-T, projekt jest w całości traktowany jako będący poza siecią TEN-T. [↑](#footnote-ref-1)
2. Odcinki tras wylotowych w ciągach dróg krajowych zarządzanych przez miasta na prawach powiatu. [↑](#footnote-ref-2)
3. W przypadku inwestycji, których część leży poza siecią drogową TEN-T, projekt jest w całości traktowany jako będący poza siecią TEN-T. [↑](#footnote-ref-3)
4. Na podstawie definicji GDDKiA określonych w publikacjach:

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

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

   ***Metoda obliczania przepustowości skrzyżowań z sygnalizacją świetlną  - instrukcja obliczania***. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Warszawa, 2004. [↑](#footnote-ref-4)
5. Miasta regionalne i subregionalne wyznaczone zgodnie z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 [↑](#footnote-ref-5)
6. W przypadku inwestycji, których część leży w sieci TEN-T, projekt jest w całości traktowany jako będący poza siecią TEN-T. [↑](#footnote-ref-6)
7. Odcinki tras wylotowych w ciągach dróg krajowych zarządzanych przez miasta na prawach powiatu. [↑](#footnote-ref-7)
8. Na podstawie definicji GDDKiA określonych w publikacjach:

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

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

   ***Metoda obliczania przepustowości skrzyżowań z sygnalizacją świetlną  - instrukcja obliczania***. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Warszawa, 2004. [↑](#footnote-ref-8)
9. Miasta regionalne i subregionalne wyznaczone zgodnie z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 [↑](#footnote-ref-9)