

**OŚ PRIORYTETOWA II NOWOCZESNA INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA, DZIAŁANIE 2.2 INFRASTRUKTURA DROGOWA****KRYTERIA OCENY FORMALNEJ**

Lp.	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Ocena
<b>Do etapu oceny merytorycznej przechodzą wyłącznie wnioski, które spełniają wszystkie kryteria formalne</b>			
<b>Kryteria formalne – Wnioskodawca</b>			
1.	Kwalifikowalność Wnioskodawcy w ramach działania	Wnioskodawca jest zgodny z określonym typem beneficjenta w ramach działania 2.2 w Szczegółowym opisie osi priorytetowych POPW (SZOOP).	0-1
<b>Kryteria formalne – projekt</b>			
1.	Realizacja projektu mieści się w ramach czasowych działania	Okres realizacji projektu nie przekracza 2 lat (czas od podpisania umowy o dofinansowanie do złożenia wniosku o płatność końcową) oraz nie wykracza poza końcową datę okresu kwalifikowalności wydatków w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia, tj. 31 grudnia 2023 r.	0-1
2.	Wnioskowana kwota wsparcia jest zgodna z zasadami finansowania projektów obowiązującymi dla działania	Wnioskodawca właściwie wyliczył wnioskowaną kwotę wsparcia w zakresie poziomu dofinansowania w ramach działania 2.2 określoną w SZOOP. Kwoty wskazane przez wnioskodawcę w złożonym wniosku o dofinansowanie są naliczone prawidłowo pod względem rachunkowym.	0-1
3.	Projekt jest zgodny z ogólnymi zasadami ustanowionymi w art. 7 i 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013	Ocenie podlega, czy projekt jest zgodny z zasadami horyzontalnymi UE: 1. promowanie równości szans kobiet i mężczyzn oraz niedyskryminacji, zgodnie z art. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. Zgodnie z zasadą realizacja projektu nie może przyczyniać się do nierównego traktowania osób ze względu na płeć, rasę, pochodzenie etniczne, narodowość, religię,	0-1

		<p>wyznanie, światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną;</p> <p>2. zrównoważony rozwój, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., tj. w zakresie wymogów ochrony środowiska, efektywnego gospodarowania zasobami, dostosowania do zmian klimatu i łagodzenia jego skutków, różnorodności biologicznej, odporności na klęski żywiołowe oraz zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem związanym z ochroną środowiska. Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju wsparcie nie może być udzielone na projekty prowadzące do degradacji lub znacznego pogorszenia stanu środowiska naturalnego.</p> <p>Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każdy z podpunktów.</p> <p>Ocena jest dokonywana na podstawie oświadczenia Wnioskodawcy.</p> <p>Niezależnie od tego, na etapie oceny merytorycznej projektu będą oceniane istotne aspekty projektu, mające wpływ na spełnienie wymogów art. 8 <i>Zrównoważony rozwój</i>.</p>	
4.	Projekt nie został zakończony przed złożeniem wniosku o dofinansowanie	<p>Sprawdzenie czy inwestycja nie wyczerpuje przesłanek art. 65 ust. 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 tj. czy projekt nie został fizycznie ukończony bądź w pełni zrealizowany przed przedłożeniem do oceny wniosku o dofinansowanie, niezależnie od tego, czy wszystkie powiązane płatności zostały przez beneficjenta dokonane.</p> <p><i>Jako fizyczne ukończenie bądź pełną realizację projektu należy rozumieć podpisanie protokołu odbioru końcowego w ramach ostatniego kontraktu na roboty budowlane (w przypadku projektu, w ramach którego realizowanych jest kilka etapów, dotyczy ostatniego etapu).</i></p>	0-1
5.	Projekt został ujęty w Planie Transportowym dla Programu Operacyjnego Polska	Projekt jest ujęty w Planie Transportowym POPW lub w projekcie ww. dokumentu w wersji aktualnej na moment oceny wniosku o dofinansowanie.	0-1

	Wschodnia 2014-2020		
<b>Kryteria formalne – wniosek</b>			
1.	Złożenie wniosku o dofinansowanie do właściwej instytucji	Wniosek złożono do właściwej Instytucji w odpowiedzi na ogłoszony konkurs, o którym mowa w art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020.	0-1
2.	Złożenie wniosku o dofinansowanie w terminie określonym w ogłoszeniu o konkursie	Wniosek został złożony z zachowaniem terminu, o którym mowa w ogłoszeniu o konkursie.  Złożenie Wniosku zostało potwierdzone w sposób zgodny z regulaminem konkursu.	0-1
3.	Dysponowanie pozwoleniem na budowę / decyzją ZRiD	Wypełnieniem kryterium jest dysponowanie pozwoleniem na budowę / decyzją ZRiD.  Kryterium uznaje się za spełnione także w przypadku dysponowania zawiadomieniem o wszczęciu postępowania w sprawie wydania ww. decyzji. Jednakże warunkiem niezbędnym do podpisania umowy o dofinansowanie jest dostarczenie prawomocnego pozwolenia na budowę / decyzji ZRiD zgodnie z zasadami określonymi w regulaminie konkursu.	0-1
<b>KRYTERIA OCENY MERYTORYCZNEJ</b>			
<b>A. Niespełnienie jednego z kryteriów powoduje odrzucenie wniosku na etapie oceny merytorycznej.</b>			
<b>Lp.</b>	<b>Nazwa kryterium</b>	<b>Opis kryterium</b>	<b>Ocena</b>

1.	Spójność informacji przedstawionych we wniosku	Wniosek o dofinansowanie zostanie sprawdzony pod kątem przedstawienia spójnych danych oraz tożsamy założeń w poszczególnych częściach aplikacji oraz w dokumentach załączanych do wniosku o dofinansowanie, zgodnie z instrukcją wypełniania wniosku.	0-1
2.	Obszar realizacji projektu	Projekt będzie realizowany: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ w jednym z 5 miast wojewódzkich PW, tj. Białymstoku, Kielcach, Lublinie, Olsztynie bądź Rzeszowie lub/i</li> <li>▪ na obszarze funkcjonalnym jednego z miast wojewódzkich PW lub/i</li> <li>▪ na obszarze realizacji ZIT jednego z miast wojewódzkich PW.</li> </ul>	0-1
3.	Kategoria drogi	Projekt będzie dotyczył budowy/przebudowy drogi: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ krajowej lub wojewódzkiej w obrębie miast wojewódzkich lub/i</li> <li>▪ wojewódzkiej w obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich PW lub obszarach realizacji ZIT miasta wojewódzkiego lub/i</li> <li>▪ krajowej w obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich PW lub obszarach realizacji ZIT miasta wojewódzkiego, zarządzanej na podstawie porozumienia z GDDKiA, o którym mowa w art. 19, ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.</li> </ul>	0-1
4.	Łączność z siecią dróg krajowych	Projekt będzie dotyczył budowy / przebudowy drogi wojewódzkiej / dróg wojewódzkich łączącej / ych się z siecią dróg krajowych na obszarze realizacji działania 2.2 POPW za pomocą drogi wojewódzkiej o głównych parametrach (dopuszczalny nacisk na oś, przekrój drogi, przepustowość) wynikających z analiz ruchu przyjętych w studium wykonalności projektu.  W przypadku budowy/przebudowy drogi krajowej kryterium uważa się za spełnione.	0-1

5.	Wpływ na ruch w centrum miasta	Realizacja projektu nie skutkuje zwiększeniem natężenia ruchu drogowego w centrum miasta (centrum miasta zgodne z zapisami Planu Transportowego POPW lub projektu ww. dokumentu w wersji aktualnej na moment oceny wniosku o dofinansowanie).	0-1
6.	Podniesienie parametrów infrastruktury drogowej	Realizacja projektu spowoduje podniesienie parametrów planowanej do zrealizowania infrastruktury drogowej w stosunku do stanu wyjściowego.	0-1
7.	Trwałość projektu	<p>Finansowa: Ocena czy deklarowane zasoby finansowe na realizację projektu są możliwe do zapewnienia i są wystarczające do sfinansowania kosztów projektu podczas jego realizacji, a następnie eksploatacji. Projekt zachowuje trwałość finansową, jeśli skumulowane saldo przepływów pieniężnych projektu i beneficjenta z projektem jest nieujemne w każdym roku okresu referencyjnego. Wystąpienie ujemnego salda w rachunku przepływów pieniężnych nawet dla jednego roku w ramach okresu referencyjnego i niewskazanie źródła pokrycia deficytu przez beneficjenta powoduje negatywną ocenę wniosku w tym aspekcie.</p> <p>Funkcjonowania: Ocena czy beneficjent zamierza wykorzystywać produkty projektu zgodnie z przeznaczeniem oraz czy założone cele projektu zostaną w pełni osiągnięte.</p> <p>Sprawdzeniu będzie podlegać także zapewnienie przez beneficjenta we wniosku o dofinansowanie trwałości operacji. Zgodnie z zapisami art. 71 Rozporządzenia PE i Rady (UE) nr 1303/2013 kryterium trwałości operacji uważa się za niespełnione, jeżeli w okresie 5 lat od płatności końcowej na rzecz beneficjenta, zajdzie jakakolwiek z poniższych okoliczności:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) zaprzestanie działalności produkcyjnej lub przeniesienie jej poza obszar objęty programem,</li> <li>b) zmiana własności elementu infrastruktury, która daje przedsiębiorstwu lub podmiotowi publicznemu nienależne korzyści,</li> <li>c) istotna zmiana wpływająca na charakter operacji, jej cele lub warunki wdrażania,</li> </ul>	0-1

		która mogłaby doprowadzić do naruszenia jej pierwotnych celów.	
8.	Poprawność analizy ekonomicznej	<p>Analiza społeczno-ekonomiczna powinna zostać przeprowadzona zgodnie z wykładnią Komisji Europejskiej i wytycznymi krajowymi.</p> <p>Weryfikacji zostanie poddana spójność analizy ekonomicznej z danymi zawartymi w Studium Wykonalności, a ponadto zasadność realizacji projektu z punktu widzenia społeczno-ekonomicznego zgodnie z wynikami analizy kosztów i korzyści.</p> <p>Weryfikacji podlegać będzie w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Czy prawidłowo określono obszar oddziaływania projektu oraz jego interesariuszy?</li> <li>Czy przeprowadzono analizę wariantów oraz opisano ją w studium wykonalności lub czy została opisana analiza wariantów przeprowadzona uprzednio w ramach innego opracowania?</li> <li>Czy wykonano prognozę popytu dla wariantu bezinwestycyjnego i inwestycyjnego, i (jeśli dotyczy) dla analizowanych wariantów alternatywnych, z odpowiednimi założeniami, metodyką i spójnością zarówno z zakresem projektu, jak i bieżącymi trendami rozwojowymi przedmiotowej gałęzi transportu?</li> <li>Czy założono odpowiedni okres referencyjny?</li> <li>Czy dla całości analizy przyjęto ceny realne?</li> <li>Czy analizy dokonano w cenach netto?</li> <li>Czy przyjęto prawidłową społeczną stopę dyskonta?</li> <li>Czy prawidłowo dokonano korekt fiskalnych, oraz (jeśli dotyczy) przekształcenia cen rynkowych w ceny rozrachunkowe w odniesieniu do wyników analizy finansowej?</li> <li>Czy z analizy ekonomicznej wyłączono przychody operacyjne oraz przychody finansowe?</li> <li>Czy prawidłowo określono katalog korzyści i kosztów społeczno-ekonomicznych oraz założenia i metodykę ich kwantyfikacji zgodnie z wytycznymi i/lub w nietypowych przypadkach posłużono się metodyką autorską?</li> <li>Czy przyjęto i opisano realne założenia oraz akceptowalną metodykę dla wszystkich pozycji ekonomicznych przyjętych do kalkulacji, w stopniu szczegółowości umożliwiającym ich weryfikację?</li> <li>Czy wyliczono wartość rezydualną w analizie ekonomicznej zgodnie z wytycznymi i opisano założenia przyjęte w kalkulacji?</li> </ol>	0-1

		<p>m) Czy dla wskaźników efektywności ekonomicznej wykonano analizę wrażliwości?</p> <p>n) Czy w kalkulacjach analizy społeczno-ekonomicznej przedłożonych w arkuszu kalkulacyjnym nie ma błędów matematycznych i/lub metodycznych?</p> <p>o) Czy wskaźnik ekonomicznej wartości bieżącej netto inwestycji ENPV ma wartość większą od 0?<sup>1</sup></p> <p>p) Czy wskaźnik ekonomicznej wewnętrznej stopy zwrotu z inwestycji ERR jest wyższy od przyjętej w analizie stopy dyskontowej?</p> <p>q) Czy wskaźnik Korzyści/Koszty (B/C) jest większy lub równy 1?</p> <p>r) Czy efekty społeczno-gospodarcze projektu, których nie da się wyrazić w wartościach pieniężnych zostały opisane ilościowo i jakościowo z uwzględnieniem wszystkich istotnych skutków realizacji projektu?</p> <p>Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każde z pytań pomocniczych.</p>	
9.	Poprawność wskaźników monitorowania	<p>Dokonując oceny projektu według tego kryterium należy stwierdzić:</p> <p>a) czy w projekcie znajdują się wszystkie adekwatne do zakresu projektu wskaźniki?</p> <p>b) czy wartości docelowe wskaźników są realne do osiągnięcia?</p> <p>c) czy podany rok osiągnięcia wartości docelowej wskaźników jest właściwy do zaplanowanego czasu realizacji projektu?</p> <p>d) czy wybrane wskaźniki, w korespondencji z AKK, są adekwatne dla oczekiwanych rezultatów działania 2.2?</p> <p>Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każde z pytań pomocniczych.</p>	0-1

<sup>1</sup> Ujemna wartość ENPV może być do przyjęcia w pewnych wyjątkowych przypadkach, jeśli projekt niesie ze sobą istotne korzyści nie dające się oszacować w kategoriach pieniężnych, pod warunkiem jednak, że korzyści takie zostaną szczegółowo określone.

10.	Kwalifikowalność wydatków	Zaplanowane w projekcie wydatki są zgodne z <i>Wytycznymi w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020</i> dla działania 2.2. Weryfikacja przeprowadzana jest według kategorii wydatków zawartych we wniosku o dofinansowanie.	0-1
11.	Spójność wewnętrzna projektu	Weryfikacji zostanie poddana logika interwencji, tzn. czy planowane w projekcie działania wynikają z przeprowadzonych analiz oraz są spójne z diagnozą potrzeb, celami projektu, nakładami, założonymi wskaźnikami realizacji oraz są wykonalne.	0-1
12.	Zgodność projektu z polityką ochrony środowiska	<p>Ocena zgodności z ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 3 października 2008 r. (Dz. U. 2016, poz. 353 - j.t.).</p> <p>Sprawdzenie, czy dla projektu wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach obejmującą pełen zakres projektu. W przypadku, gdy przedkładanych jest kilka decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach sprawdzeniu podlega uzasadnienie takiego podejścia oraz to czy przedstawiona dokumentacja uwzględnia kumulatywny wpływ projektu na środowisko.</p>	0-1
13.	Odporność na zmiany klimatu	<p>a) Projekt jest zgodny z dokumentami:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ „Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” oraz</li> <li>▪ „Ocena ryzyka na potrzeby zarządzania kryzysowego. Raport o zagrożeniach bezpieczeństwa narodowego”,</li> </ul> <p>b) W projekcie przeanalizowano ryzyko zalania, podtopienia, osuwiska czy innego niekorzystnego zdarzenia, skutkującego uszkodzeniem lub zniszczeniem infrastruktury wytworzonej w wyniku realizacji projektu. Tam gdzie ma to uzasadnienie, zastosowano rozwiązania zwiększające odporność infrastruktury w przypadku nasilonej częstotliwości występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych lub też rozwiązania ograniczające ryzyko wpływu tego typu zjawisk na zachowanie stabilności i trwałości projektu. Rozwiązania te powinny dotyczyć zarówno etapu realizacji przedsięwzięcia, jak też dalszego utrzymania wybudowanej infrastruktury.</p> <p>Kryterium b) jest również spełnione w przypadku, jeżeli w wyniku analizy ryzyka przeprowadzonej w studium wykonalności lub w raporcie oddziaływania na</p>	0-1

		<p>środowisko stwierdzono brak konieczności stosowania tego typu rozwiązań.</p> <p>Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każdy z podpunktów.</p>	
14.	Adaptacja do zmian klimatu	<p>W projekcie uwzględniono rozwiązania:</p> <p>a) zapobiegające uszkodzeniom lub przedwczesnemu zużyciu nawierzchni drogi,</p> <p>b) dostosowujące do warunków okresowego występowania nawałnych deszczy czy gwałtownych roztopów.</p> <p>Kryterium b) jest również spełnione w przypadku, kiedy w wyniku analizy ryzyka w studium wykonalności lub w raporcie oddziaływania na środowisko, stwierdzono brak konieczności stosowania tego typu rozwiązań.</p>	0-1

**B. Wymagane jest uzyskanie minimum 60% punktów (24 pkt.) z wszystkich możliwych do osiągnięcia w ramach kryteriów punktowych.**

Lp.	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Punktacja (zasady oceny)	Liczba punktów	Max. punktacja
1.	Realizacja celów osi priorytetowej	Wprowadzenie preferencji dla projektów: polegających na budowie/przebudowie dróg łączących się bezpośrednio z siecią TEN-T, wpływających na zmniejszenie zatłoczenia i ograniczeń	Bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T w obrębie miast wojewódzkich PW, ich obszarów funkcjonalnych albo obszarów realizacji ZIT.	6	19
			Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ocena na podstawie wskaźników wyliczonych w analizie ekonomicznej: oszczędność kosztów wypadków drogowych.	4	
			Zmniejszenie zatłoczenia i ograniczeń przepustowości infrastruktury drogowej. Ocena na podstawie wskaźników wyliczonych w analizie ekonomicznej: oszczędność kosztów czasu w przewozach pasażerskich i towarowych, oszczędność kosztów eksploatacji pojazdów.	5	

		przepustowości dróg oraz poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i środowiska.	Poprawa stanu środowiska. Ocena na podstawie wskaźników wyliczonych w analizie ekonomicznej: oszczędność kosztów zanieczyszczenia środowiska uwzględniająca m.in. zmniejszenie emisji gazów, emisji hałasu.	4	
2.	Przygotowanie projektu do realizacji	Rozpoczęcie procesu wyłaniania wykonawcy robót budowlanych.	Ogłoszenie postępowania mającego na celu wybór wykonawcy robót budowlanych.	3	5
			Otwarcie ofert w ramach postępowania mającego na celu wybór wykonawcy robót budowlanych w projekcie.	2	
3.	Projekt zintegrowany	Wprowadzenie preferencji dla projektów zintegrowanych.	Projekt zintegrowany to co najmniej dwa projekty różnych beneficjentów, powiązane ze sobą tematycznie w ramach wspólnego celu, który zostanie osiągnięty dzięki ich realizacji.	5	5
4.	Komplementarność	Powiązanie z projektami zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub planowanymi do realizacji.	Projekt jest komplementarny ze zrealizowanymi dotychczas lub realizowanymi / planowanymi do realizacji w latach 2004-2020 projektami infrastrukturalnymi zlokalizowanymi na obszarze realizacji działania 2.2:		6
			▪ w obrębie tych samych ciągów komunikacyjnych (z uwzględnieniem innych aniżeli drogowa rodzajów infrastruktury transportowej),	2	
			▪ położonych na tej samej lub bezpośrednio do niej przylegającej drodze,	2	
			▪ poprawiającymi skomunikowanie z drogami wyższej kategorii.	2	
5.	Kontrakt terytorialny lub strategia ZIT	Wprowadzenie preferencji dla projektów ujętych w kontraktach terytorialnych lub strategiach ZIT.	Projekt jest ujęty w kontrakcie terytorialnym lub strategii ZIT miasta wojewódzkiego na moment złożenia wniosku o dofinansowanie.	5	5
<b>MAKSYMALNA LICZBA PUNKTÓW</b>					<b>40</b>

