

OŚ PRIORYTETOWA III PONADREGIONALNA INFRASTRUKTURA KOLEJOWA, DZIAŁANIE 3.1 INFRASTRUKTURA KOLEJOWA

KRYTERIA OCENY FORMALNEJ

Lp.	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Ocena
Do etapu oceny merytorycznej przechodzą wyłącznie wnioski, które spełniają wszystkie kryteria formalne.			
Kryteria formalne – Wnioskodawca			
1.	Kwalifikowalność Wnioskodawcy w ramach działania	Wnioskodawca jest zgodny z określonym typem beneficjenta w ramach działania 3.1 w Szczegółowym opisie osi priorytetowych POPW (SZOOP).	0-1
2.	Wnioskodawca nie podlega wykluczeniu z ubiegania się o dofinansowanie	Zgodnie z podpisaną deklaracją we wniosku Wnioskodawca nie podlega wykluczeniu z możliwości ubiegania się o dofinansowanie na podstawie art. 207 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.	0-1
Kryteria formalne – projekt			
1.	Realizacja projektu mieści się w ramach czasowych działania	Okres realizacji projektu wskazany we wniosku o dofinansowanie oraz w harmonogramie realizacji projektu nie wykracza poza końcową datę okresu kwalifikowalności wydatków w ramach działania, 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 3.1 określoną w SZOOP. Wysokość dofinansowania wskazana we wniosku nie przekracza kwot wskazanych w załączniku do SZOOP <i>Wykaz projektów zidentyfikowanych przez właściwą instytucję w ramach trybu pozakonkursowego wraz z informacją o projekcie i podmiocie, który będzie wnioskodawcą.</i>	0-1
3.	Projekt ma zapewnione współfinansowanie krajowe	W rządowym dokumencie „Krajowy Program Kolejowy 2014-2023” zostało zapewnione finansowanie wkładu krajowego, niezbędnego do realizacji zadania inwestycyjnego (projektu).	0-1

4.	Projekt nie został zakończony przed złożeniem wniosku o dofinansowanie	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. Jako fizyczne ukończenie bądź pełną realizację projektu należy roznieć podpisanie protokołu odbioru końcowego w ramach ostatniego kontraktu na roboty budowlane (w przypadku projektu, w ramach którego realizowanych jest kilka elementów, dotyczy ostatniego elementu).	0-1
5.	Projekt jest zgodny z ogólnymi zasadami ustanowionymi w art. 7 i 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013	<p>Wnioskodawca deklaruje, że projekt jest zgodny z ogólnymi zasadami ustanowionymi w art. 7 i 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> • równości mężczyzn i kobiet, • niedyskryminacji ze względu na płeć, rasę, pochodzenie etniczne, narodowość, religię, wyznanie, światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną, • zrównoważonego rozwoju. <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>	0-1
Kryteria formalne – wniosek			
1.	Złożenie wniosku o dofinansowanie w terminie określonym w wezwaniu do złożenia wniosku o dofinansowanie	Termin składania wniosku o dofinansowanie zostanie określony indywidualnie dla każdego projektu przez Instytucję Pośredniczącą POPW.	0-1
2.	Wniosek o dofinansowanie sporządzono na obowiązującym formularzu, zgodnie z obowiązującą instrukcją wypełniania wniosku	<p>Obowiązujący formularz zostanie opublikowany na stronach internetowych Instytucji Zarządzającej i Instytucji Pośredniczącej POPW (należy posługiwać się aktualną wersją formularza).</p> <p>Sprawdzeniu zostanie poddane to, czy wniosek o dofinansowanie został sporządzony na obowiązującym formularzu oraz czy załączono wszystkie wymagane załączniki, zgodnie z instrukcją wypełniania wniosku.</p>	0-1

		Szczegółowe wymagania dotyczące kompletności wniosku o dofinansowanie zostały określone w instrukcji wypełniania wniosku.	
3.	Spójność informacji przedstawionych we wniosku	Wniosek o dofinansowanie zostanie sprawdzony pod kątem przedstawienia spójnych danych oraz tożsamyh założeń w poszczególnych częściach aplikacji oraz w dokumentach załączanych do wniosku o dofinansowanie, zgodnie z instrukcją wypełniania wniosku.	0-1
4.	Wniosek o dofinansowanie wraz z załącznikami sporządzono w języku polskim	Wniosek o dofinansowanie i wszystkie załączone do niego dokumenty powinny być sporządzone w języku polskim, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 października.1999 r. o języku polskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 43, poz. 224, Nr 84, poz. 455). Dokumenty sporządzone w języku obcym powinny zostać przetłumaczone na język polski przez tłumacza przysięgłego.	0-1
KRYTERIA OCENY MERYTORYCZNEJ			
A. Niespełnienie jednego z kryteriów powoduje odrzucenie wniosku na etapie oceny merytorycznej.			
Lp.	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Ocena
1.	Strategiczny charakter projektu	Projekt realizuje cele określone w Białej Księdze Transportu KE <i>Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu oraz Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)</i> , wraz ze sposobem realizacji jej szczegółowych celów określonym w <i>Dokumencie Implementacyjnym do SRT</i> .	0-1
2.	Zgodność ze Szczegółowym opisem osi priorytetowych POPW	Projekty muszą zachowywać zgodność ze szczegółowymi zasadami dotyczącymi działania 3.1, które określono w SZOOP. Cele projektów muszą być zgodne z celami działania 3.1 i zakresem interwencji określonymi w SZOOP. W momencie składania Wniosku o dofinansowanie projekt musi być ujęty w załączniku do SZOOP <i>Wykaz projektów zidentyfikowanych przez właściwą instytucję w ramach trybu pozakonkursowego wraz z informacją o projekcie i podmiocie, który będzie wnioskodawcą.</i>	0-1

3.	Trwałość projektu	<p>Finansowa:</p> <p>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 (ocena wstępna – niewymagająca weryfikacji w formie analizy finansowej). 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:</p> <p>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"> a) zaprzestanie działalności produkcyjnej lub przeniesienie jej poza obszar objęty programem, b) zmiana własności elementu infrastruktury, która daje przedsiębiorstwu lub podmiotowi publicznemu nienależne korzyści, c) istotna zmiana wpływająca na charakter operacji, jej cele lub warunki wdrażania, która mogłaby doprowadzić do naruszenia jej pierwotnych celów. 	0-1
4.	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. z 2013 r., poz.1235 z późn. zm.).</p> <p>Sprawdzenie, czy dla projektu wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach</p>	0-1

		obejmującą wszystkie elementy projektu, które jej wymagają?	
5.	Efektywność energetyczna proponowanych rozwiązań technicznych lub brak wpływu na efektywność energetyczną	Kryterium jest spełnione jeżeli z dokumentacji projektu wynika, że tam, gdzie to mogło mieć uzasadnienie, zostały wzięte pod uwagę przy wyborze wariantów albo na innym właściwym etapie przygotowania projektu: racjonalne zużycie energii, efektywność energetyczna, wykorzystanie energii ze źródeł odnawialnych, działania redukujące i kompensacyjne, jak również promocja niskowęglowych rozwiązań; bądź też opisano proces, w ramach którego te elementy będą brane pod uwagę na dalszych etapach realizacji projektu.	0-1
B. Niespełnienie jednego z kryteriów powoduje konieczność uzupełnienia wniosku na etapie oceny merytorycznej			
1.	Poprawność analizy finansowej	<p>Analiza finansowa powinna zostać przeprowadzona zgodnie wykładnią Komisji Europejskiej i wytycznymi krajowymi. Analiza finansowa powinna służyć wykazaniu przy pomocy wskaźników efektywności finansowej konieczności dofinansowania projektu. Wskaźniki efektywności finansowej powinny zostać wyliczone w dwóch wariantach: bez dofinansowania unijnego (FNPV/c i FRR/c) oraz z dofinansowaniem unijnym (FNPV/k i FRR/k). Ponadto, weryfikacji będzie poddane przyjęcie założeń do analizy finansowej zgodnych z analizą przedstawioną w Studium Wykonalności.</p> <p>Weryfikacji podlegać będzie przede wszystkim:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Czy w analizie finansowej wzięto pod uwagę wszystkie elementy, etapy projektu? b) Czy analizę przeprowadzono z punktu widzenia właściciela i/lub operatora? Czy jeśli to konieczne przeprowadzono analizę skonsolidowaną? c) Czy wyliczenia przeprowadzono metodą różnicową albo w metodzie standardowej prawidłowo zidentyfikowano i wydzielono przepływy związane z projektem? d) Czy założono odpowiedni okres referencyjny? e) Czy dla całości analizy przyjęto ceny realne? f) Czy w zależności od tego, czy Beneficjent ma, bądź nie ma prawa odliczenia albo zwrotu naliczonego VAT, przyjęto odpowiednio ceny netto lub brutto w analizie finansowej? g) Czy przyjęto prawidłową finansową stopę dyskonta? h) Czy w analizie finansowej wzięto pod uwagę tylko przepływy pieniężne, w tym nie uwzględniono amortyzacji oraz rezerw na nieprzewidziane wydatki? i) Czy przyjęto i opisano realne założenia oraz akceptowalną metodykę dla wszystkich 	0-1

		<p>pozycji finansowych przyjętych do kalkulacji, w stopniu szczegółowości umożliwiającym ich weryfikację?</p> <p>j) Czy nakłady inwestycyjne wykorzystane do wyliczenia wskaźników w analizie finansowej są równe nakładom na projekt objęty wnioskiem o dofinansowanie?</p> <p>k) Czy przychody wykazywane w analizie efektywności finansowej i luki w finansowaniu są przychodami projektu zgodnie z art. 61 Rozporządzenia 1303/2013, tj. tylko przychodami od użytkowników, dzierżawców itp., natomiast w przychodach nie wykazano subsydiów, dotacji operacyjnych i innych dotacji?</p> <p>l) Czy odniesiono się do możliwości uzyskania przychodów incydentalnych, w tym przychodów z materiałów odzyskanych (staroużytecznych)?</p> <p>m) Czy wzięto pod uwagę wartość rezydualną (jeśli rzeczywisty okres gospodarczego życia projektu przekracza przyjęty okres referencyjny)?</p> <p>n) Czy dla wskaźników efektywności finansowej wykonano analizę wrażliwości?</p> <p>o) Czy w kalkulacjach analizy finansowej przedłożonych w arkuszu kalkulacyjnym nie ma błędów matematycznych i/lub metodycznych?</p> <p>p) Czy wskaźnik finansowej wartości bieżącej netto inwestycji (FNPV/C) ma wartość mniejszą od 0?</p> <p>q) Czy wskaźnik finansowej wewnętrznej stopy zwrotu z inwestycji (FRR/C) jest niższy od przyjętej w analizie stopy dyskontowej?</p> <p>r) Czy wskaźnik finansowej wartości bieżącej netto kapitału bez wkładu UE (FNPV/K) ma wartość mniejszą od 0?</p> <p>s) Czy wskaźnik finansowej wewnętrznej stopy zwrotu z kapitału (FRR/K) jest niższy od przyjętej w analizie stopy dyskontowej?</p> <p>t) Czy dla projektu generującego dochód dla określenia maksymalnego poziomu dofinansowania użyto metody luki w finansowaniu? (jeśli dotyczy)</p> <p>u) Czy wykazano trwałość finansową projektu? Czy w przypadku, gdy skumulowane środki pieniężne na koniec okresu osiągają w którymkolwiek roku wartości ujemne wskazano źródła pokrycia deficytu?</p> <p>Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każde z pytań pomocniczych.</p>	
2.	Poprawność analizy ekonomicznej	<p>Analiza społeczno-ekonomiczna powinna zostać przeprowadzona zgodnie 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</p>	0-1

		<p>społeczno-ekonomicznego zgodnie z wynikami analizy kosztów i korzyści.</p> <p>Weryfikacji podlegać będzie w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Czy prawidłowo określono obszar oddziaływania projektu oraz jego interesariuszy? b) Czy przeprowadzono analizę wariantów oraz opisano ją w studium wykonalności lub czy została opisana analiza wariantów przeprowadzona uprzednio w ramach innego opracowania? c) 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? d) Czy założono odpowiedni okres referencyjny? e) Czy dla całości analizy przyjęto ceny realne? f) Czy analizy dokonano w cenach netto? g) Czy przyjęto prawidłową społeczną stopę dyskonta? h) Czy prawidłowo dokonano korekt fiskalnych, oraz (jeśli dotyczy) przekształcenia cen rynkowych w ceny rozrachunkowe w odniesieniu do wyników analizy finansowej? i) Czy z analizy ekonomicznej wyłączono przychody operacyjne oraz przychody finansowe? j) 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? k) Czy przyjęto i opisano realne założenia oraz akceptowalną metodykę dla wszystkich pozycji ekonomicznych przyjętych do kalkulacji, w stopniu szczegółowości umożliwiającym ich weryfikację? l) Czy wyliczono wartość rezydualną w analizie ekonomicznej zgodnie z wytycznymi i opisano założenia przyjęte w kalkulacji? m) Czy dla wskaźników efektywności ekonomicznej wykonano analizę wrażliwości? n) Czy w kalkulacjach analizy społeczno-ekonomicznej przedłożonych w arkuszu kalkulacyjnym nie ma błędów matematycznych i/lub metodycznych? o) Czy wskaźnik ekonomicznej wartości bieżącej netto inwestycji ENPV ma wartość większą od 0?¹ 	
--	--	--	--

¹ 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.

		<p>p) Czy wskaźnik ekonomicznej wewnętrznej stopy zwrotu z inwestycji ERR jest wyższy od przyjętej w analizie stopy dyskontowej?¹</p> <p>q) Czy wskaźnik Korzyści/Koszty (B/C) jest większy lub równy 1?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>	
3.	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
4.	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 do oczekiwanych rezultatów działania 3.1?</p> <p>Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każde z pytań pomocniczych.</p>	0-1
5.	Kwalifikowalność wydatków	Weryfikacja, czy wydatki zaplanowane w projekcie są zgodne z wytycznymi w zakresie kwalifikowania wydatków dla działania 3.1. Weryfikacja według kategorii wydatków zawartych we wniosku o dofinansowanie.	0-1
6.	Odporność na zmiany klimatu	<p>a) Projekt jest zgodny z dokumentami:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ „Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” oraz ▪ „Ocena ryzyka na potrzeby zarządzania kryzysowego. Raport o zagrożeniach bezpieczeństwa narodowego”, <p>b) W projekcie przeanalizowano ryzyko zalania, podtopienia, osuwiska czy innego niekorzystnego zdarzenia, skutkującego uszkodzeniem lub zniszczeniem</p>	0-1

		<p>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, kiedy w wyniku analizy ryzyka przeprowadzonej w studium wykonalności lub w raporcie oddziaływania na środowisko stwierdzono brak konieczności stosowania tego typu rozwiązań.</p> <p>Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każdy z podpunktów.</p>	
7.	Adaptacja do zmian klimatu	W projekcie uwzględniono rozwiązania dostosowujące miejsca lokalizacji stacji, peronów, węzłów przesiadkowych do warunków: okresowego wysokiego nasłonecznienia (np. zacienianie w sposób sztuczny – zadaszenia, bądź w sposób naturalny – nasadzenia roślinności itp.), opadów deszczu i śniegu, a także podmuchów wiatru.	0-1
8.	Zgodność z TSI (Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności)	Projektowane rozwiązania będą wg dokumentacji projektowej realizowane zgodnie z wymaganiami TSI (w tym TSI PRM ²) lub listą wydaną na podstawie artykułu 25t ustawy o transporcie kolejowym.	0-1
9.	Eliminacja „wąskich gardeł”	<p>Ocena projektu pod kątem poprawy parametrów technicznych linii kolejowej.</p> <p>Weryfikacji będzie podlegać to, czy w projekcie przewiduje się:</p> <ul style="list-style-type: none"> – modernizację systemów SRK <p>oraz</p> <ul style="list-style-type: none"> – zwiększenie prędkości maksymalnej na linii kolejowej <p>lub</p> <ul style="list-style-type: none"> – likwidację punktowych lub odcinkowych ograniczeń prędkości na odcinku linii kolejowej, na którym w ramach projektu prowadzone będą prace 	0-1

² TSI PRM - Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” (*Persons with reduced mobility*).

		<p>lub</p> <ul style="list-style-type: none"> – podniesienie dopuszczalnego nacisku do 221 kN na oś <p>lub</p> <ul style="list-style-type: none"> – usunięcie technicznych przyczyn punktowego lub odcinkowego zmniejszenia dopuszczalnego nacisku na odcinku linii kolejowej, na którym w ramach projektu prowadzone będą prace. 	
10.	Poprawa bezpieczeństwa	<p>Ocena projektu pod kątem poprawy parametrów wpływających na bezpieczeństwo.</p> <p>Weryfikacji będzie podlegać, czy w projekcie przewiduje się:</p> <ul style="list-style-type: none"> – poprawę stanu technicznego nawierzchni i rozjazdów <p>oraz</p> <ul style="list-style-type: none"> – instalację nowych lub przebudowę istniejących urządzeń z zakresu automatyki i telematyki, w tym urządzeń sygnalizacji przejazdowej na przejazdach kolejowych <p>lub</p> <ul style="list-style-type: none"> – podniesienie kategorii przejazdów kolejowych <p>lub</p> <ul style="list-style-type: none"> – likwidację przejazdów kolejowych na rzecz skrzyżowań bezkolizyjnych. 	0-1
11.	Przygotowanie projektu do realizacji	<p>Projekt zostanie uznany za „dojrzały” gdy spełnione zostaną łącznie następujące warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> – opracowano studium wykonalności wraz z AKK, – wydano wszystkie niezbędne decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach – przygotowano szczegółowy harmonogram realizacji, obrazujący planowane procedury przetargowe i procedury pozyskania niezbędnych decyzji administracyjnych, których zaawansowanie pozwala na dotrzymanie planowanych terminów realizacji przedsięwzięcia. 	0-1
12.	Komplementarność na szczeblu regionalnym i krajowym	<p>Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji.</p> <p>Komplementarność z projektami:</p> <ul style="list-style-type: none"> – z tej samej gałęzi transportu, zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku <p>lub</p> <ul style="list-style-type: none"> – z tej samej gałęzi transportu, zaakceptowanymi do realizacji, lub realizowanymi z równoległe 	0-1

		lub – z innych gałęzi transportu - z istniejącą infrastrukturą transportową, z projektami transportowymi realizowanymi równolegle lub z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji.	
13.	Spójność projektowanej infrastruktury z lokalnymi przedsięwzięciami dot. rozwoju transportu	W projekcie przewidziano rozwiązania adekwatne do potrzeb transportowych na danym obszarze. Należy udokumentować przeprowadzenie konsultacji z władzami lokalnymi, których celem było zapewnienie spójności projektowanych rozwiązań transportowych z innymi przedsięwzięciami dotyczącymi infrastruktury transportowej na danym obszarze, w tym w zakresie węzłów przesiadkowych.	0-1
14.	Zarządzanie projektem	Weryfikacji podlegać będzie zdolność Beneficjenta do zrealizowania projektu, w ocenie będą brane pod uwagę takie aspekty jak: organizacja Beneficjenta, podział odpowiedzialności za poszczególne zadania i funkcje niezbędne do zarządzania i wdrażania poszczególnych faz przedsięwzięcia, procedury dotyczące zawierania umów, system monitorowania realizacji projektu.	0-1