

Kryteria wyboru projektów
Program Operacyjny Polska Wschodnia
Działanie 2.2 INFRASTRUKTURA DROGOWA
(29 maja 2015 r.)

KRYTERIA FORMALNE

Do etapu oceny merytorycznej przechodzą wyłącznie wnioski, które spełniają wszystkie kryteria formalne

Lp.	Nazwa kryterium	Ocena
KRYTERIA FORMALNE – WNIOSKODAWCA		
1.	Kwalifikowalność Wnioskodawcy w ramach działania.	0-1
KRYTERIA FORMALNE – PROJEKT		
1.	Realizacja projektu mieści się w ramach czasowych działania.	0-1
2.	Wnioskowana kwota wsparcia jest zgodna z zasadami finansowania projektów obowiązującymi dla działania.	0-1
3.	Projekt jest zgodny z ogólnymi zasadami ustanowionymi w art. 7 i 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013.	0-1

4.	Projekt nie został zakończony przed złożeniem wniosku o dofinansowanie.	0-1
5.	Projekt został ujęty w Planie Transportowym dla Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020.	0-1
KRYTERIA FORMALNE – WNIOSEK		
1.	Złożenie wniosku o dofinansowanie do właściwej instytucji.	0-1
2.	Złożenie wniosku o dofinansowanie w terminie określonym w ogłoszeniu o konkursie.	0-1
3.	Dysponowanie pozwoleniem na budowę / decyzją ZRiD.	0-1
KRYTERIA MERYTORYCZNE		
A. Niespełnienie jednego z kryteriów powoduje odrzucenie wniosku na etapie oceny merytorycznej.		
Lp.	Nazwa kryterium	Ocena
1.	Spójność informacji przedstawionych we wniosku.	0-1
2.	Obszar realizacji projektu.	0-1
3.	Kategoria drogi.	0-1
4.	Łączność z siecią dróg krajowych.	0-1
5.	Wpływ na ruch w centrum miasta.	0-1
6.	Podniesienie parametrów infrastruktury drogowej.	0-1

7.	Trwałość projektu.	0-1
8.	Poprawność analizy ekonomicznej.	0-1
9.	Poprawność wskaźników monitorowania.	0-1
10.	Kwalifikowalność wydatków.	0-1
11.	Spójność wewnętrzna projektu.	0-1
12.	Zgodność projektu z polityką ochrony środowiska.	0-1
13.	Odporność na zmiany klimatu.	0-1
14.	Adaptacja do zmian klimatu.	0-1

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

Lp.	Nazwa kryterium	Max. punktacja
1.	Realizacja celów osi priorytetowej.	19
2.	Przygotowanie projektu do realizacji.	5
3.	Partnerstwo.	5
4.	Komplementarność.	6
5.	Kontrakt terytorialny lub strategia ZIT.	5

KRYTERIA FORMALNE

Do etapu oceny merytorycznej przechodzą wyłącznie wnioski, które spełniają wszystkie kryteria formalne

Lp.	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Ocena
KRYTERIA FORMALNE – WNIOSKODAWCA			
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
KRYTERIA FORMALNE – PROJEKT			
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	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.	0-1

	1303/2013.	<p>Zgodnie z zasadą realizacja projektu nie może przyczyniać się do nierównego traktowania osób ze względu na płeć, rasę, pochodzenie etniczne, narodowość, religię, 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 z1303/2013 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>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 Zrównoważony rozwój.</p>	
4.	Projekt nie został zakończony przed złożeniem wniosku o dofinansowanie.	Warunkiem spełnienia kryterium jest wykazanie, że nie nastąpiła płatność ostatniej faktury za roboty budowlane w ramach projektu (w przypadku projektu, w ramach którego realizowanych jest kilka etapów; dotyczy płatności w ramach ostatniego etapu).	0-1
5.	Projekt został ujęty w Planie Transportowym dla Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020.	Projekt jest ujęty w Planie Transportowym POPW lub w projekcie ww. dokumentu w wersji aktualnej na moment oceny wniosku o dofinansowanie.	0-1
KRYTERIA FORMALNE – WNIOSEK			
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

KRYTERIA MERYTORYCZNE

A. Niespełnienie jednego z kryteriów powoduje odrzucenie wniosku na etapie oceny merytorycznej.

Lp.	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Ocena
1.	Spójność informacji przedstawionych we wniosku.	Wniosek o dofinansowanie zostanie sprawdzony pod kątem przedstawienia spójnych danych oraz tożsamych 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"> ▪ w 5 miastach wojewódzkich Polski Wschodniej, tj. Białymstoku, Kielcach, Lublinie, Olsztynie i Rzeszowie lub/i ▪ na ich obszarach funkcjonalnych lub/i ▪ na obszarach realizacji ZIT miasta wojewódzkiego. 	0-1

3.	Kategoria drogi.	<p>Projekt będzie dotyczył budowy/przebudowy drogi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ krajowej lub wojewódzkiej w obrębie miast wojewódzkich lub/i ▪ wojewódzkiej w obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich PW lub obszarach realizacji ZIT miasta wojewódzkiego lub/i ▪ 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. 	0-1
4.	Łączność z siecią dróg krajowych.	<p>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.</p> <p>W przypadku budowy/przebudowy drogi krajowej kryterium uważa się za spełnione.</p>	0-1
5.	Wpływ na ruch w centrum miasta.	<p>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).</p>	0-1
6.	Podniesienie parametrów infrastruktury drogowej.	<p>Realizacja projektu spowoduje podniesienie parametrów planowanej do zrealizowania infrastruktury drogowej w stosunku do stanu wyjściowego.</p>	0-1
7.	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. 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</p>	0-1

		<p>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. 	
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> <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? 	0-1

		<p>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?</p> <p>d) Czy założono odpowiedni okres referencyjny?</p> <p>e) Czy dla całości analizy przyjęto ceny realne?</p> <p>f) Czy analizy dokonano w cenach netto?</p> <p>g) Czy przyjęto prawidłową społeczną stopę dyskonta?</p> <p>h) Czy prawidłowo dokonano korekt fiskalnych, oraz (jeśli dotyczy) przekształcenia cen rynkowych w ceny rozrachunkowe w odniesieniu do wyników analizy finansowej?</p> <p>i) Czy z analizy ekonomicznej wyłączono przychody operacyjne oraz przychody finansowe?</p> <p>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?</p> <p>k) Czy przyjęto i opisano realne założenia oraz akceptowalną metodykę dla wszystkich pozycji ekonomicznych przyjętych do kalkulacji, w stopniu szczegółowości umożliwiającym ich weryfikację?</p> <p>l) Czy wyliczono wartość rezydualną w analizie ekonomicznej zgodnie z wytycznymi i opisano założenia przyjęte w kalkulacji?</p> <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</p>	
--	--	---	--

		<p>0?¹</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>	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.

		Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każde z pytań pomocniczych.	
10.	Kwalifikowalność wydatków.	Zaplanowane w projekcie wydatki są zgodne z <i>Wytycznymi w zakresie kwalifikowania wydatków dla działania 2.2</i> . 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.	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.): Sprawdzenie, czy dla projektu wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach obejmującą pełen zakres projektu?	0-1
13.	Odporność na zmiany klimatu.	a) Projekt jest zgodny z dokumentami: <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”, 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	0-1

		<p>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 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	<p>Bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T w obrębie miast wojewódzkich PW, ich obszarów funkcjonalnych lub obszarów realizacji ZIT.</p> <p>Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Ocena na podstawie wskaźników wyliczonych w analizie ekonomicznej: oszczędność kosztów wypadków drogowych.</p>	6	19
				4	

		bezpośrednio z siecią TEN-T, wpływających na zmniejszenie zatłoczenia i ograniczeń przepustowości dróg oraz poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i środowiska.	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	
			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.	Partnerstwo.	Wprowadzenie preferencji dla wspólnie realizowanych projektów.	Wspólna realizacja projektu przez miasto wojewódzkie i województwo zgodnie z zawartym porozumieniem.	5	5
4.	Komplementarność.	Powiązanie z projektami zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji, zaakceptowanymi do realizacji lub planowanymi do	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	

		realizacji.			
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
MAKSYMALNA LICZBA PUNKTÓW					40