­­

**Załącznik nr 8.1 do Regulaminu konkursu**

**KRYTERIA MERYTORYCZNE WYBORU PROJEKTÓW**

**DLA DZIAŁANIA 5.1 INFRASTRUKTURA DROGOWA – PROJEKTY**

**Z ZAKRESU DRÓG LOKALNYCH**

*(przyjęte przez Komitet Monitorujący RPO WP 2014-2020*

*25 września 2015 r. z późn. zm.)*

**OPIS KRYTERIÓW OCENY MERYTORYCZNEJ**

### I.1. KRYTERIA MERYTORYCZNE DOPUSZCZAJĄCE STANDARDOWE W RAMACH OSI PRIORYTETOWYCH II-VI RPO WP 2014-2020

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Nazwa kryterium** | **Definicja / wyjaśnienie** | **T/N** |
|  | Logika projektu | Celem kryterium jest ocena:   1. czy w studium wykonalności opisano problemy i potrzeby, które uzasadniają realizację projektu? 2. czy w sposób spójny i zgodny z wymogami *Instrukcji* IZ RPO WP 2014-2020 określono cele, rezultaty i produkty projektu? 3. czy przeanalizowano uwarunkowania prawne, które wpływają na wykonalność projektu? Czy są one spełnione? |  |
|  | Prawidłowość analizy wariantów alternatywnych | Celem kryterium jest ocena:   1. czy wykonano analizę wariantów alternatywnych, zgodną z wymogami *Instrukcji* IZ RPO WP 2014-2020? 2. czy analiza wskazuje, jako najkorzystniejszy, wariant objęty wnioskiem  o dofinansowanie? |  |
|  | Kwalifikowalność wydatków | Celem kryterium jest ocena czy wydatki określone we wniosku jako kwalifikowane są:   1. niezbędne do realizacji projektu, 2. zaplanowane w sposób oszczędny i efektywny, tj. z założeniem jak najwyższych efektów i jakości przy najniższych kosztach. |  |
|  | Poprawność przeprowadzenia analizy potencjału instytucjonalnego wnioskodawcy | Celem kryterium jest zbadanie poprawności dokonania analizy potencjału instytucjonalnego wnioskodawcy. Poprawna analiza powinna zawierać  w szczególności informacje na temat:   1. czy w studium wykonalności przedstawiono, zgodne z wymogami *Instrukcji* IZ RPO WP 2014-2020, analizy:   - formy prawnej wnioskodawcy,  - ewentualnych partnerów i zasad partnerstwa,  - podmiotu odpowiedzialnego za eksploatację przedmiotu inwestycji po jej zakończeniu (operatora),  - doświadczenia wnioskodawcy w realizacji inwestycji,  - zdolności do zapewnienia środków finansowych koniecznych do pokrycia kosztów eksploatacji inwestycji.   1. czy przedstawione informacje potwierdzają zdolność wnioskodawcy  (i operatora) do wykonania i eksploatacji projektu zgodnie z przyjętymi celami? |  |
|  | Zasada zapobiegania dyskryminacji | W ramach kryterium weryfikacji podlega zgodność projektu z zasadą równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.  W szczególności przedmiotem sprawdzenia jest, czy projekt nie ogranicza równego dostępu do zasobów (towarów, usług, infrastruktury) ze względu na pochodzenie rasowe lub etniczne, religię lub przekonania, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną.  W przypadku osób z niepełnosprawnościami, niedyskryminacyjny charakter projektu oznacza konieczność stosowania zasady uniwersalnego projektowania i/lub racjonalnych usprawnień zapewniających dostępność oraz możliwości korzystania ze wspieranej infrastruktury (jeśli charakter projektu dotyczy tych kwestii).  Konieczność opisania sposobów zapewnienia dostępności dla osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności wynika z Rozporządzenia 1303/2013.  W przypadku wybrania neutralnego wpływu projektu na zasadę, należy przedstawić uzasadnienia tej decyzji. Niespełnienie kryterium skutkuje odrzuceniem wniosku o dofinansowanie. Kryterium weryfikowane na podstawie treści złożonego wniosku o dofinansowanie. |  |
|  | Równość szans kobiet i mężczyzn | W ramach kryterium weryfikacji podlega zgodność projektu z zasadą równości szans kobiet i mężczyzn.  W szczególności przedmiotem sprawdzenia jest, czy projekt nie ogranicza równego dostępu do zasobów (towarów, usług, infrastruktury) ze względu na płeć. |  |
|  | Zasada zrównoważonego rozwoju | Weryfikacja, czy projekt obejmuje finansowanie przedsięwzięć minimalizujących oddziaływanie działalności człowieka na środowisko. Zasada zrównoważonego rozwoju jest zachowana, jeżeli w ramach projektu zakłada się podejmowanie działań ukierunkowanych na: racjonalne gospodarowanie zasobami, ograniczenie presji na środowisko, uwzględnianie efektów środowiskowych w zarządzaniu, podnoszenie świadomości ekologicznej społeczeństwa. |  |
|  | Klauzula delokalizacyjna (jeśli dotyczy) | Weryfikacja, czy w przypadku pomocy udzielonej ze środków RPO WP 2014 - 2020 dużemu przedsiębiorcy, wkład finansowy z funduszy nie spowoduje znacznej utraty miejsc pracy w istniejących lokalizacjach tego przedsiębiorcy na terytorium UE w związku z realizacją dofinansowywanego projektu.  (Kryterium dotyczy projektów objętych pomocą publiczną). |  |
| KRYTERIA FINANSOWE OCENIANE TYLKO PRZEZ EKSPERTA DS. ANALIZY FINANSOWEJ I EKONOMICZNEJ | | | |
|  | Prawidłowość metodologiczna i rachunkowa analizy finansowej | Weryfikacja analizy finansowej pod kątem zgodności z metodologią  i prawidłowości rachunkowej w następującym zakresie:   1. czy przedstawiono założenia do analizy finansowej i analizy dochodów generowanych przez projekt? 2. czy analizę przeprowadzano w oparciu o koszty netto lub brutto,  w zależności od kwalifikowania podatku VAT i możliwości rozliczania tego podatku w czasie eksploatacji inwestycji? 3. czy koszty całkowite i koszty kwalifikowane wzięte do wyliczeń zgadzają się z wnioskiem o dofinansowanie? 4. czy prawidłowo określono wartość kosztów kwalifikowanych? 5. czy wartość rezydualną określono i uzasadniono zgodnie z Wytycznymi Ministra Infrastruktury i Rozwoju i *Instrukcją* Instytucji Zarządzającej RPO WP 2014-2020? 6. czy w studium wykonalności opisano problemy i potrzeby, które uzasadniają realizację projektu? 7. czy prawidłowo określono popyt na usługi oferowane przez projekt? 8. czy jasno została określona i czy jest przewidywalna polityka cenowa/ taryfowa? 9. czy w sposób rzetelny oszacowano i uzasadniono przychody projektu? 10. czy w sposób rzetelny oszacowano i uzasadniono koszty operacyjne projektu? 11. czy w sposób rzetelny oszacowano i uzasadniono oszczędności kosztów operacyjnych projektu? 12. czy wyliczenie dochodów generowanych przez projekt zostało wykonane rzetelnie i w sposób zgodny z metodologią określoną w Wytycznych Ministra Infrastruktury i Rozwoju i Instytucji Zarządzającej RPO WP 2014-2020? |  |
|  | Spełnienie kryteriów progowych wskaźników finansowych | Weryfikacji podlegać będzie czy projekt charakteryzuje się wartościami wskaźników: FNPV/C < 0 i FRR/C < stopa dyskonta (4%).  Kryterium nie dotyczy projektów objętych pomocą publiczną. |  |
|  | Trwałość finansowa projektu | Analiza finansowa jest elementem weryfikacji trwałości projektu, w zakresie zdolności wnioskodawcy/operatora do utrzymania założonych celów  i rezultatów w okresie trwałości.   1. Czy przedstawione w dokumentacji projektu informacje potwierdzają zdolność wnioskodawcy (i operatora) do wykonania i eksploatacji projektu zgodnie z przyjętymi celami? |  |
|  | Prawidłowość analizy ekonomicznej | Weryfikacji podlegać będzie:   1. czy analiza ekonomiczna została wykonana zgodnie z Wytycznymi Ministra Infrastruktury i Rozwoju i *Instrukcją* Instytucji ZarządzającejRPO WP 2014-2020? 2. czy analiza wskazuje na konkretne korzyści ekonomiczne oraz ich przewagę nad kosztami finansowymi i ekonomicznymi?   c) jeżeli analiza ma formę analizy CBA (kosztów i korzyści), to czy projekt spełnia kryteria: ENPV > 0; ERR > społeczna stopa dyskonta (5%); B/C > 1. |  |
| KRYTERIA TECHNICZNE OCENIANE TYLKO PRZEZ EKSPERTA DS. OCENY TECHNICZNEJ | | | |
|  | Wykonalność techniczna i technologiczna projektu | Celem kryterium jest odpowiedź na następujące pytania:  a) czy proponowane rozwiązania techniczne i technologiczne:   * zapewniają wykonanie projektu przy założonych kosztach, terminach oraz należytej jakości? * spełniają obowiązujące wymogi (normy, zasady sztuki budowlanej) i zapewniają gwarancję efektywnego wykonania i eksploatacji inwestycji?   b) czy zaproponowane w projekcie rozwiązania technologiczne, zakres prac, obiekty, wyposażenie i ich parametry są poprawne oraz optymalne pod względem osiągnięcia zaplanowanych produktów, rezultatów i realizacji celów inwestycji?  c) czy zaproponowane rozwiązania będą trwałe pod względem technicznym? |  |
|  | Uwarunkowania prawne i organizacyjne związane z procesem inwestycyjnym | Celem kryterium jest ocena:   1. czy dokumentacja techniczna projektu obejmuje cały zakres rzeczowy wniosku, dla którego jest wymagana oraz czy została opracowana rzetelnie i zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa? 2. czy w studium wykonalności przeanalizowano wymogi prawne  i organizacyjne związane z procesem inwestycyjnym? Czy są one spełnione lub czy wnioskodawca będzie w stanie je spełnić w przyszłości  i zrealizować inwestycję?   Dotyczy to w szczególności przepisów budowlanych i zagospodarowania przestrzennego oraz zamówień publicznych. |  |
|  | Zmiany klimatu | Celem kryterium jest ocena czy przyjęte rozwiązania techniczne  i technologiczne:   1. minimalizują wpływ inwestycji na klimat? 2. uwzględniają potrzeby zapewnienia trwałości – odporności – na skutki zmiany klimatu (np. ekstremalne temperatury, burze, powodzie, osunięcia ziemi itp.).   Jeżeli uzasadniono, że projekt nie dotyczy tych kwestii, należy uznać kryterium za spełnione. |  |

### 

### I.2. KRYTERIA MERYTORYCZNE DOPUSZCZAJĄCE SPECYFICZNE

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Projekty z zakresu dróg lokalnych** | | | |
|  | Kategoria i klasa drogi | W ramach kryterium ocenie podlegać będzie czy droga będąca przedmiotem projektu zaliczana jest do kategorii dróg powiatowych lub gminnych oraz posiada lub która w wyniku realizacji projektu będzie posiadać co najmniej klasę drogi:   |  | | --- | | * zbiorczej (Z) – dotyczy dróg lokalnych (tj. dróg zaliczanych do kategorii dróg powiatowych lub gminnych) stanowiących konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, przejściem granicznym, portem lotniczym, * lokalnej (L) – dotyczy dróg lokalnych (tj. dróg zaliczanych do kategorii dróg powiatowych lub gminnych) stanowiących konieczne bezpośrednie połączenia z: terminalem towarowym, centrum lub platformą logistyczną (stanowiącymi element punktowy sieci TEN-T, jak również zlokalizowanymi poza siecią TEN-T), zintegrowanym centrum przesiadkowym lub kolejowym dworcem pasażerskim leżącym na sieci TEN-T (jako infrastruktura dostępowa) oraz istniejącym lub nowym terenem inwestycyjnym (w ramach projektów komplementarnych CT7 do projektów głównych związanych z terenami inwestycyjnymi realizowanymi w ramach CT3). | |  |
|  | Budowa/ rozbudowa/ przebudowa drogi lokalnej | W ramach kryterium ocenie podlegać będzie czy planowane do poniesienia wydatki przeznaczone na inwestycje objęte projektem nie dotyczą prac remontowych oraz bieżącego utrzymania infrastruktury. |  |

### I.3. KRYTERIA MERYTORYCZNE JAKOŚCIOWE

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Projekty z zakresu:**  **Budowa / rozbudowa / przebudowa dróg lokalnych (tj. dróg zaliczanych do kategorii dróg powiatowych lub gminnych) stanowiących konieczne bezpośrednie połączenia z:**   * **siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi, wraz  z infrastrukturą towarzyszącą,** * **przejściami granicznymi, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi zlokalizowanymi poza siecią TEN-T, wraz z infrastrukturą towarzyszącą,** * **istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi (w ramach projektów komplementarnych CT7 do projektów głównych związanych  z terenami inwestycyjnymi realizowanymi w ramach CT3), wraz z infrastrukturą towarzyszącą.** | | | | |
| **Lp.** | **Nazwa kryterium** | **Opis kryterium** | **Sposób oceny / punktowania** | **Maks. liczba pkt.** |
| 1. | Efektywność kosztowa projektu | Kryterium premiuje projekty o jak najniższej dotacji z EFRR przypadającej na 1m2 infrastruktury drogowej.  Kryterium służy uzyskaniu jak najlepszych efektów przy możliwie najniższym zaangażowaniu środków EFRR, które mierzone jest ilorazem wartości dofinansowania z EFRR oraz powierzchni drogi/ drogowego obiektu inżynierskiego.  W przypadku projektów „łączonych” (dotyczących zarówno drogi jak i obiektu inżynierskiego) wartość wskaźnika EK obliczana jest jako średnia ważona sumy efektywności cząstkowej dotyczącej drogi (Dd/Pd) oraz efektywności cząstkowej dotyczącej obiektów inżynierskich (Dm/Pm). Wagą (mnożnikiem) średniej jest iloraz wartości kosztów kwalifikowanych przypadających na dany typ infrastruktury w stosunku do całkowitej wartości kosztów kwalifikowanych.  Wskaźnik Ek należy obliczyć z dokładnością do 2 miejsc po przecinku. | Wskaźnik efektywności kosztowej [zł/m2] obliczany w następujący sposób:   1. **Jeżeli projekt obejmuje wyłącznie budowę, rozbudowę lub przebudowę drogi to:**   Dd  Ek = -----  Pd   1. **Jeżeli projekt obejmuje wyłącznie budowę, rozbudowę lub przebudowę drogowego obiektu inżynierskiego to:**   Dm  Ek = -----  Pm   1. **Jeżeli projekt obejmuje zarówno budowę / rozbudowę / przebudowę drogi oraz budowę / rozbudowę / przebudowę obiektu inżynierskiego to:**   Kd x Dd  Km x Dm  Ed = ------------- + ------------  Ko x Pd  Ko x Pm  gdzie:  Ek – Efektywność kosztowa projektu [zł/m2];  Kd – Koszty kwalifikowane poniesione na drogę [zł];  Ko – Koszty kwalifikowane projektu ogółem [zł];  Km – Koszty kwalifikowane poniesione na drogowe obiekty inżynierskie [zł];  Dd – Dotacja EFRR poniesiona na drogę [zł];  Dm – Dotacja EFRR poniesiona na drogowe obiekty inżynierskie [zł];  Pd – Powierzchnia jezdni drogi (długość drogi razy szerokość jezdni łącznie z utwardzonymi poboczami) [m2];  Pm – Powierzchnia drogowych obiektów inżynierskich (długość całkowita razy szerokość całkowita) [m2];  Punktacja zostanie ustalona w oparciu o metodologię z zastosowaniem przedziałów, która polega na:   1. uszeregowaniu projektów w ramach danego kryterium podlegającego ocenie od „najlepszego” – o najniższym wskaźniku Ek do „najgorszego” – o najwyższym wskaźniku Ek, 2. podzieleniu uszeregowanych projektów na przedziały o równej, co do zasady, wartości wskaźnika efektywności kosztowej Ek [zł/m2]; Liczba przedziałów zależy od liczby projektów do oceny (np. 1, 2, 4, 8, 16), 3. przydzieleniu, zgodnie z uszeregowaniem, należnej danemu przedziałowi liczby punktów.   Ze względu na niejednorodny charakter projektów, które mogą być przedmiotem dofinansowania w ramach działania 5.1 oraz znaczne niekiedy różnice pomiędzy różnymi rodzajami projektów, czy rodzajami robót budowlanych, możliwe jest odpowiednie identyfikowanie i grupowanie projektów tak, by porównanie wskaźników liczbowych dotyczyło projektów o wspólnych cechach, np. inwestycje polegające na przebudowie/ rozbudowie lub budowie dróg, które charakteryzują się zupełnie innymi parametrami i wskaźnikami. | **10** |
| 2. | Kategoria drogi | Kryterium premiuje projekty ze względu na kategorię drogi.  Kryterium oceniane będzie na podstawie kategorii drogi publicznej w oparciu o zarządcę lub właściciela gruntu, budowanej, rozbudowywanej lub przebudowanej drogi. | Punktacja w zależności od spełnienia warunku:   * drogi powiatowe – **15 pkt.** * drogi gminne – **10 pkt.** | **15** |
| 3. | Funkcje drogi  (powiązanie inwestycji drogowej z ważnymi elementami układu komunikacyjnego w województwie) | Kryterium premiuje projekty wykazujące poprawę dostępności do poszczególnych elementów regionalnego układu komunikacyjnego.  W przypadku kumulacji poszczególnych składników kryterium projekt nie może uzyskać więcej punktów niż maksymalna dopuszczalna ich ilość.  Punktacja w przypadku dostępności do elementów punktowych sieci TEN-T będzie przyznawana:   * w przypadku dostępności do portu lotniczego przyznawana będzie wyłącznie w przypadku dróg bezpośrednio prowadzących do portu lotniczego ujętego w załączniku II Wykaz węzłów sieci bazowej i kompleksowej do *Rozporządzenia 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 (Tekst mający znaczenie dla EOG),* * w przypadku dostępności do przejść granicznych przyznawana będzie wyłącznie  w przypadku dróg bezpośrednio prowadzących do przejścia granicznego ujętego w załączniku II Wykaz węzłów sieci bazowej i kompleksowej do *Rozporządzenia 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 (Tekst mający znaczenie dla EOG),* * w przypadku dostępności do terminali towarowych przyznawana będzie wyłącznie  w przypadku dróg bezpośrednio prowadzących do terminalu towarowego zdefiniowanego 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 (Tekst mający znaczenie dla EOG),* * w przypadku dostępności do platformy logistycznej przyznawana będzie wyłącznie  w przypadku dróg bezpośrednio prowadzących do platformy logistycznej zdefiniowanej 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 (Tekst mający znaczenie dla EOG).*   W przypadku dostępności do elementów punktowych poza siecią TEN-T punktacja będzie przyznawana wyłącznie w przypadku **bezpośredniego połączenia**  z przejściami granicznymi, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi (zgodnie z definicjami wskazanymi  w SZOOP).  W przypadku dostępności do terenów inwestycyjnych (istniejących i nowych) punktacja będzie przyznawana wyłącznie w przypadku **bezpośredniego połączenia**  z terenami inwestycyjnymi. | Punktacja w zależności od bezpośredniego połączenia drogi będącej przedmiotem projektu z:   * autostradą lub drogą ekspresową– **30 pkt.** * elementem punktowym sieci TEN-T (portem lotniczym, przejściem granicznym, terminalem towarowym, centrum lub platformą logistyczną) – 1**5 pkt.** * zintegrowanym centrum przesiadkowym lub kolejowym dworcem pasażerskim leżącym na sieci TEN-T (jako infrastruktura dostępowa) – **10 pkt.** * elementem punktowym poza siecią  TEN-T (portem lotniczym, przejściem granicznym, terminalem towarowym, centrum lub platformą logistyczną) – **5 pkt.** * istniejącym lub nowym terenem inwestycyjnym – **5 pkt.** | **30** |
| 4. | Komplementarność projektu z innymi inwestycjami drogowymi na terenie powiatu / gminy | Kryterium premiuje projekty, które są powiązane z inwestycjami drogowymi zrealizowanymi lub będącymi w trakcie realizacji ze środków publicznych w ramach perspektywy finansowej 2007-2013.  Projekt komplementarny to taki, który w sposób znaczący i bezpośredni uzupełnia efekty innego projektu. | Punktacja w zależności od spełnienia warunku:   * komplementarność z projektami zrealizowanymi lub będącymi w trakcie realizacji z udziałem środków zewnętrznych – **10 pkt.** * komplementarność z projektami zrealizowanymi lub będącymi w trakcie realizacji finansowanymi wyłącznie ze środków własnych – **10 pkt.** | **20** |
| 5. | Zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym | Kryterium premiuje projekty przyczyniające się do zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym uwzględniające środki poprawy bezpieczeństwa zamieszczone pod tabelą dotyczącą kryteriów. Inne, nie wymienione poniżej a przewidziane w projekcie środki poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie stanowią podstawy przyznania punktów w tym kryterium.  Z listy środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy zgodnie z zakresem rzeczowym projektu podać planowane środki poprawy bezpieczeństwa dla zgłoszonego projektu. | Projekt uwzględnia budowę skrzyżowania o ruchu okrężnym – **10 pkt.**  Projekt uwzględnia 3 lub więcej środki poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym – **5 pkt.**  Projekt uwzględnia 2 środki poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym – **3 pkt.**  Projekt uwzględnia 1 środek poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym – **2 pkt.**  Projekt nie uwzględnia środków poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym – **0 pkt.** | **15** |
| 6. | Gotowość do realizacji | Kryterium premiuje projekty przygotowane do realizacji.  Punkty przyznawane będą w przypadku;   1. posiadania prawomocnego, ważnego pozwolenia na budowę/zezwolenia na realizację inwestycji drogowej albo dokonania zgłoszenia budowy i posiadania potwierdzenia organu administracji budowlanej o braku sprzeciwu dla takiego zgłoszenia (lub brak obowiązku posiadania takiej decyzji lub dokonania zgłoszenia do realizacji projektu), 2. wyłonienia wykonawcy i podpisania umowy (dla projektów realizowanych w systemie „zaprojektuj i wybuduj”), 3. rozpoczęcia procesu wyłaniania wykonawcy (dla projektów realizowanych w systemie „zaprojektuj i wybuduj”), tj.: rozpoczęcia procesu otwarcia ofert w ramach postępowania mającego na celu wybór wykonawcy w projekcie.   Dokumenty wymienione powyżej powinny być dołączone do dokumentacji najpóźniej w ciągu 5 dni roboczych od zamieszczenia informacji o wyniku oceny formalnej danego projektu na stronie internetowej http://rpo.podkarpackie.pl/rpo/. Należy je przedstawić bez odrębnego wezwania, gdyż Wnioskodawca nie będzie wzywany do dostarczenia tych dokumentów na tym etapie oceny. Dokumenty te powinny obejmować cały zakres robót budowlanych objętych wnioskiem.  Konkretne informacje stanowiące podstawę oceny powinny być dokładnie przedstawione we wniosku o dofinansowanie (lista załączników), w studium wykonalności, w załączniku nr 2 do wniosku – odniesieniu do kryteriów oceny merytorycznej oraz pozostałych załącznikach do wniosku. | Projekt otrzymuje punkty w zależności od spełnienia:   * warunku a – **5 pkt.** * warunku b – **3 pkt.** * warunku c – **2 pkt.** | **5** |
| 7. | Udział partnerów w projekcie | Kryterium premiuje projekty, które realizowane będą w formie partnerstwa. | Punkty będą przyznawane za udział przynajmniej 1 partnera w projekcie. | **5** |
|  |  |  | **Razem** | **100** |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Środek poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego** | | |
| 1 | Budowa azyli centralnych w osi jezdni | 13 | Dobudowa drugiej jezdni |
| 2 | Budowa azylu centralnego na dojeździe do skrzyżowania | 14 | Wydzielenie pasa dla ruchu rowerowego na jezdni |
| 3 | Sygnalizacja świetlna na przejściu dla pieszych | 15 | Wydzielenie pasa dla ruchu ciężkiego / wolnego |
| 4 | Budowa wyniesionego przejścia dla pieszych | 16 | Poprawa szorstkości nawierzchni poza skrzyżowaniem |
| 5 | Budowa zatoki autobusowej na obszarach niezabudowanych | 17 | Instalacja barier ochronnych wzdłuż krawędzi jezdni |
| 6 | Budowa naprzemiennych skrętów w lewo na skrzyżowaniu | 18 | Usunięcie przeszkód stałych z otoczenia drogi np. drzew, słupów itp. |
| 7 | Instalacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu o 4 wlotach | 19 | Budowa tunelu dla ruchu pojazdów lub ruchu niezmotoryzowanego (segregacja ruchu) |
| 8 | Zamknięcie jednego dojazdu na skrzyżowaniu o 4 wlotach | 20 | Wydzielenie pasa dla pojazdów włączających się do ruchu |
| 9 | Wydzielenie pasów do lewoskrętu na skrzyżowaniach bez sygnalizacji świetlnej | 21 | Odejście od prostoliniowego przebiegu jezdni |
| 10 | Wydzielenie przestrzeni dla ruchu lekkiego, w tym budowa chodnika, ścieżki rowerowej, utwardzonego pobocza | 22 | Zwiększenie przestrzeni dla niechronionych uczestników ruchu drogowego na obiektach inżynierskich |
| 11 | Wydzielenie pasów i fazy świateł do skrętu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną | 23 | Sytuowanie znaków na tle fluorescencyjnym |
| 12 | Budowa wygrodzenia wzdłuż chodnika | 24 | Optyczne zawężenie szerokości jezdni oraz poboczy |