



**Fundusze Europejskie**  
Infrastruktura i Środowisko

**Unia Europejska**  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



**BROSZURA**



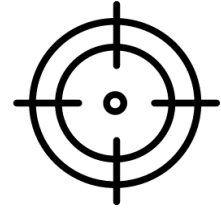
**EWALUACJA KRYTERIÓW I SYSTEMU WYBORU  
PROJEKTÓW  
W RAMACH III-VI OSI PRIORYTETOWYCH  
PROGRAMU OPERACYJNEGO  
INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO 2014-2020**



## O BADANIU

### CELE

Celem badania była ewaluacja kryteriów i systemu wyboru projektów w ramach III-VI osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020. Na potrzeby badania wyróżniono dwa główne obszary przedmiotowe ewaluacji, tj.:



- ❖ ocenę systemu oraz procesu wyboru i oceny projektów (poza kryteriami), czyli zasad i sposobu realizacji naboru i oceny wniosków dot. przedkładanych projektów;
- ❖ ocenę jakości kryteriów wyboru projektów, czyli zestawu określonych wymogów formalnych i merytorycznych, zawartych w szczegółowym opisie osi priorytetowych, które muszą spełnić projekty, aby uzyskać dofinansowanie z publicznych środków wspólnotowych.

## WYNIKI BADANIA

### SYSTEM ORAZ PROCES WYBORU I OCENY PROJEKTÓW

#### *Prawidłowość rozplanowania konkursów*

Rozplanowanie dotychczasowych konkursów było właściwe. Założone terminy naborów, w większości, nie powodują negatywnych skutków w osiągnięciu celów Ram Wykonania (poziom realizacji wskaźników na rok 2018 nie jest zagrożony). Okres trwania naborów i oceny wniosków został zaplanowany adekwatnie do ilości złożonych wniosków jak i potencjału osobowego CUPT, ale przede wszystkim - do możliwości wnioskodawców w kwestii przygotowania właściwej dokumentacji. Jedynym problemem, który wyklarował się w trakcie badania są opóźnienia w uzyskiwaniu decyzji środowiskowych od właściwych organów. Długość trwania naborów odpowiadała także na potrzeby wnioskodawców i potencjalnych beneficjentów. Przedłużenie trwania naboru w przypadku Działania 3.2 uznano za właściwe - ze względu na skomplikowanie projektów w ramach tego konkursu (transport intermodalny) oraz konieczność uwzględnienia wejścia w życie ustawy regulującej ten obszar tematyczny.



#### *Sposób organizacji i sprawność realizacji systemu oceny i procesu wyboru projektów*

Zarówno regulaminy jak i ogłoszenia konkursów są czytelne i zrozumiałe, a dane do opracowania dokumentacji łatwo dostępne (przede wszystkim na stronie CUPT oraz portalu Funduszy Europejskich). Dokumenty wymagane do złożenia wraz z wnioskiem o dofinansowanie również można ocenić jako precyzyjne i zrozumiałe. Wszelkie wątpliwości w kwestii ich interpretacji mogły zostać wyjaśnione w wyniku konsultacji z IOK - za pośrednictwem bezpośrednich pytań o interpretacje danych kwestii lub próśb o wskazanie informacji/miejsca, gdzie informacje takie mogą zostać uzyskane. Wnioskodawcy mieli również możliwość zdobycia potrzebnych informacji, na temat składania wniosku, podczas szkoleń organizowanych przez CUPT. Przydatnym narzędziem były również instrukcje wypełniania wniosków, z których skorzystała duża część wnioskodawców. Działania informacyjne prowadzone przez CUPT można zatem uznać za zadowalające i w większości skuteczne. Zakres dokumentów wymaganych w konkursach przeprowadzanych w ramach POIiŚ jest bardzo duży, jednak nie odbiega on zbytnio od innych programów operacyjnych. Właściwy proces oceny wniosków jest zagwarantowany przez dobrze przygotowanych członków KOP (pracowników CUPT), działających na podstawie wytycznych dot. procesu wyboru projektów zawartych w dokumentach strategicznych. System



został ogólnie oceniony pozytywnie ze względu na jego przejrzystość, bezstronność i sprawiedliwość oraz fakt, iż gwarantuje wybór projektów wysokiej jakości.

W celu dalszego doskonalenia systemu oceny zaleca się organizowanie szkoleń (w formie warsztatów) z udziałem wszystkich osób wchodzących w skład KOP, których celem będzie wypracowanie jednolitych i wspólnych instrukcji oceny kryteriów miękkich (np. komplementarność, ponadregionalność projektu, zgodność ze strategiami zewnętrznymi, polityki horyzontalne, ograniczanie wpływu na środowisko naturalne) na poziomie całej instytucji.

#### KRYTERIA WYBORU PROJEKTÓW – KRYTERIA HORYZONTALNE

Ocena aktualnych horyzontalnych kryteriów formalnych (po zmianach wynikających z tzw. ustawy wdrożeniowej) jest dość pozytywna pod kątem ich sformułowania oraz poprawności ich opisów. Wątpliwości nie budzą także sytuacje dokonywania oceny podobnego / tożsamego kryterium na więcej niż jednym etapie oceny (np. kryterium kompletność dokumentacji aplikacyjnej). Do kryteriów, w przypadku których zidentyfikowano trudności (pod kątem ich sformułowania, zakresu lub sposobu opisu) zaliczono:



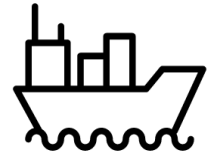
- ❖ Kryterium *Wnioskodawca nie podlega wykluczeniu z ubiegania się o dofinansowanie* – zasadne jest doprecyzowanie kryterium poprzez wyjaśnienie czy wykluczeni są także wnioskodawcy, wobec których zakaz w chwili składania wniosku nie jest prawomocny oraz tego, jak traktowani są wnioskodawcy, wobec których minął już zasądzony okres wykluczenia;
- ❖ Kryterium *Kompletność dokumentacji aplikacyjnej: wniosku i załączników* - największym problemem było pozyskanie w terminie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. **Warto rozważyć w przyszłości (tj. w kolejnej perspektywie finansowej) dopuszczenie możliwości uzupełniania decyzji z datą po zakończeniu naboru, ale nie późniejszą niż wynikałoby to z wezwania IOK do złożenia uzupełnienia (przy spełnieniu ściśle określonych warunków). Wprowadzenie proponowanego rozwiązania musiałoby łączyć się z odpowiednimi działaniami informacyjnymi wobec wnioskodawców** (np. w postaci odpowiednich zapisów w instrukcji, wprowadzenia dodatkowego elementu szkoleń). Działania takie powinny wskazywać na to, że możliwość taka może być stosowana tylko w ściśle określonych sytuacjach (musiałyby zostać wskazane konkretne okoliczności) a ciężar udowodnienia spełnienia wszystkich przesłanek spoczywałby w całości na wnioskodawcy. Przyjmując takie rozwiązanie **ważne będzie także doprecyzowanie użytych sformułowań „należyta staranność” i „przyczyny niezależne”;**
- ❖ *Ponadregionalność projektu* – zasadne wydaje się **dookreślenie opisu kryterium poprzez wskazanie, że projekt ma wpisywać się w cele działań strategii, a nie z nich wynikać** (może to bowiem wprowadzać w błąd);
- ❖ Kryterium *Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)* – w przypadku tego kryterium zidentyfikowano, z jednej strony niejednakowe podejście w ocenie projektów przez ekspertów, a z drugiej strony problemy wnioskodawców w takim opisanu powiązania swoich projektów z przedmiotową Strategią, aby uzyskać maksymalną liczbę punktów. **Zaleca się wypracowanie jednej, wspólnej dla wszystkich członków KOP, instrukcji oceny tego kryterium – dzięki czemu zapewni się jednolite podejście w ocenie na poziomie całej instytucji. W tym celu, zasadne wydaje się prowadzenie szkoleń/warsztatów z udziałem wszystkich członków KOP.**
- ❖ *Kryteria dotyczące polityk horyzontalnych*– kryteria zostały ocenione jako mało praktyczne w ocenie



projektów transportowych z uwagi na fakt, że ich ocena zależy wyłącznie od opisu przedstawionego we wniosku. Zasadne jest **dookreślenie w opisie kryteriów, jak należy rozumieć pozytywny i neutralny wpływ na poszczególne polityki** (jakie elementy powinny być ujęte w projekcie, by wykazać wpływ pozytywny/neutralny). Ważne jest też **wskazanie definicji „uniwersalnego projektowania”** lub wskazanie dokumentu, gdzie taka definicja się znajduje.

#### KRYTERIA DLA III OSI PRIORYTETOWEJ

Jakość opracowanych w ramach III OP kryteriów wyboru projektów jest na wysokim poziomie. W trakcie badania nie zidentyfikowano kryteriów wymagających poprawy w zakresie zrozumiałości czy weryfikowalności. Kryteria są w większości traktowane przez wnioskodawców jako jednoznaczne i obiektywne. Najlepiej pod tym względem zostały ocenione kryteria formalne, nieco gorzej merytoryczne I i II stopnia. **Wśród kryteriów, które w opinii wnioskodawców cechują się najniższym stopniem obiektywności, jednoznaczności, weryfikowalności, zrozumiałości i precyzyjności wskazywano przede wszystkim kryteria horyzontalne (np. Spójność informacji zawartych we wniosku, załącznikach do wniosku czy Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej).** Wpływ na taki stan rzeczy może mieć fakt, że niemal wszystkie projekty w tej osi (poza trwającym naborem konkursowym w ramach działania 3.2 - C: Transport intermodalny) realizowane są w trybie pozakonkursowym, który zmniejsza konieczność rywalizacji z innymi potencjalnymi beneficjentami oraz daje większą elastyczność na etapie przygotowania wniosku (np. w zakresie czasu). Nie zidentyfikowano problemów w zakresie spójności wewnętrznej. Kryteria nie wykluczają się wzajemnie oraz nie dochodzi do sytuacji, że zastosowane kryteria dyskryminują potencjalnych beneficjentów.



Zestaw kryteriów zapewnia realizację celów POIiŚ oraz celów szczegółowych sformułowanych dla III OP. Mimo że kryteria wyboru nie odnoszą się bezpośrednio do wskaźników programowych czy Ram Wykonania, to wysoko oceniono ich wpływ na realizację założeń w tym zakresie – przede wszystkim ze względu na ich spójny i logiczny charakter pozwalający na całościową ocenę projektów. Można oczywiście wskazać kryteria, które pozostają w ściślejszym związku z realizowanym wskaźnikiem – np., w przypadku projektów intermodalnych, kryterium merytoryczne I stopnia *Wielkość pracy przewozowej, która dzięki projektowi zostanie przełożona z dróg na inne gałęzie transportu* pozostaje w ścisłym związku ze wskaźnikiem rezultatu *Praca przewozowa w transporcie intermodalnym*. Ze względu na brak projektów tego typu (aktualnie trwa nabór wniosków) trudno jednak ocenić siłę tego związku.

#### KRYTERIA DLA IV OSI PRIORYTETOWEJ

Zdecydowana większość kryteriów formalnych została oceniona pozytywnie pod kątem obiektywności, jednoznaczności, weryfikowalności oraz zrozumiałości i precyzyjności. Najbardziej problemowym okazało się kryterium *Położenie w ciągach dróg krajowych (w tym ekspresowych) należących do sieci TEN-T*. Najtrudniejsze było zweryfikowanie przez wnioskodawców informacji o tym czy dany odcinek drogi znajduje się w sieci (bazowej lub kompleksowej/uzupełniającej) TEN-T. Trudność ta wynikała z braku odpowiednich dokumentów/map na poziomie innym niż krajowym. By uniknąć tego typu problemów w przyszłości, **zaleca się: 1/ nałożenie na wnioskodawców obowiązku dołączenia do wniosków stosownych dokumentów z MIB (promesy potwierdzające status drogi objętej projektem); 2/ stworzenie przez MIB szczegółowej i (najlepiej) interaktywnej mapy przedstawiającej aktualny stan sieci bazowej i kompleksowej TEN-T w kraju (mapa powinna przedstawiać sieć nie tylko drogową, ale także kolejową, a także lokalizacje portów lotniczych, portów morskich oraz węzłów/terminali intermodalnych oraz powinna być aktualizowana w czasie).** Uzupełnieniem mapy powinno być również zestawienie przedstawiające opis wszystkich odcinków i węzłów sieci TEN-T w kraju.







Kryteria merytoryczne I stopnia najlepiej oceniono pod kątem ich obiektywności oraz weryfikowalności, relatywnie gorzej zaś jednoznaczności oraz zrozumiałości i precyzyjności. Analiza tej grupy kryteriów pozwoliła na zidentyfikowanie konkretnych trudności w ich stosowaniu oraz określenie możliwych zaleceń w celu ich ograniczenia:

- ❖ Kryterium *Przygotowanie projektu do realizacji* – warto rozważyć **uwzględnienie w ocenie faktu posiadania dokumentacji przetargowych lub specyfikacji istotnych warunków zamówienia na postępowania jeszcze nie rozpoczęte** (tj. wyliczenie współczynnika wartości kontraktów, dla których takie dokumenty istnieją w odniesieniu do wartości całkowitej projektu);
- ❖ Kryterium *Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego* – negatywnie oceniono brak odniesienia w opisie kryterium do ustawy, która reguluje metodykę i zakres BRD; brak przyznawania punktów w sytuacji, kiedy audyt zidentyfikował błędy/usterki a wnioskodawca jest w stanie udowodnić, że je skutecznie usunął. Mając to na uwadze, **zaleca się doprecyzowanie opisu (poprzez odwołanie do odpowiednich zapisów aktów prawnych - metodologię i zakres audytu BRD określono w art. 2b ustawy o drogach publicznych, implementującej w tym zakresie przepisy Dyrektywy 2008/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej)** oraz **uwzględnienie w pozytywnej ocenie sytuacji, gdy wnioskodawca usunął wady i usterki zidentyfikowane w trakcie audytu lub wykazał powody ich nieusunięcia**. Analiza tego kryterium wskazała również na **zasadność przeanalizowania możliwości wydzielenia osobnego kryterium dotyczącego rozwiązań ITS (z uwagi na poziom zaawansowania POIiŚ 2014-2020, takie kryterium mogłoby być wprowadzone dopiero w ramach POIiŚ 2020+)**. W celu zagwarantowania jakości tych rozwiązań, możliwe byłoby opracowanie zamkniętego katalogu tego typu systemów, z którego wnioskodawcy wybieraliby elementy, które chcą zrealizować;
- ❖ Kryterium Liczba wypadków rocznie w przeliczeniu na 1 km – zidentyfikowano **potrzebę wypracowania przez CUPT (np. we współpracy z przedstawicielami Policji) jednolitej metodologii, która byłaby stosowana przez wszystkie organy przekazujące tego typu dane** (warto w tym celu uwzględnić metodykę stosowaną przez Polskie Obserwatorium BRD).

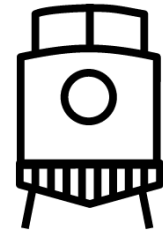
Poza oceną sformułowania kryteriów, analizie poddano także ich spójność wewnętrzną. Nie zidentyfikowano kryteriów, które wykluczałyby się wzajemnie. Analiza treści dokumentów programowych wskazała także, że zachowana jest spójność między nimi a kryteriami. Zidentyfikowano jedynie pojedyncze przypadki niespójności między nazwami, opisami i zasadami oceny kilku kryteriów – w takich przypadkach zalecono zmiany nazw lub opisów kryteriów.

Dość pozytywnie oceniono skuteczność kryteriów IV OP POIiŚ, pod kątem ich adekwatności względem celów Programu i celów szczegółowych osi priorytetowej; typów możliwych projektów do realizacji oraz zasad wyboru projektów do dofinansowania czy specyfiki beneficjentów. W trakcie analiz zwrócono uwagę na **potrzebę wydzielenia osobnego kryterium dotyczącego rozwiązań ITS w projektach (jako dodatkowe kryterium merytoryczne I stopnia), które wzmocnić mogłoby efekty projektów w postaci zwiększenia płynności ruchu na drogach (kryterium takie mogłoby zostać wykorzystane np. w ramach przyszłej perspektywy finansowej)**. Mimo że kryteria wyboru nie odnoszą się bezpośrednio do wskaźników programowych czy Ram Wykonania, to wysoko oceniono ich wpływ na realizację założeń w tym zakresie – przede wszystkim dzięki istotnej wadze kryterium *przygotowanie projektu do realizacji*, ale też dzięki kryteriom dotyczącym bezpieczeństwa czy zgodności projektów z POIiŚ, z SzOOP oraz regulaminami konkursów (w przypadku projektów konkursowych).



Analiza kart ocen wniosków wykazała, że wszyscy wnioskodawcy otrzymali maksymalną liczbę punktów tylko za 1 kryterium - *ograniczenie wpływu na środowisko naturalne*. Wskazuje to, że **kryterium w żaden sposób nie różnicowało wyników całościowej oceny – być może warto zastanowić się nad jego przeniesieniem na etap oceny merytorycznej II stopnia**. Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku kryterium **zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)** – tylko dwa z analizowanych projektów otrzymały maksymalną liczbę punktów, jeden projekt otrzymał 0. Można więc mówić o niewielkim znaczeniu tego kryterium w całościowej ocenie. Wśród kryteriów, z którymi wnioskodawcy mieli najmniejsze problemy (tj. takie, za które otrzymywali wartość punktową możliwie najbardziej zbliżoną do wartości maksymalnej) można wskazać też: *ponadregionalność projektu; komplementarność; stopień wykorzystania przepustowości drogi* – w tych przypadkach średnia wartość otrzymywanych punktów stanowiła co najmniej 70% wartości maksymalnej.

Ocena kryteriów potwierdziła ich istotny wpływ (przede wszystkim w trybie konkursowym) na wybór do dofinansowania projektów o wysokiej jakości oraz wpływ na możliwość całościowej oceny inwestycji (zapewniają to głównie tzw. kryteria miękkie: *komplementarność, ograniczenie wpływu na środowisko oraz zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego*). Analizy nie potwierdziły ryzyka dyskryminacji, jakiegokolwiek kategorii beneficjentów, w ubieganiu się o dofinansowanie.



#### KRYTERIA DLA V OSI PRIORYTETOWEJ

Stosowane kryteria, w ramach poszczególnych typów projektów stosowanych w V osi priorytetowej należy ocenić wysoko. Zarówno przedstawiciele IZ, CUPT jak i wnioskodawców w zdecydowanej większości wskazywali, że **kryteria są zrozumiałe, precyzyjne, weryfikowalne, obiektywne oraz jednoznaczne**. Pojawiły się jednak pewne kwestie problematyczne związane z kryteriami, elementami oceny oraz definicjami, które opisano poniżej:

- ❖ Kryterium *Efektywność energetyczna* – brak wskazania przykładowych i zalecanych działań jakie wpływały by na wyższą efektywność energetyczną dworców. W przypadku realizacji POIiŚ 2020+ **warto doprecyzować to kryterium;**
- ❖ Definicja aglomeracji – problem z definiowaniem czy dany przewóz jest w obrębie aglomeracji czy już jest przewozem regionalnym. W kwestii tej została wydana interpretacja IZ, jednakże w przypadku realizacji POIiŚ 2020+, **warto bardziej szczegółowo zdefiniować to pojęcie;**
- ❖ Kryterium *Zapewnienie poprawy jakości taboru wykorzystywanego w przewozach* – brak kryteriów, które oceniałyby poprawę jakości. **Zaleca się zmianę nazwy kryterium**. W obecnym brzmieniu „opisu kryterium” oceniane jest wykorzystanie taboru (do przewozów o charakterze użyteczności publicznej lub do przewozów komercyjnych tylko pod określonymi warunkami) oraz przyporządkowanie taboru do linii kolejowych TEN-T/poza TEN-T/miejskich.

Problematycznymi dla beneficjentów do spełnienia okazały się również kryteria:

- ❖ Kryterium *Oddzielenie ruchu aglomeracyjnego od towarowego lub pasażerskiego dalekobieżnego* – kryterium problematyczne do spełnienia przez wnioskodawców, ponieważ w ich ocenie transport pasażerski i towarowy przebiega po tych samych torach i jest trudny w rozdzieleniu. Kryterium ocenia czy w wyniku realizacji projektu przewidziano w projekcie elementy, które w ogólnej definicji tworzą warunki do zmiany: budowę dodatkowych torów, w tym mijanek lub przystanków kolejowych; zastosowanie innych rozwiązań technicznych służących poprawie płynności ruchu kolejowego w obrębie aglomeracji. Problemem nie jest definicja kryterium, a uciążliwość jego spełnienia;



- ❖ Kryterium *Ponadregionalność projektu* - kryterium problematyczne do spełnienia przez wnioskodawców. Badani wskazywali, że w części realizowanych projektów ciężko wykazać ich ponadregionalny charakter. Należy zaznaczyć, że kryterium stosowane jest jedynie w wybranych Działaniach w trybie konkursowym.
- ❖ Kryterium *Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)* – niski poziom wiedzy wnioskodawców nt. celów strategii oraz przełożenia strategii na realizowane projekty. Problem ten nie jest co prawda bezpośrednio związany z przyjętym kryterium (jego sformułowaniem), jednakże kwestię tę należy mieć na uwadze i **uwzględnić ją w ramach szkoleń dla wnioskodawców.**

Na podstawie badań eksperckich oraz benchmarkingowych **zaleca się rozważenie dodania, w przypadku perspektywy POIiŚ 2020+, następujących kryteriów:**

- ❖ *Całościowy koszt cyklu życia maszyny (Life cycle cost)* – kryterium to miałyby polegać na ocenie przewidywanej długości funkcjonowania taboru oraz kosztów eksploatacji i na tej podstawie oceniać efektywność kosztową zakupionego taboru;
- ❖ *Gotowość do obsługi taboru* – wnioskodawca powinien wykazać, że posiada odpowiednie zaplecze do obsługi taboru (hale, personel itp.) oraz źródła, z których finansowany będzie koszt eksploatacji zakupionego taboru;
- ❖ *Efektywność kosztowa* - kryterium takie stosowane jest w niektórych RPO. Wyliczony w nich został średni koszt modernizacji 1 km linii kolejowych spełniających określone parametry, koszt zakupu taboru, czy koszt modernizacji dworca względem liczby obsługiwanych pasażerów. Na tej podstawie zostały utworzone przedziały. W zależności od efektywności kosztowej, projekt jest kwalifikowany do danego przedziału a następnie przyznawane są punkty w zależności od efektywności. Kryterium takie zaleca się wprowadzić w przypadku projektów taborowych i dworcowych - uwzględniając koszt realizacji jednej jednostki wskaźnika rezultatu.

Zaprojektowany system kryteriów jest spójny z celami szczegółowymi V OP POIiŚ 2014-2020. Kryteria i/lub typy projektów bezpośrednio wpisują się w poszczególne wskaźniki produktu i rezultatu. Przeprowadzona analiza nie wykazała sprzeczności oraz ewentualnych problemów z wyborem projektów przyczyniających się do osiągnięcia wskaźników, Ram Wykonania oraz celów. **Stosowane kryteria pozwalają na całościową ocenę projektu.** Przede wszystkim wpływają na wyższą jakość składanych projektów (przy założeniu, że wnioskodawcy przygotowując wniosek, zwracają uwagę na kryteria opisane w dokumentacji). Kryteria „wymuszają” stosowanie pewnych rozwiązań, które mogłyby być pominięte przez wnioskodawcę, gdyby takich kryteriów nie było. **Stosowane kryteria pozwalają też na weryfikację jakości oraz wybór lepszych projektów.** W przypadku trybu pozakonkursowego, możliwość wielokrotnego wzywania wnioskodawcy do uzupełnień również wpływa na wyższą jakość projektów - poprzez możliwość wprowadzania poprawek do wniosku.

#### KRYTERIA DLA VI OSI PRIORYTETOWEJ

Wykorzystywany w VI OP zestaw kryteriów oceny projektów jest **obiektywny, jednoznaczny, weryfikowalny oraz zrozumiały i precyzyjny.** Najlepiej pod tym względem oceniono kryteria formalne, nieco gorzej merytoryczne I i II stopnia. Wnioskodawcy podnosili jedynie problem trudności weryfikacji kryterium *Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)*. Wynika to jednak z niskiego poziomu wiedzy wnioskodawców nt. celów Strategii. **Konieczne jest przeprowadzenie działań informacyjnych (np. szkolenie,**





**materiał edukacyjny), których celem będzie wyjaśnienie celu, w jakim jest stosowane kryterium oraz omówienie sposobu jego oceny (w tym czynników i zmiennych branych pod uwagę).**

Projekty w ramach VI osi priorytetowej realizowane są w trybie pozakonkursowym, co utrudnia ocenę wpływu kryteriów na jakość projektów. Należy jednak uznać, że sama obecność kryteriów wpływa pozytywnie na jakość przygotowanej dokumentacji projektowej, co jest szczególnie ważne w przypadku projektów infrastrukturalno-taborowych z zakresu transportu zbiorowego w miastach – o dużej złożoności.

Nie zostały zidentyfikowane kryteria, których zastosowanie jest tylko pozorne lub nie ma związku z realizacją celów POIiŚ. Nie może też być mowy o dyskryminacji jakiegoś typu potencjalnych beneficjentów – katalog jest jasny i czytelny.

W ramach benchmarkingu kryteriów wyboru projektów z obszaru transportu zbiorowego w miastach (stosowanych w ramach RPO) **zidentyfikowano kryteria dotyczące efektywności kosztowej. Ich wykorzystanie w ramach zestawu kryteriów VI OP mogłoby zwiększyć efektywność wydatkowania środków publicznych.**

#### REALIZACJA POLITYK HORYZONTALNYCH

Projekty realizowane z funduszy unijnych powinny być zgodne z politykami horyzontalnymi, tj. celami strategicznymi i priorytetami rozwojowymi określonymi w strategii Europa 2020. Zasadami horyzontalnymi są: promowanie równouprawnienia mężczyzn i kobiet, zapobieganie dyskryminacji, zrównoważony rozwój.



W kryteriach wyboru zasady horyzontalne znalazły szczególne miejsce w zapisach dwóch kryteriów:

1. **Zasada zapobiegania dyskryminacji i równość szans kobiet i mężczyzn** - Sprawdzana jest zgodność projektu z horyzontalnymi zasadami niedyskryminacji i równości szans ze względu na płeć. W szczególności przedmiotem sprawdzenia jest czy projekt nie ogranicza równego dostępu do zasobów (towarów, usług, infrastruktury) ze względu na płeć, 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 racjonalnych usprawnień zapewniających dostępność oraz możliwości korzystania ze wspieranej infrastruktury. Kryterium to zapewnia realizację polityk horyzontalnych związanych z promowaniem równouprawnienia mężczyzn i kobiet i zapobieganiem dyskryminacji.
2. **Zasada zrównoważonego rozwoju** - Sprawdza się, 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. Kryterium to zapewnia realizację polityk horyzontalnych związanych ze zrównoważonym rozwojem.

Dodatkowo, w niektórych sektorowych kryteriach merytorycznych II stopnia stosowane są kryteria zobowiązujące projektodawcę do podjęcia konkretnych działań, np. w Działaniu 5.2 w typie projektu „unowocześnie (zakup lub modernizacja) taboru kolejowego” stosowane jest kryterium „dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych”. Natomiast w Działaniu 6.1. obecne jest kryterium „dostosowanie do osób o ograniczonej możliwości poruszania się”.





Biorąc pod uwagę powyższe kryteria oceniono, że wpływają one pozytywnie na realizowanie polityk horyzontalnych. Zwrócono jednak uwagę, że kryteria te sprawiają problem zarówno wnioskodawcom jak i przedstawicielom IZ POIiŚ oraz CUPT, przez co są one często traktowane jako obowiązek do spełnienia a nie rzeczywiste zastanowienie się nad problemem, na który zwracają uwagę polityki horyzontalne. **Zaleca się, z jednej strony dalsze szkolenie pracowników CUPT oraz wnioskodawców w obszarze polityk horyzontalnych, z drugiej strony - przygotowanie większej liczby kryteriów merytorycznych II stopnia, w tych obszarach, w których jest to zasadne. Dodatkowo, warto w opisie kryteriów ująć konieczność wykonania analizy wpływu projektu na polityki horyzontalne. W przypadku pozytywnego bądź neutralnego wpływu, projekt powinien zostać oceniony pozytywnie. Gdyby projekt natomiast wpływał negatywnie, wnioskodawca zobowiązany byłby do wprowadzenia działań w projekcie zapewniających równość szans czy zrównoważony rozwój.**

#### REALIZACJA RAM WYKONANIA

**Wskaźniki postępu finansowego Ram Wykonania oraz wartość kluczowych etapów wdrażania określonych na 2018 rok zostały w większości osiągnięte.**



Wartości dla KEW zostały przekroczone we wszystkich analizowanych OP POIiŚ 2014-2020. W przypadku wskaźnika finansowego, wysoki stopień osiągnięcia wskaźnika odnotowano w osi priorytetowej III (98%) oraz IV w odniesieniu do regionów słabej rozwiniętych (77%). Na koniec października 2017 roku stopień realizacji wskaźnika finansowego w IV OP dla regionu lepiej rozwiniętego wyniósł 0%, ale tutaj również nie zidentyfikowano ryzyka nieosiągnięcia zakładanej wartości na koniec 2018 roku, gdyż podpisano umowę na realizację projektu, który to gwarantuje. Również w V osi priorytetowej wartość wskaźnika finansowego jest wysoka (72%).

Zdaniem przedstawicieli IZ POIiŚ nie ma ryzyka, że wskaźniki finansowe nie zostaną osiągnięte do końca 2018 roku, gdyż już teraz wartość złożonych wniosków o płatność zabezpiecza zakładany poziom wydatków.

Podstawowymi kryteriami zapewniającymi realizację projektów, które pozwolą na wypełnienie zobowiązań wynikających z przyjętych Ram Wykonania, są kryteria oceniające przygotowanie projektu do realizacji – stosowane we wszystkich analizowanych osiach priorytetowych POIiŚ.

Nie zidentyfikowano znaczących zagrożeń dla realizacji celów końcowych, choć sytuacja w osiach priorytetowych IV oraz VI wymagać będzie monitorowania. Liczne zidentyfikowane ryzyka występujące podczas realizacji inwestycji skłaniają do położenia jeszcze większego nacisku na dobre przygotowanie projektów do realizacji.

**W przypadku ogłaszania kolejnych konkursów (po 2017 roku) w ramach IV OP, rekomenduje się wprowadzenie kryterium merytorycznego II stopnia pn. *Przygotowanie projektu do realizacji*.** Kryterium to powinno zawierać takie elementy jak:

- ❖ posiadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obejmującej wszystkie elementy projektu, które jej wymagają;
- ❖ posiadanie dokumentacji budowlanej;
- ❖ opracowaną dokumentację przetargową;
- ❖ posiadanie decyzji budowlanej.