

Załącznik do Uchwały nr 42/2016 Komitetu Monitorującego
Regionalny Program Operacyjny Województwa
Lubelskiego na lata 2014-2020 z dnia 22 kwietnia 2016 r.

Wybrane działania (typy projektów) współfinansowane z EFRR

B. KRYTERIA FORMALNE SPECYFICZNE

DZIAŁANIE 8.2 LOKALNY UKŁAD TRANSPORTOWY

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
1.	Projekt dotyczy wyłącznie dróg powiatowych	Kryteria zerojedynkowe. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”. Kryteria indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu. Kryteria będą oceniane na etapie oceny formalnej. Kryteria zostaną zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia wybranych kryteriów.	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.
2.	Projekt jest realizowany zgodnie z Programem Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego, przedstawiającym rozwój sieci drogowej zgodnie z celami Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 z perspektywą do 2030 r.	Kryteria zerojedynkowe. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”. Kryteria indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu. Kryteria będą oceniane na etapie oceny formalnej. Kryteria zostaną zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia wybranych kryteriów.	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.
3.	Projekt wykazuje się pozytywnym wpływem na zmniejszenie zatorów i usunięcie wąskich gardeł oraz uwzględnia elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego (projekt wykazuje większą od zera oszczędność czasu w przewozach pasażerskich i towarowych oraz zmniejszenie kosztów wypadków i/lub zwiększenie minimalnej prędkości przejazdu (jeżeli występuje)).	Kryteria zerojedynkowe. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”. Kryteria indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu. Kryteria będą oceniane na etapie oceny formalnej. Kryteria zostaną zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia wybranych kryteriów.	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.

4.	<p>Projekt obejmuje inwestycje w drogi lokalne, które zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia¹ z siecią TEN-T²</p> <p><i>lub</i></p> <p>Projekt obejmuje inwestycje w drogi lokalne, które zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi</p> <p><i>lub</i></p> <p>Projekt obejmuje inwestycje w drogi lokalne, które zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi w ramach projektów komplementarnych CT7 do projektów głównych związanych z terenami inwestycyjnymi realizowanymi w ramach CT3.</p>	<p>Kryteria zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”.</p> <p>Kryteria indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.</p> <p>Kryteria będą oceniane na etapie oceny formalnej. Kryteria zostaną zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia wybranych kryteriów.</p>	<p>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</p>
5.	<p>Wsparta infrastruktura będzie dostosowane (zgodnie z koncepcją uniwersalnego projektowania³) do potrzeb osób z różnymi formami niepełnosprawności</p>	<p>Kryteria zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości</p>	<p>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</p>

¹ Poprzez „bezpośrednie połączenie” należy w tym kryterium rozumieć drogi lokalne łączące się fizycznie bezpośrednio z istniejącą, budowaną lub planowaną do budowy w obecnej perspektywie finansowej siecią TEN-T. Dlatego też o spełnieniu tego warunku w przypadku drogowej sieci TEN-T można mówić, jeżeli budowany lub przebudowany odcinek drogi lokalnej fizycznie łączy się z węzłem autostrady lub drogi ekspresowej. W praktyce może wystąpić przypadek, gdy taki odcinek drogi lokalnej został już przebudowany i spełnia wymagane parametry techniczne – w takim przypadku można realizować bezpośrednio przylegający do niego odcinek tej samej drogi lokalnej (o tej samej kategorii i numerze), jeżeli jest to niezbędne dla osiągnięcia efektu sieciowego – w żadnym przypadku jednak nie dalej niż do najbliższego skrzyżowania z drogą krajową lub wojewódzką. Takie same zasady mają zastosowanie do bezpośrednich połączeń dróg z: 1) innymi sieciami TEN-T: kolejowymi, portami lotniczymi, portami morskimi, portami rzeczными; 2) przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi zlokalizowanymi poza siecią TEN-T; 3) istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi (fizycznie istniejącymi, budowanymi lub planowanymi lub do budowy w obecnej perspektywie finansowej).

² przez **sieć TEN-T** należy rozumieć sieć bazową i kompleksową wyznaczoną w Rozporządzeniu 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.

³ Zgodnie z definicją zawartą w *Wytycznych MliR w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020 z dnia 8 maja 2015 r. koncepcja uniwersalnego projektowania* to projektowanie produktów, środowiska, programów i usług w taki sposób, by były użyteczne



		<p>logicznych „TAK”, „NIE”.</p> <p>Kryteria indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.</p> <p>Kryteria będą oceniane na etapie oceny formalnej. Kryteria zostaną zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia wybranych kryteriów.</p>	
--	--	--	--

dla wszystkich, w możliwie największym stopniu, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego projektowania. Uniwersalne projektowanie nie wyklucza możliwości zapewniania dodatkowych udogodnień dla szczególnych grup osób z niepełnosprawnościami, jeżeli jest to potrzebne.



I. Ocena merytoryczna

C. Kryteria trafności merytorycznej (maksymalnie 100 punktów ogółem)

DZIAŁANIE 8.2 LOKALNY UKŁAD TRANSPORTOWY

Kryteria trafności

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
1	Miejsce realizacji projektu na terenach szczególnie istotnych z punktu widzenia celów RPO WL	Kryterium punktowe. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Kryterium punktuje zwiększenie dostępności do sieci TEN-T, a także przynależność miejsca realizacji projektu do gmin objętych obszarami strategicznej interwencji (OSI) zgodnie z zapisami Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 z perspektywą do 2030 r. Punkty są przyznawane za spełnienie każdego punktu (niezależnie od pozostałych). Punktowane są poszczególne miejsca realizacji projektu, projekt może uzyskać punkty zarówno za zwiększenie dostępności, jak i przynależność do kilku OSI.	Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania). Ocena kryterium będzie polegała na: a) przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów oraz ich wagi (maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 3 tj. 15 pkt), b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.
		Metody pomiaru	Możliwe punkty
		Projekt obejmuje inwestycję w drogę, która bezpośrednio łączy się z węzłem sieci TEN-T	3
		Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) nr 1: Lubelski Obszar Metropolitalny	3
		Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) nr 2: Miasta subregionalne	2
		Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) nr 7: Nowoczesna Wieś	1
		Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) nr 4: Gospodarczego wykorzystania walorów przyrodniczych i kulturowych	1
			Waga
			3
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
2	Poziom przygotowania projektu do realizacji	Kryterium punktowe. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Kryterium punktuje gotowość do realizacji inwestycji w kontekście wartości kontraktów posiadających dokumentację przetargową w stosunku do całkowitej wartości projektu (w zaokrągleniu do pełnych procent).	Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania). Ocena kryterium będzie polegała na: a) przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów oraz ich wagi (maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 2 tj. 10 pkt),

		Punkty są przyznawane za spełnienie jednego z punktów (nie można przyznać punktów z tytułu spełnienia więcej niż jednej metody pomiaru).	b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.
		Metody pomiaru	Możliwe punkty
		Wartość kontraktów posiadających dokumentację przetargową wynosi ponad 75% całkowitej wartości projektu	5
		Wartość kontraktów posiadających dokumentację przetargową wynosi od 50% do 75% włącznie całkowitej wartości projektu	3
		Wartość kontraktów posiadających dokumentację przetargową wynosi od 25% do 50% włącznie całkowitej wartości projektu	1
Kryteria skuteczności / efektywności			
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
1a	Efektywność kosztowa 1 km wybudowanej lub przebudowanej / rozbudowanej drogi	<p>Kryterium punktowe.</p> <p>Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.</p> <p>Kryterium ocenia średni umowny koszt jednostkowy uzyskania 1 jednostki wskaźnika produktu w projekcie w porównaniu z analogicznym kosztem jednostkowym zaplanowanym w Programie. Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika w Programie wyniósł 7 585 524 zł/km (dla 1 km budowanej drogi) i 2 122 156 zł/km (dla 1 km przebudowywanej / rozbudowywanej drogi) i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów tym kryterium.</p>	<p>Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania).</p> <p>Ocena kryterium będzie polegała na:</p> <p>a) wyliczeniu dla projektu wartości umownego kosztu jednostkowego dla danego wskaźnika poprzez podzielenie dofinansowania z EFRR dla projektu przez poziom wskaźnika produktu osiąganego w projekcie (i zaokrąglenia do pełnych złotych), a następnie sprawdzeniu, w którym przedziale mieści się wyliczony wskaźnik i przyznaniu odpowiedniej liczby punktów,</p> <p>b) wyliczeniu umownych kosztów jednostkowych dla danego projektu dla pozostałych wskaźników, które wystąpiły w projekcie oraz przyznaniu odpowiedniej liczby punktów (jeżeli wskaźnik nie występuje w projekcie, przyznaje się za niego 0 punktów),</p> <p>c) wyliczeniu średniej ze wszystkich przyznanych punktów dla wypełnionych wskaźników, a następnie przemnożeniu jej przez wagę (maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 5 tj. 25 pkt),</p> <p>d) przyznaniu 0 punktów - kiedy projekt nie realizuje żadnego ze wskaźników.</p>
		Metody pomiaru	Możliwe punkty
		<i>Dla projektów budowy dróg</i>	<i>Dla projektów przebudowy / rozbudowy dróg</i>
		Efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 5 689 142 zł/km włącznie)	Efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 1 591 617 zł/km włącznie)
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 5 689 143 do 7 585 523 zł/km)	Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 1 591 618 do 2 122 156 zł/km)
			5
			4
			5

		włącznie)	włącznie)		
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 7 585 524 do 9 481 904 zł/km włącznie)	Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 2 122 157 do 2 652 695 zł/km włącznie)	2	
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (9 481 905 zł/km i więcej)	Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (2 652 696 zł/km i więcej)	0	
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium		Opis znaczenia kryterium	
1b	Efektywność kosztowa wybudowania/zmodernizow a nia 1 urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego	<p>Kryterium punktowe.</p> <p>Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.</p> <p>Kryterium ocenia średni umowny koszt jednostkowy uzyskania 1 jednostki wskaźnika produktu w projekcie w porównaniu z analogicznym kosztem jednostkowym zaplanowanym w Programie. Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika w Programie wyniósł 51 565 zł/os. i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów tym kryterium.</p>		<p>Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania).</p> <p>Ocena kryterium będzie polegała na:</p> <p>a) wyliczeniu dla projektu wartości umownego kosztu jednostkowego dla danego wskaźnika poprzez podzielenie dofinansowania z EFRR dla projektu przez poziom wskaźnika produktu osiąganego w projekcie (i zaokrąglenia do pełnych złotych), a następnie sprawdzeniu, w którym przedziale mieści się wyliczony wskaźnik i przyznaniu odpowiedniej liczby punktów,</p> <p>b) wyliczeniu umownych kosztów jednostkowych dla danego projektu dla pozostałych wskaźników, które wystąpiły w projekcie oraz przyznaniu odpowiedniej liczby punktów (jeżeli wskaźnik nie występuje w projekcie, przyznaje się za niego 0 punktów),</p> <p>c) wyliczeniu średniej ze wszystkich przyznanych punktów dla wypełnionych wskaźników, a następnie przemożeniu jej przez wagę (maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 5 tj. 25 pkt),</p> <p>d) przyznaniu 0 punktów - kiedy projekt nie realizuje żadnego ze wskaźników.</p>	
		Metody pomiaru		Możliwe punkty	Waga
		Efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 38 673 zł/os. włącznie)		5	5
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 38 674 do 51 564 zł/os. włącznie)		4	
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 51 565 do 64 455 zł/os. włącznie)		2	
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (64 456 zł/os. i więcej)		0	
Kryteria użyteczności					

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	
1	Wpływ na oszczędność zasobów oraz jakość użytkowania	Kryterium punktowe. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Kryterium punktuje rozwiązania wpływające na poprawę jakości podróżowania.	Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania). Ocena kryterium będzie polegała na: a) przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów oraz ich wagi za każde z zastosowanych w projekcie rozwiązań (przy czym maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 4 tj. 20 pkt), b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.	
		Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga
		Zwiększenie prędkości maksymalnej lub prędkości średniej na drodze o więcej niż 10%, w tym likwidacja punktowych lub odcinkowych ograniczeń prędkości na odcinku drogi, na którym w ramach projektu prowadzone będą prace (zastosowanie rozwiązań zmniejszających zatory i usuwające wąskie gardła w ciągu drogi)	2	4
		Po realizacji projektu nastąpi wzrost nośności drogi do 100 kN lub więcej	1	
		Budowa ciągów pieszo-rowerowych na całym odcinku drogi lub brakujących elementów ciągu pieszo-rowerowego umożliwiających przejazd rowerów całym odcinkiem drogi objętym projektem	1	
		Budowa parkingów dla podróżnych	1	
		Budowa kanalizacji teletechnicznej	1	
		W projekcie przeanalizowano ryzyko zalania, podtopienia, osuwiska czy innego niekorzystnego zdarzenia, skutkującego uszkodzeniem lub zniszczeniem infrastruktury wytworzonej w wyniku realizacji projektu (<i>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</i>)	1	
		W projekcie uwzględniono rozwiązania zapobiegające uszkodzeniom lub przedwczesnemu zużyciu nawierzchni drogi np. dostosowujące do warunków okresowego występowania nawalnych deszczy czy gwałtownych roztopów	1	
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	
2	Wpływ projektu na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym	Kryterium punktowe. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Kryterium punktuje rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo użytkowników drogi. W ramach kryterium obliczamy całkowity współczynnik redukcji wypadkowości w oparciu o metodykę Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD):	Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania). Ocena kryterium będzie polegała na: a) przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów oraz ich wagi za przynależność wskaźnika wr do poszczególnych przedziałów (maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 3 tj. 15 pkt),	

	<p>$wr = wr_1 \times wr_2 \times wr_3$</p> <p>gdzie:</p> <p>$wr$ – całkowity współczynnik redukcji wypadkowości,</p> <p>wr_1, wr_2, wr_3 – współczynniki redukcji wypadkowości przypisane danym środkom poprawy bezpieczeństwa (dokładnie trzy najkorzystniejsze z punktu widzenia analizy ekonomicznej). Jeżeli w projekcie nie zastosowano co najmniej trzech środków poprawy bezpieczeństwa, do wyliczenia całkowitego współczynnika należy zastosować najniższy współczynnik redukcji z listy tyle razy, ile współczynników brakuje.</p> <p>Wykorzystujemy współczynniki redukcji liczby zdarzeń drogowych i ofiar dla inwestycji modernizacyjnych wyłącznie z poniższej listy</p> <ul style="list-style-type: none"> – Budowa azyli centralnych w osi jezdni 0,65 – Budowa azylu centralnego na dojeździe do skrzyżowania 0,55 – Sygnalizacja świetlna na przejściu dla pieszych 0,92 – Budowa wyniesionego przejścia dla pieszych 0,76 – Budowa zatoki autobusowej na obszarach niezabudowanych 0,88 – Budowa naprzemiennych skrętów w lewo na skrzyżowaniu 0,85 – Instalacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu o 4 wlotach 0,80 – Zamknięcie jednego dojazdu na skrzyżowaniu o 4 wlotach 0,77 – Wydzielenie pasów do lewoskrętu na skrzyżowaniach bez sygnalizacji świetlnej 0,75 – Wydzielenie pasów i fazy świateł do skrętu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną 0,80 – Wydzielenie przestrzeni dla ruchu lekkiego, w tym budowa chodnika lub ścieżki rowerowej 0,82 <p>Współczynniki redukcji liczby zdarzeń drogowych i ofiar dla inwestycji dotyczących budowy (można wykorzystać do wyliczeń wyłącznie środki poprawy bezpieczeństwa z poniższej listy):</p> <ul style="list-style-type: none"> – Budowa wygrozdzenia wzdłuż chodnika 0,85 – Dobudowa drugiej jezdni 0,60 – Wydzielenie pasa dla ruchu rowerowego na jezdni 0,90 – Wydzielenie pasa dla ruchu ciężkiego / wolnego 0,90 – Poprawa szorstkości nawierzchni poza skrzyżowaniem 0,90 – Instalacja barier ochronnych wzdłuż krawędzi jezdni 0,85 – Usunięcie przeszkód stałych z otoczenia drogi np. drzew, słupów itp. 0,6 – Budowa tunelu dla ruchu pojazdów lub ruchu niezmotoryzowanego (segregacja ruchu) 0,65 – Wydzielenie pasa dla pojazdów włączających się do ruchu 0,95 	b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.								
	<table> <tr> <th>Metody pomiaru</th><th>Możliwe punkty</th><th>Waga</th></tr> <tr> <td>Wyliczony współczynnik redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale <0,60; 1,00)</td><td>5</td><td rowspan="2">3</td></tr> <tr> <td>Wyliczony współczynnik redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale</td><td>4</td></tr> </table>	Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga	Wyliczony współczynnik redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale <0,60; 1,00)	5	3	Wyliczony współczynnik redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale	4	
Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga								
Wyliczony współczynnik redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale <0,60; 1,00)	5	3								
Wyliczony współczynnik redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale	4									

		<0,50; 0,60)		
		Wyliczony współczynnik redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale <0,40; 0,50)	3	
		Wyliczony współczynnik redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale <0,30; 0,40)	2	
		Wyliczony współczynnik redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale <0,20; 0,30)	1	
		Wyliczony współczynnik redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale <0,00; 0,20)	0	
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	
3	Komplementarność projektu	<p>Kryterium punktowe.</p> <p>Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.</p> <p>Kryterium punktuje projekty poprawiające spójność programową, będące elementem szerszej strategii realizowanej przez szereg projektów komplementarnych lub też powiązane z projektami już zrealizowanymi, w trakcie realizacji lub wybranych do realizacji i współfinansowanych ze środków zagranicznych i polskich m.in. funduszy europejskich, szczególnie z PI 9b oraz 4e, kontraktów wojewódzkich, dotacji celowych itp. od 2007 roku. Premiowane będą tutaj również projekty realizowane w partnerstwach, a także projekty kompleksowe (w osiągnięciu celu w pełni i całkowitej likwidacji problemu na danym obszarze).</p>	<p>Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania).</p> <p>Ocena kryterium będzie polegała na:</p> <p>a) przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów oraz ich wagi za każde z zastosowanych w projekcie rozwiązań (przy czym maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 2 tj. 10 pkt),</p> <p>b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.</p>	
		Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga
		Projekt współtworzy kompleksowe rozwiązania obszarowe – projekt jest końcowym elementem wypełniającym ostatnią lukę w istniejącej infrastrukturze na danym obszarze lub projekt jest centralnym rozwiązaniem, którego realizacja umożliwi realizację kolejnych projektów sferycznie umiejscowionych wobec danego projektu lub projekt poprawia spójność danego układu obiektów, infrastruktury, sieci itp.	4	2
		Projekt bezpośrednio wykorzystuje produkty bądź rezultaty innego projektu	3	
		Projekt pełni łącznie z innymi projektami tę samą funkcję, dzięki czemu w pełni wykorzystywane są możliwości istniejącej infrastruktury	3	
		Projekt łącznie z innymi projektami jest wykorzystywany przez tych samych użytkowników	2	
		Projekt wykorzystuje wiedzę / kompetencje powstałe w innym projekcie	1	
		Projekt znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie innych projektów, niekoniecznie pełniących tę samą funkcję lub użytkowanych przez tych samych użytkowników	0	
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	
4	Oddziaływanie na ochronę	Kryterium punktowe.	Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do	

środowiska i inne polityki horyzontalne	Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Kryterium punktuje konkretne działania podjęte na rzecz realizacji polityk horyzontalnych: zrównoważonego rozwoju oraz promowanie równości mężczyzn i kobiet oraz niedyskryminacji, w tym w szczególności wykorzystanie nowoczesnych, energooszczędnych rozwiązań technicznych i technologicznych, zastosowanie technologii przyjaznych środowisku przyrodniczemu lub korzystne oddziaływanie projektu na środowisko przyrodnicze, a także rozwój odnawialnych źródeł energii.	przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania). Ocena kryterium będzie polegała na: a) przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów oraz ich wagi za każde z zastosowanych w projekcie rozwiązań (przy czym maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 1 tj. 5 pkt), b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.	
	Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga
	Wpływ na zrównoważony rozwój:		1
	Projekt zakłada wykorzystanie odnawialnych źródeł energii, np. baterii solarnych zasilających znaki i urządzenia ostrzegawcze, recykling nawierzchni bitumicznych itp.	1	
	Budowa ogrodzeń dla zwierząt (w miejscach występowania zwierząt)	0,5	
	Budowa ekranów akustycznych (w miejscach, gdzie jest to konieczne)	0,5	
	Budowa pasów zieleni	0,5	
	Budowa przejść dla zwierząt	1	
	Budowa urządzeń odwadniających	0,5	
	Budowa kanalizacji deszczowej	1	
	Budowa zbiorników odparowujących	0,5	
	Budowa separatorów dla wód opadowych	0,5	
	Wpływ na promowanie równości szans i niedyskryminacji w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami		
	Zatrudnienie osób tej płci, która jest w danym obszarze w trudniejszej sytuacji lub osób z marginalizowanych grup społecznych lub outsourcing usług uzupełniających obsługę infrastruktury przedsiębiorstwom zatrudniającym osoby z marginalizowanych grup społecznych (np. niepełnosprawnych)	0,5	
	Przygotowanie infrastruktury w taki sposób, który ułatwi dostęp zmarginalizowanych grup społecznych (np. niepełnosprawnych), wykraczające poza obowiązujące wymogi przepisów prawa	1	