



Program współfinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego



Załącznik nr 2 do Uchwały nr 90/2016 Komitetu Monitorującego Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 z dnia 17 października 2016 r.

Wybrane działania (typy projektów) współfinansowane z EFRR

B. KRYTERIA FORMALNE SPECYFICZNE

DZIAŁANIE 8.1 REGIONALNY UKŁAD TRANSPORTOWY

L p.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
1.	Projekt dotyczy wyłącznie dróg wojewódzkich	<p>Kryteria-Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”.</p> <p>Kryteria-Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.</p> <p>Kryteria-Kryterium będą będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryteria-Kryterium zostaną zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać jest zobowiązany do uzasadnienia w treści</p>	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.

Z komentarzem [DW EFRR1]: Poprawka edytorska.

Z komentarzem [DW EFRR2]: Poprawka edytorska.

Z komentarzem [DW EFRR3]: Poprawka edytorska.

		wniosku spełnienia wybranych kryteriów kryterium.	
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.	<p>Kryteria Kryterium zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”.</p> <p>Kryteria Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.</p> <p>Kryteria Kryterium będą będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryteria Kryterium zostaną zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać jest zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia wybranych kryteriówkryterium.</p>	<p>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</p> <p>W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać poproszony o uzupełnienie, poprawę i wyjaśnienie.</p>

Z komentarzem [DW EFRR4]: Doprecyzowano kryterium, tak aby Wnioskodawca wiedział iż we wniosku o dofinansowanie musi uzasadnić spełnienie kryterium.

Z komentarzem [DW EFRR5]: Poprawka edytorska.

Z komentarzem [DW EFRR6]: Poprawka edytorska.

Z komentarzem [DW EFRR7]: Poprawka edytorska.

Z komentarzem [DW EFRR8]: Poprawka edytorska.

Z komentarzem [DW EFRR10]: Modyfikacja wprowadzona w kontekście zmian ustawy wdrożeniowej (art. 45 ust. 3).

Z komentarzem [DW EFRR9]: Doprecyzowano aby Wnioskodawca wiedział iż we wniosku o dofinansowanie musi uzasadnić spełnienie kryterium.

3.	<p>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)).</p>	<p>Kryteria Kryterium zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”.</p> <p>Kryteria Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.</p> <p>Kryteria Kryterium będą będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryteria Kryterium zostaną zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać jest zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia wybranych kryteriów kryterium.</p>	<p>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</p> <p>W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać poproszony o uzupełnienie, poprawę i wyjaśnienie.</p>

Z komentarzem [DW EFRR12]: Poprawka edytorska.

Z komentarzem [DW EFRR13]: Poprawka edytorska.

Z komentarzem [DW EFRR11]: W celu zapewnienia większej czytelności kryteriów, kryterium zostało podzielone na dwa – kryterium dot. zatorów i wąskich gardeł oraz kryterium dot. bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto, zapisy z nawiasu przeniesiono do definicji kryterium.

Z komentarzem [DW EFRR18]: Modyfikacja wprowadzona w kontekście zmian ustawy wdrożeniowej (art. 45 ust. 3).

Z komentarzem [DW EFRR14]: Poprawka edytorska.

Z komentarzem [DW EFRR15]: Poprawka edytorska.

Z komentarzem [DW EFRR16]: Doprecyzowano kryterium, tak aby Wnioskodawca wiedział iż we wniosku o dofinansowanie musi uzasadnić spełnienie kryterium.

		<p><u>W ramach kryterium ocenie podlegać będzie, czy projekt wykazuje większą od zera oszczędność czasu w przewozach pasażerskich i towarowych.</u></p>	
4.	<p><u>Projekt uwzględnia elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego.</u></p>	<p><u>Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”.</u></p> <p><u>Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.</u></p> <p><u>Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.</u></p> <p><u>Wnioskodawca jest zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</u></p> <p><u>W ramach kryterium ocenie podlegać będzie, czy:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>– projekt uwzględnia elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. np. przejścia dla pieszych, azyle dla pieszych, separatory, bariery ochronne.</u> 	<p><u>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</u></p> <p><u>W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać poproszony o uzupełnienie, poprawę i wyjaśnienie.</u></p>

Z komentarzem [DW EFRR17]: Doprecyzowano sposób weryfikowania kryterium.

Z komentarzem [DW EFRR19]: W celu zapewnienia większej czytelności kryteriów, kryterium wyodrębniono z kryterium 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)).

		<p>– <u>projekt wykazuje zmniejszenie kosztów wypadków i/lub</u></p> <p>– <u>projekt wykazuje zwiększenie minimalnej prędkości przejazdu (jeżeli zwiększenie minimalnej prędkości przejazdu występuje w projekcie).</u></p>	
4 5.	<p>Projekt obejmuje inwestycje w drogi regionalne, które zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia¹ z siecią TEN-T²</p> <p>lub</p> <p>Projekt obejmuje inwestycje w drogi regionalne, które zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia</p>	<p><u>Kryteria Kryterium zerojedynkowe.</u></p> <p><u>Przedmiotowe kryterium nie dotyczy dróg zarządzanych przez zarząd województwa (na podstawie art. 19 ust. 2 pkt 2 ustawy o drogach publicznych) ujętych w Programie Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego.</u></p> <p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY⁵”.</p>	<p>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</p> <p><u>W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać poproszony o uzupełnienie, poprawę i wyjaśnienie.</u></p>

Z komentarzem [DW EFRR24]: Poprawka edytorska.

Z komentarzem [DW EFRR25]: Przeniesiono zapisy z przypisu.

Z komentarzem [DW EFRR26]: Przeniesiono do definicji kryterium.

¹ Poprzez „bezpośrednie połączenie” należy w tym kryterium rozumieć drogi regionalne 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 regionalnej fizycznie łączy się z węzłem autostrady lub drogi ekspresowej. W praktyce może wystąpić przypadek, gdy taki odcinek drogi regionalnej został już przebudowany i spełnia wymagane parametry techniczne – w takim przypadku można realizować bezpośrednio przylegający do niego odcinek tej samej drogi regionalnej (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 rzeczno-jeziorowymi; 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.

⁵ Wpisać w przypadku dróg zarządzanych przez zarząd województwa (na podstawie art. 19 ust. 2 pkt 2 ustawy o drogach publicznych) ujętych w Programie Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego.



<p>z przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi lub Projekt obejmuje inwestycje w drogi regionalne, które zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z istniejącymi³ lub nowymi⁴ terenami inwestycyjnymi w ramach projektów komplementarnych CT7 do projektów głównych związanych z terenami inwestycyjnymi realizowanymi w ramach CT3.</p>	<p>Kryteria Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.</p> <p>Kryteria Kryterium będą będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryteria Kryterium zostaną zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać jest zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia wybranych kryteriów kryterium.</p>	
---	--	--

Z komentarzem [DW EFRR27]: Poprawka edytorska.

Z komentarzem [DW EFRR20]: Wykreślenie elementu nie mającego zastosowania w przypadkach realizowanych w ramach RPO WL.

Z komentarzem [DW EFRR28]: Poprawki edytorskie.

Z komentarzem [DW EFRR29]: Doprecyzowano kryterium, tak aby Wnioskodawca wiedział iż we wniosku o dofinansowanie musi uzasadnić spełnienie kryterium.

Z komentarzem [DW EFRR21]: Doprecyzowano, co rozumie się pod pojęciem „istniejące tereny inwestycyjne”.

Z komentarzem [DW EFRR22]: Doprecyzowano, co rozumie się pod pojęciem „nowe tereny inwestycyjne”.

Z komentarzem [DW EFRR23]: Wykreślenie zapisów w związku z doprecyzowaniem ich w przypisie.

³ Pod pojęciem istniejących terenów inwestycyjnych, należy rozumieć tereny inwestycyjne, które powstały w ramach PI 3a w obecnej perspektywie, objęte zostały analogicznym wsparciem w perspektywie 2007-2013 lub które powstały z innych środków i funkcjonują jako tereny inwestycyjne.

⁴ Pod pojęciem nowych terenów inwestycyjnych należy rozumieć zarówno tereny planowane do utworzenia w ramach projektu w ramach PI 3a, jak i teren inwestycyjny planowanych do utworzenia, sfinansowany z innych źródeł (np. ze środków własnych beneficjenta). Jeżeli teren inwestycyjny nie powstanie, projekt dotyczący drogi regionalnej w ramach CT 7 automatycznie staje się niekwalifikowalny.



6.	<u>Projekt spełnia wymogi w zakresie nośności drogi.</u>	<u>Kryterium zerojedynkowe.</u> <u>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”.</u> <u>Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.</u> <u>Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.</u> <u>Wnioskodawca jest zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</u> <u>W ramach kryterium ocenie podlegać będzie, czy nośność drogi po zakończeniu realizacji projektu wynosić będzie minimum 11,5 t na oś.</u>	<u>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</u> <u>W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać poproszony o uzupełnienie, poprawę i wyjaśnienie.</u>
----	--	---	---

Z komentarzem [DW EFRR30]: Kryterium wprowadzono zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 21 marca 2019 w sprawie transpozycji dyrektywy Rady 96/53/WE.

I. Ocena merytoryczna

C. Kryteria trafności merytorycznej (maksymalnie 100 punktów ogółem)

DZIAŁANIE 8.1 REGIONALNY UKŁAD TRANSPORTOWY

Kryteria trafności

L p.	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 (<u>pomimo spełnienia kilku warunków określonych w Metodzie pomiaru, które umożliwiłyby otrzymanie większej liczby punktów</u> , maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 3 tj. 15 pkt), b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.	
		Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga
		Projekt obejmuje inwestycję w drogę, która bezpośrednio łączy się z węzłem sieci TEN-T	3	3

Z komentarzem [DW EFRR31]: Doprecyzowano, w celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych.

		Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) nr 1: Lubelski Obszar Metropolitalny	3	
		Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) nr 7: Nowoczesna wieś	2	
		Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) nr 4: Gospodarczego wykorzystania walorów przyrodniczych i kulturowych	2	
		Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) nr 3: Obszary przygraniczne	1	
L p.	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). Punkty są przyznawane za spełnienie jednego z punktów (nie można przyznać punktów z tytułu spełnienia więcej niż jednej metody pomiaru).	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), b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.	
		Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga
		Wartość kontraktów posiadających dokumentację przetargową wynosi ponad 75% całkowitej wartości projektu	5	2

		Wartość kontraktów posiadających dokumentację przetargową wynosi od 50% do 75% łącznie całkowitej wartości projektu	3
		Wartość kontraktów posiadających dokumentację przetargową wynosi od 25% do 50% łącznie całkowitej wartości projektu	1
Kryteria skuteczności / efektywności			
L p.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
1a	Efektywność kosztowa 1 km wybudowanej lub przebudowanej / rozbudowanej drogi	Kryterium punktowe. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Kryterium ocenia średni umowny koszt jednostkowy uzyskania 1 jednostki wskaźnika produktu w projekcie w porównaniu z analogicznym kosztem jednostkowym zaplanowanym w Programie przyjętym Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2018) 3837 z dnia 12.06.2018 r., zmieniającą Decyzję Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2015) 887 . Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika w Programie wyniósł 8 718 920 zł/km (dla 1 km budowanej drogi) i 3 291 823 zł/km (dla 1 km przebudowywanej / rozbudowywanej drogi) i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów w tym kryterium.	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) 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, b) wyliczeniu umownych kosztów jednostkowych dla danego projektu dla pozostałych wskaźników skuteczności/efektywności kosztowej , które wystąpiły w projekcie oraz przyznaniu odpowiedniej liczby punktów (jeżeli wskaźnik

Z komentarzem [OP RPO32]: Zaktualizowano, zgodnie z Metodologią szacowania wartości docelowych dla wskaźników wybranych do realizacji w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Lubelskiego na lata 2014 – 2020 stanowiącą załącznik nr 10 do RPO WL przyjętym Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2018) 3837 z dnia 12.06.2018 r., zmieniającą Decyzję Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2015) 887.

Z komentarzem [DW EFRR33]: Doprecyzowanie zapisów.

Z komentarzem [DW EFRR34]: Poprawki edytorskie.

Z komentarzem [DW EFRR35]: Doprecyzowanie zapisów.

		nie występuje w projekcie, <u>umownego kosztu jednostkowego nie wylicza się i nie przyznaje się za niego punktów</u> (przyznaje się za niego 0 punktów).	
		c) wyliczeniu średniej ze wszystkich przyznanych punktów dla wypełnionych wskaźników (jeżeli dany wskaźnik nie występuje w projekcie, nie wchodzi do wyliczenia średniej), a następnie przemożeniu jej przez wagę (maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 5 tj. 25 pkt),	
		d) przyznaniu 0 punktów - kiedy projekt nie realizuje żadnego ze wskaźników.	
Metody pomiaru		Możliwe punkty	Waga
<i>Dla projektów budowy dróg</i>	<i>Dla projektów przebudowy / rozbudowy dróg</i>	5	5
Efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 6 539 189 zł/km włącznie)	Efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 2 468 867 zł/km włącznie)		
Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 6 539 190 do 8 718 919 zł/km włącznie)	Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 2 468 868 do 3 291 822 zł/km włącznie)	4	

Z komentarzem [DW EFRR36]: Doprecyzowanie zapisów.

Z komentarzem [DW EFRR37]: Doprecyzowanie zapisów.

Załącznik nr 2 do Uchwały nr 90/2016 Komitetu Monitorującego
Regionalny Program Operacyjny Województwa
Lubelskiego na lata 2014-2020 z dnia 17 października 2016 r.

		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 8 718 920 do 10 898 649 zł/km włącznie)	Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 3 291 823 do 4 114 778 zł/km włącznie)	2	
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (10 898 650 zł/km i więcej)	Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (4 114 779 zł/km i więcej)	0	
L p.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium		Opis znaczenia kryterium	
1b	Efektywność kosztowa wybudowania/z modernizowania 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 przyjętym Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2018) 3837 z dnia 12.06.2018 r., zmieniającą Decyzję Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2015) 887.</p> <p>Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika w Programie wyniósł 96 112 zł/szt. i będzie on stanowił punkt</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</p>	

Z komentarzem [DW EFRR38]: Doprecyzowanie zapisów.

Z komentarzem [DW EFRR39]: Zaktualizowano, zgodnie z Metodologią szacowania wartości docelowych dla wskaźników wybranych do realizacji w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Lubelskiego na lata 2014 – 2020 stanowiąca załącznik nr 10 do RPO WL przyjętym Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2018) 3837 z dnia 12.06.2018 r., zmieniającą Decyzję Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2015) 887.

	<p>odniesienia podczas oceny projektów w tym kryterium.</p>	<p>wskaźnik i przyznaniu odpowiedniej liczby punktów, b) wyliczeniu umownych kosztów jednostkowych dla danego projektu dla pozostałych wskaźników <u>skuteczności/efektywności kosztowej</u>, które wystąpiły w projekcie oraz przyznaniu odpowiedniej liczby punktów (jeżeli wskaźnik nie występuje w projekcie, <u>umownego kosztu jednostkowego nie wylicza się i nie przyznaje się za niego punktów/przyznaje się za niego 0 punktów</u>), c) wyliczeniu średniej ze wszystkich przyznanych punktów dla wypełnionych wskaźników (<u>jeżeli dany wskaźnik nie występuje w projekcie, nie wchodzi do wyliczenia średniej</u>), a następnie przemożeniu jej przez wagę (maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 5 tj. 25 pkt), d) przyznaniu 0 punktów - kiedy projekt nie realizuje żadnego ze wskaźników.</p>												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="443 954 1034 992">Metody pomiaru</th> <th data-bbox="1034 954 1294 992">Możliwe punkty</th> <th data-bbox="1294 954 1572 992">Waga</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="443 992 1034 1061">Efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do <u>72 083</u> zł/szt. włącznie)</td> <td data-bbox="1034 992 1294 1061">5</td> <td data-bbox="1294 992 1572 1061">5</td> </tr> <tr> <td data-bbox="443 1061 1034 1161">Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od <u>72 084</u> do <u>96 111</u> zł/szt. włącznie)</td> <td data-bbox="1034 1061 1294 1161">4</td> <td data-bbox="1294 1061 1572 1161"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="443 1161 1034 1248">Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od <u>96 112</u> do <u>120 139</u> zł/szt. włącznie)</td> <td data-bbox="1034 1161 1294 1248">2</td> <td data-bbox="1294 1161 1572 1248"></td> </tr> </tbody> </table>	Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga	Efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do <u>72 083</u> zł/szt. włącznie)	5	5	Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od <u>72 084</u> do <u>96 111</u> zł/szt. włącznie)	4		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od <u>96 112</u> do <u>120 139</u> zł/szt. włącznie)	2		
Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga												
Efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do <u>72 083</u> zł/szt. włącznie)	5	5												
Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od <u>72 084</u> do <u>96 111</u> zł/szt. włącznie)	4													
Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od <u>96 112</u> do <u>120 139</u> zł/szt. włącznie)	2													

Z komentarzem [DW EFRR40]: Poprawka edytorska.

Z komentarzem [DW EFRR41]: Doprecyzowanie zapisów.

Z komentarzem [DW EFRR42]: Doprecyzowanie zapisów.

Z komentarzem [DW EFRR43]: Doprecyzowanie zapisów.

Z komentarzem [DW EFRR44]: Zaktualizowanie, zgodnie ze zmianą kosztu jednostkowego.



		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (120 140 zł/szt. i więcej)	0	
Kryteria użyteczności				
L p.	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 (pomimo spełnienia kilku warunków określonych w Metodzie pomiaru, które umożliwiłyby otrzymanie większej liczby punktów 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 20%, w tym likwidacja punktowych lub odcinkowych ograniczeń prędkości na odcinku drogi, na którym w ramach projektu prowadzone będą prace	2	4

Z komentarzem [DW EFRR45]: Doprecyzowano, w celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych.

		(zastosowanie rozwiązań zmniejszających zatopy i usuwające wąskie gardła w ciągu drogi)	
		Po realizacji projektu nastąpi wzrost nośności drogi do powyżej 100-115 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 (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)	1
		W projekcie uwzględniono rozwiązania zapobiegające uszkodzeniom lub przedwczesnemu zużyciu nawierzchni drogi np. dostosowujące do warunków okresowego występowania nawalnych deszczy czy gwałtownych roztopów	1
L p.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium

Z komentarzem [DW EFRR46]: Wykreślenie w celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych.

Z komentarzem [DW EFRR47]: Uaktualniono w związku z wprowadzaniem kryterium formalnego specyficznego 6. Projekt spełnia wymogi w zakresie nośności drogi.

2	<p>Wpływ projektu na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym</p>	<p>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): $wr = wr_1 \times wr_2 \times wr_3$ gdzie: wr – całkowity współczynnik redukcji wypadkowości, 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. 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 azyli centralnego na dojeździe do skrzyżowania 0,55 	<p>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), b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.</p>
---	---	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> – 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 wycień wyłączenie 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 	
--	---	--



		<ul style="list-style-type: none"> – 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. 0,60 – Budowa tunelu dla ruchu pojazdów lub ruchu niezmotoryzowanego (segregacja ruchu) 0,65 – Wydzielenie pasa dla pojazdów włączających się do ruchu 0,95 	
		Metody pomiaru	Możliwe punkty
		Wyliczony współczynnik redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale <0,60; 1,00)	5
		Wyliczony współczynnik redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale <0,50; 0,60)	4
		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
			Waga
			3
L p.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
3	Komplementarność projektu	Kryterium punktowe. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.	Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie

	<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, kontraktów wojewódzkich, dotacji celowych itp. od 2007 roku. Premiowane będą tutaj również projekty realizowane w partnerstwach, a także projekty kompleksowe (w osiąganiu celu w pełni i całkowitej likwidacji problemu na danym obszarze).</p>	<p>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 (pomimo spełnienia kilku warunków określonych w Metodzie pomiaru, które umożliwiałyby otrzymanie większej liczby punktów, przy czym maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 2 tj. 10 pkt),</p> <p>b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.</p>																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="425 710 1034 750">Metody pomiaru</th> <th data-bbox="1034 710 1292 750">Możliwe punkty</th> <th data-bbox="1292 710 1568 750">Waga</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="425 750 1034 1029">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.</td> <td data-bbox="1034 750 1292 1029">4</td> <td data-bbox="1292 750 1568 1029">2</td> </tr> <tr> <td data-bbox="425 1029 1034 1093">Projekt jest realizowany w porozumieniu (1 pkt za każdego dodatkowego partnera, max. 3 pkt)</td> <td data-bbox="1034 1029 1292 1093">3</td> <td data-bbox="1292 1029 1568 1093"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="425 1093 1034 1165">Projekt bezpośrednio wykorzystuje produkty bądź rezultaty innego projektu</td> <td data-bbox="1034 1093 1292 1165">3</td> <td data-bbox="1292 1093 1568 1165"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="425 1165 1034 1264">Projekt pełni łącznie z innymi projektami tę samą funkcję, dzięki czemu w pełni wykorzystywane są możliwości istniejącej infrastruktury</td> <td data-bbox="1034 1165 1292 1264">3</td> <td data-bbox="1292 1165 1568 1264"></td> </tr> </tbody> </table>	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 jest realizowany w porozumieniu (1 pkt za każdego dodatkowego partnera, max. 3 pkt)	3		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			
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 jest realizowany w porozumieniu (1 pkt za każdego dodatkowego partnera, max. 3 pkt)	3																	
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																	

Z komentarzem [DW EFRR48]: Doprecyzowano, w celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych.

		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	
L p.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	
4	Oddziaływanie na ochronę środowiska i inne polityki horyzontalne	Kryterium punktowe. 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 <u>szans kobiet i mężczyzn i kobiet oraz realizacji zasady dostępności równości szans i niedyskryminacji, w tym w szczególności także</u> 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.	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 <u>(pomimo spełnienia kilku warunków określonych w Metodzie pomiaru, które umożliwiłyby otrzymanie większej liczby punktów, przy czym</u> 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

Z komentarzem [DW EFRR49]: Usunięto kryterium, ponieważ punktacja stanowiła 0

Z komentarzem [OP RPO50]: Zapis kryterium zgodny z Wytocznymi 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 komentarzem [DW EFRR51]: Doprecyzowano, w celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych.

Z komentarzem [OP RPO52]: Zapis kryterium zgodny z Wytocznymi 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

	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 przedsiębiorstwem zatrudniającym osoby z marginalizowanych grup społecznych (np. niepełnosprawnych)	0,5	
	Przygotowanie infrastruktury w taki sposób, który ułatwi dostęp zmarginalizowanych grup społecznych (np. niepełnosprawnych),	1	

Z komentarzem [DW EFRR53]: Wykreślenie kryterium nie mającego zastosowania w przypadku Działania 8.1.

Załącznik nr 2 do Uchwały nr 90/2016 Komitetu Monitorującego
Regionalny Program Operacyjny Województwa
Lubelskiego na lata 2014-2020 z dnia 17 października 2016 r.

		wykraczające poza obowiązujące wymogi przepisów prawa		
--	--	---	--	--

