



Program współfinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego



Załącznik nr 2 do Uchwały nr 84/2016 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 8.2 LOKALNY UKŁAD TRANSPORTOWY

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

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

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

Z komentarzem [DW EFRR5]: Poprawka edytorska.

Z komentarzem [DW EFRR6]: Poprawka edytorska.

Z komentarzem [DW EFRR9]: Modyfikacja wprowadzona w kontekście zmian ustawy wdrożeniowej (art. 45 ust. 3).

Z komentarzem [DW EFRR7]: Poprawka edytorska.

Z komentarzem [DW EFRR8]: Doprecyzowano kryterium, tak aby Wnioskodawca wiedział iż we wniosku o dofinansowanie musi uzasadnić spełnienie kryterium.

Z komentarzem [DW EFRR11]: Poprawka edytorska.

<p><b>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)).</b></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>W ramach kryterium ocenie podlegać będzie, czy projekt wykazuje większą od zera oszczędność czasu w przewozach pasażerskich i towarowych.</p>	<p>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 EFRR16]: Modyfikacja wprowadzona w kontekście zmian ustawy wdrożeniowej (art. 45 ust. 3).

Z komentarzem [DW EFRR13]: Poprawka edytorska.

Z komentarzem [DW EFRR10]: W celu zapewnienia większej czytelności kryteriów, 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)). Podzielono na 2 – kryterium dot. zatorów i wąskich gardeł oraz kryterium dot. bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto, zapisy z nawiasu przeniesiono do definicji kryterium.

Z komentarzem [DW EFRR14]: Doprecyzowano kryterium, tak aby Wnioskodawca wiedział iż we wniosku o dofinansowanie musi uzasadnić spełnienie kryterium.

Z komentarzem [DW EFRR15]: Doprecyzowano, w jaki sposób będzie weryfikowane kryterium.

4.	<b>Projekt uwzględnia elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego.</b>	<p>Kryterium zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”.</p> <p>Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.</p> <p>Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej.</p> <p>Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca jest zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</p> <p>W ramach kryterium ocenie podlegać będzie, czy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- projekt uwzględnia elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. np. przejścia dla pieszych, azyle dla pieszych, separatory, bariery ochronne,</li> <li>- projekt wykazuje zmniejszenie kosztów wypadków i/lub</li> </ul> <p>projekt wykazuje zwiększenie minimalnej prędkości przejazdu (jeżeli zwiększenie minimalnej prędkości przejazdu występuje w projekcie).</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>
45.	<b>Projekt obejmuje inwestycje w drogi lokalne, które zapewnią konieczne</b>	<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 oceniane na etapie oceny formalnej. Kryteria Kryterium zostaną zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do</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 EFRR17]:** 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)).

**Z komentarzem [DW EFRR22]:** Poprawki edytorskie.

**Z komentarzem [DW EFRR23]:** Poprawki edytorskie

**Z komentarzem [DW EFRR26]:** Modyfikacja wprowadzona w kontekście zmian ustawy wdrożeniowej (art. 45 ust. 3).

**Z komentarzem [DW EFRR24]:** Poprawki edytorskie

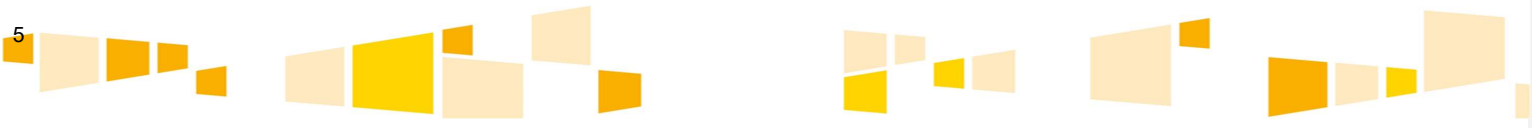
<p><b>bezpośrednie połączenia<sup>1</sup> z siecią TEN-T<sup>2</sup></b> <b>Lub</b></p> <p><b>Projekt obejmuje inwestycje w drogi lokalne, które zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z przejściami granicznymi, portami lotniczymi, <del>morskimi</del>, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi</b> <b>Lub</b></p> <p><b>Projekt obejmuje inwestycje w drogi lokalne, które zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia</b></p>	<p>uzasadnienia w treści wniosku spełnienia <b>wybranych kryteriów</b><del>kryterium</del>.</p>	

**Z komentarzem [DW EFRR25]:** Doprecyzowano kryterium, tak aby Wnioskodawca wiedział iż we wniosku o dofinansowanie musi uzasadnić spełnienie kryterium.

**Z komentarzem [DW EFRR18]:** Wykreślenie elementu nie mającego zastosowania w przypadkach realizowanych w ramach RPO WL.

<sup>1</sup> 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 rzecznyymi; 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).

<sup>2</sup> 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.



	<b>z istniejącymi<sup>3</sup> lub nowymi<sup>4</sup> terenami inwestycyjnymi w ramach projektów komplementarnych CT7 do projektów głównych związanych z terenami inwestycyjnymi realizowanymi w ramach CT3.</b>		
6.	<b>Projekt spełnia wymogi w zakresie nośności drogi.</b>	<p>Kryterium zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK” i „NIE”.</p> <p>Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.</p> <p>Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej.</p> <p>Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów w wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca jest zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</p> <p>W ramach kryterium ocenie podlegać będzie, czy nośność drogi po zakończeniu realizacji projektu wynosić będzie minimum 11,5 t na oś.</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 EFRR19]:** Doprecyzowano, co rozumie się pod pojęciem „istniejące tereny inwestycyjne”.

**Z komentarzem [DW EFRR20]:** Doprecyzowano, co rozumie się pod pojęciem „nowe tereny inwestycyjne”.

**Z komentarzem [DW EFRR21]:** Wykreślenie zapisów w związku z doprecyzowaniem ich w przypisie.

**Z komentarzem [DW EFRR27]:** Kryterium wprowadzono zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 21 marca 2019 w sprawie transpozycji dyrektywy Rady 96/53/WE.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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.

## 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	<b>Miejsce realizacji projektu na terenach szczególnie istotnych z punktu widzenia celów RPO WL</b>	<p>Kryterium punktowe.</p> <p>Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.</p> <p>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.</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 (<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),</p> <p>b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.</p>												
		<p><b>Metody pomiaru</b></p> <p>Projekt obejmuje inwestycję w drogę, która bezpośrednio łączy się z węzłem sieci TEN-T</p> <p>Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) nr 1: Lubelski Obszar Metropolitalny</p> <p>Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) nr 2: Miasta subregionalne</p> <p>Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) nr 7: Nowoczesna Wieś</p> <p>Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) nr 4: Gospodarczego wykorzystania walorów przyrodniczych i kulturowych</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Możliwe punkty</th> <th>Waga</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Możliwe punkty	Waga	3	3	3		2		1		1	
Możliwe punkty	Waga														
3	3														
3															
2															
1															
1															
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium												
2	<b>Poziom przygotowania projektu do realizacji</b>	<p>Kryterium punktowe.</p> <p>Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.</p>	<p>Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania).</p>												

**Z komentarzem [DW EFRR28]:** Doprecyzowano, w celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych.

		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).	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.
	<b>Metody pomiaru</b>	<b>Możliwe punkty</b>	<b>Waga</b>
	Wartość kontraktów posiadających dokumentację przetargową wynosi ponad 75% całkowitej wartości projektu	5	2
	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	
<b>Kryteria skuteczności / efektywności</b>			
<b>Lp.</b>	<b>Nazwa kryterium</b>	<b>Definicja kryterium</b>	<b>Opis znaczenia kryterium</b>
1a	<b>Efektywność kosztowa 1 km wybudowanej lub przebudowanej / rozbudowanej drogi</b>	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. 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 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 <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 przyznaczonych punktów dla wypełnionych wskaźników <u>(jeżeli dany wskaźnik nie występuje w projekcie, nie wchodzi do wyliczenia średniej)</u> , a następnie przemnożeniu 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.
	<b>Metody pomiaru</b>	<b>Możliwe punkty</b>	<b>Waga</b>
	Dla projektów budowy dróg	Dla projektów przebudowy / rozbudowy dróg	5

Z komentarzem [DW EFRR29]: Poprawka edytorska.

Z komentarzem [DW EFRR30]: Doprecyzowanie zapisów.

Z komentarzem [DW EFRR31]: Doprecyzowanie zapisów.

Z komentarzem [DW EFRR32]: Doprecyzowanie zapisów.



Załącznik nr 2 do Uchwały nr 84/2016 Komitetu Monitorującego Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 z dnia 17 października 2016 r.

		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 włącznie)	Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 1 591 618 do 2 122 156 zł/km włącznie)	4	
		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	
<b>Lp.</b>	<b>Nazwa kryterium</b>	<b>Definicja kryterium</b>		<b>Opis znaczenia kryterium</b>	
1b	<b>Efektywność kosztowa wybudowania/zmodernizowania 1 urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego</b>	<p>Kryterium punktowe.</p> <p>Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów w 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, <a href="#">przyjętym Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2018) 3837 z dnia 12.06.2018 r., zmieniającą Decyzję Wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2015) 887</a>. Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika w Programie wyniósł 51 565 96 112 zł/os. i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów w 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 <a href="#">skuteczności/efektywności kosztowej</a>, które wystąpiły w projekcie oraz przyznaniu odpowiedniej liczby punktów (jeżeli wskaźnik nie występuje w projekcie, <a href="#">umownego kosztu jednostkowego nie wylicza się i nie przyznaje się za niego punktów</a>),</p> <p>c) wyliczeniu średniej ze wszystkich przyznaczonych punktów dla wypełnionych wskaźników <a href="#">(jeżeli dany wskaźnik nie występuje w projekcie, nie wchodzi do wyliczenia średniej)</a>, 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>	
		<b>Metody pomiaru</b>		<b>Możliwe punkty</b>	<b>Waga</b>

**Z komentarzem [DW EFRR33]:** Doprecyzowanie zapisów.

**Z komentarzem [DW EFRR34]:** 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 EFRR35]:** Poprawka edytorska.

**Z komentarzem [DW EFRR36]:** Doprecyzowanie zapisów.

**Z komentarzem [DW EFRR37]:** Doprecyzowanie zapisów.

**Z komentarzem [DW EFRR38]:** Doprecyzowanie zapisów.

		Efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 38 67372 083 zł/os. włącznie)	5	5
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 38 67472 084 do 54 56496 111 zł/os. włącznie)	4	
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 54 56696 112 do 64 455120 139 zł/os. włącznie)	2	
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (120 14064 456 zł/os. i więcej)	0	
Kryteria użyteczności				
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	
1	<b>Wpływ na oszczędność zasobów oraz jakość użytkowania</b>	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 ( <b>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> ), b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.	
		<b>Metody pomiaru</b>	<b>Możliwe punkty</b>	<b>Waga</b>
		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 ( <b>zastosowanie rozwiązań zmniejszających zatory i usuwanie wąskie gardła w ciągu drogi</b> )	2	4
		Po realizacji projektu nastąpi wzrost nośności drogi <b>do powyżej 400-115 kN lub więcej</b>	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 podróźnych	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 ( <b>tam gdzie ma to uzasadnienie, zastosowano rozwiązania zwiększające odporność infrastruktury w przypadku nasilonej częstotliwości występowania</b> )	1	

**Z komentarzem [DW EFRR39]:** Zaktualizowanie, zgodnie ze zmianą kosztu jednostkowego.

**Z komentarzem [DW EFRR40]:** Doprecyzowano, w celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych.

**Z komentarzem [DW EFRR41]:** Wykreślenie w celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych.

**Z komentarzem [DW EFRR42]:** Uaktualniono w związku z wprowadzaniem kryterium formalnego specyficznego 6. **Projekt spełnia wymogi w zakresie nośności drogi.**

		ekstremalnych zjawisk pogodowych lub też rozwiązania ograniczające ryzyko wpływu tego typu zjawisk na zachowanie stabilności i trwałości projektu)	
		W projekcie uwzględniono rozwiązania zapobiegające uszkodzeniom lub przedwczesnemu zużyciu nawierzchni drogi np. dostosowujące do warunków okresowego występowania nawałnych deszczy czy gwałtownych roztopów	1
<b>Lp.</b>	<b>Nazwa kryterium</b>	<b>Definicja kryterium</b>	<b>Opis znaczenia kryterium</b>
2	<b>Wpływ projektu na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym</b>	<p>Kryterium punktowe.</p> <p>Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.</p> <p>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):</p> $wr = wr_1 \times wr_2 \times wr_3$ <p>gdzie:</p> <p><math>wr</math> – całkowity współczynnik redukcji wypadkowości,</p> <p><math>wr_1, wr_2, wr_3</math> – 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"> <li>- Budowa azyli centralnych w osi jezdni 0,65</li> <li>- Budowa azyli centralnego na dojeździe do skrzyżowania 0,55</li> <li>- Sygnalizacja świetlna na przejściu dla pieszych 0,92</li> <li>- Budowa wyniesionego przejścia dla pieszych 0,76</li> <li>- Budowa zatoki autobusowej na obszarach niezabudowanych 0,88</li> <li>- Budowa naprzemiennych skrętów w lewo na skrzyżowaniu 0,85</li> <li>- Instalacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu o 4 wlotach 0,80</li> <li>- Zamknięcie jednego dojazdu na skrzyżowaniu o 4 wlotach 0,77</li> <li>- Wydzielenie pasów do lewoskrętu na skrzyżowaniach bez sygnalizacji świetlnej 0,75</li> <li>- Wydzielenie pasów i fazy świateł do skrętu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną 0,80</li> <li>- Wydzielenie przestrzeni dla ruchu lekkiego, w tym budowa chodnika lub ścieżki rowerowej 0,82</li> </ul>	<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 przynależność wskaźnika <math>wr</math> do poszczególnych przedziałów (maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 3 tj. 15 pkt),</p> <p>b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.</p>

		<p>Współczynniki redukcji liczby zdarzeń drogowych i ofiar dla inwestycji dotyczących budowy (można wykorzystać do wycieńczeń wyłącznie środki poprawy bezpieczeństwa z poniższej listy):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Budowa wygrozdzenia wzdłuż chodnika 0,85</li> <li>- Dobudowa drugiej jezdni 0,60</li> <li>- Wydzielenie pasa dla ruchu rowerowego na jezdni 0,90</li> <li>- Wydzielenie pasa dla ruchu ciężkiego / wolnego 0,90</li> <li>- Poprawa szorstkości nawierzchni poza skrzyżowaniem 0,90</li> <li>- Instalacja barier ochronnych wzdłuż krawędzi jezdni 0,85</li> <li>- Usunięcie przeszkód stałych z otoczenia drogi np. drzew, słupów itp. 0,60</li> <li>- Budowa tunelu dla ruchu pojazdów lub ruchu niezmotoryzowanego (segregacja ruchu) 0,65</li> <li>- Wydzielenie pasa dla pojazdów włączających się do ruchu 0,95</li> </ul>		
		<b>Metody pomiaru</b>	<b>Możliwe punkty</b>	<b>Waga</b>
		Wyliczony współczynnik redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale <0,60; 1,00)	5	3
		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	
<b>Lp.</b>	<b>Nazwa kryterium</b>	<b>Definicja kryterium</b>	<b>Opis znaczenia kryterium</b>	
3	<b>Komplementarność projektu</b>	<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 (<u>pomimo spełnienia kilku warunków określonych w Metodzie pomiaru, które umożliwiłyby otrzymanie większej liczby punktów,   przy czym maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 2 tj. 10 pkt),</u></p> <p>b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.</p>	
		<b>Metody pomiaru</b>	<b>Możliwe punkty</b>	<b>Waga</b>

**Z komentarzem [DW EFRR43]:** Doprecyzowano, w celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych.

		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	
		<del>Projekt znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie innych projektów, niekoniecznie pełniących tę samą funkcję lub użytkowanych przez tych samych użytkowników</del>	0	
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	
4	<b>Oddziaływanie na ochronę środowiska i inne polityki horyzontalne</b>	<p>Kryterium punktowe.</p> <p>Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.</p> <p>Kryterium punktuje konkretne działania podjęte na rzecz realizacji polityki horyzontalnych: zrównoważonego rozwoju oraz promowanie równości szans kobiet i mężczyzn i kobiet oraz równości szans realizacji zasady dostępności i niedyskryminacji, w tym w szczególności także 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.</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 1 tj. 5 pkt),</p> <p>b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.</p>	
		Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga
		<b>Wpływ na zrównoważony rozwój:</b>		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	

**Z komentarzem [DW EFRR44]:** Usunięto kryterium, ponieważ punktacja stanowiła 0

**Z komentarzem [DW EFRR45]:** Doprecyzowanie zapisów.

**Z komentarzem [OP RPO46]:** 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

Załącznik nr 2 do Uchwały nr 84/2016 Komitetu Monitorującego  
Regionalny Program Operacyjny Województwa  
Lubelskiego na lata 2014-2020 z dnia 17 października 2016 r.

	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), wykraczające poza obowiązujące wymogi przepisów prawa	1	

**Z komentarzem [DW EFRR47]:** Wykreślenie kryterium nie mającego zastosowania w przypadku Działania 8.2.