

Program współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego

Załącznik do Uchwały nr 288/2019 Komitetu Monitorującego Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 z dnia 19 grudnia 2019 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>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. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca jest zobowiązany do</p>	<p>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</p>

		uzasadnienia w treści wniosku spełnienia 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>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. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca jest zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia 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>
3.	Projekt wykazuje się pozytywnym wpływem na zmniejszenie zatorów i usunięcie wąskich gardeł.	<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 obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</p>

		<p>Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. 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 projekt wykazuje większą od zera oszczędność czasu w przewozach pasażerskich i towarowych.</p>	<p>W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać poproszony o uzupełnienie, poprawę i wyjaśnienie.</p>
4.	<p>Projekt uwzględnia elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p>	<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. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca jest 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>

		<p>uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</p> <p>W ramach kryterium ocenie podlegać będzie, czy:</p> <ul style="list-style-type: none">– projekt uwzględnia elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. np. przejścia dla pieszych, azyle dla pieszych, separatory, bariery ochronne,– projekt wykazuje zmniejszenie kosztów wypadków i/lub– projekt wykazuje zwiększenie minimalnej prędkości przejazdu (jeżeli zwiększenie minimalnej prędkości przejazdu występuje w projekcie).	
5.	Projekt obejmuje inwestycje w drogi regionalne, które zapewnią konieczne	<p>Kryterium zerojedynkowe.</p> <p>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.</p>	<p>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</p> <p>W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać</p>

<p>bezpośrednie połączenia¹ z siecią TEN-T² <i>lub</i> Projekt obejmuje inwestycje w drogi regionalne, które zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z przejściami granicznymi, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi <i>lub</i> Projekt obejmuje inwestycje w drogi regionalne, które</p>	<p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY”.</p> <p>Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.</p> <p>Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca jest zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</p>	<p>poproszony o uzupełnienie, poprawę i wyjaśnienie.</p>
---	--	--

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 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).

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.



	zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z istniejącymi³ lub nowymi⁴ terenami inwestycyjnymi.		
6.	Projekt spełnia wymogi w zakresie nośności drogi.	<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. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca jest zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia 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>

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.

	W ramach kryterium ocenie podlegać będzie, czy nośność drogi po zakończeniu realizacji projektu wynosić będzie minimum 11,5 t na oś.	
--	--	--

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 (pomimo spełnienia kilku warunków określonych w <i>Metodzie pomiaru</i> , które umożliwiłyby otrzymanie większej liczby punktów, 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
		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	<p>Kryterium punktowe.</p> <p>Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.</p> <p>Kryterium punktuje gotowość do realizacji inwestycji w kontekście wartości kontraktów posiadających dokumentację przetargową w stosunku do całkowitej wartości projektu (w zaokrągleniu do pełnych procent).</p> <p>Punkty są przyznawane za spełnienie jednego z punktów (nie można przyznać punktów z tytułu spełnienia więcej niż jednej metody pomiaru).</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 (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
		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	
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	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,	

	przebudowywanej / rozbudowywanej drogi) i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów w tym kryterium.	<p>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 nie występuje w projekcie, umownego kosztu jednostkowego nie wylicza się i nie przyznaje się za niego punktów),</p> <p>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),</p> <p>d) przyznaniu 0 punktów - kiedy projekt nie realizuje żadnego ze wskaźników.</p>	
	Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga
	<i>Dla projektów budowy dróg</i>	<i>Dla projektów przebudowy / rozbudowy dróg</i>	
	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)	5
	Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i	Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i	4

		niższym niż 100% średniego kosztu (od 6 539 190 do 8 718 919 zł/km włącznie)	niższym niż 100% średniego kosztu (od 2 468 868 do 3 291 822 zł/km włącznie)		
		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</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</p>	

		<p>Wykonawcą Komisji Europejskiej nr C(2015) 887. Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika w Programie wyniósł 96 112 zł/szt. i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów w tym kryterium.</p>	<p>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 nie występuje w projekcie, umownego kosztu jednostkowego nie wylicza się i nie przyznaje się za niego 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 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.</p>
		<p>Metody pomiaru</p>	<p>Możliwe punkty Waga</p>
		<p>Efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 72 083 zł/szt. włącznie)</p>	<p>5 5</p>
		<p>Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 72 084 do 96 111 zł/szt. włącznie)</p>	<p>4</p>



		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 96 112 do 120 139 zł/szt. włącznie)	2	
		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 <i>Metodzie pomiaru</i> , które umożliwiałyby otrzymanie większej liczby punktów 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	2	4

	likwidacja punktowych lub odcinkowych ograniczeń prędkości na odcinku drogi, na którym w ramach projektu prowadzone będą prace		
	Po realizacji projektu nastąpi wzrost nośności drogi powyżej 115 kN	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	

L p.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
2	Wpływ projektu na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym	<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><i>wr</i> – całkowity współczynnik redukcji wypadkowości,</p> <p><i>wr₁</i>, <i>wr₂</i>, <i>wr₃</i> – 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 	<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 <i>wr</i> 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>

	<ul style="list-style-type: none"> – 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 wygradzenia wzdłuż chodnika 0,85 – Dobudowa drugiej jezdni 0,60 – Wydzielenie pasa dla ruchu rowerowego na jezdni 0,90 	
--	--	--



		<ul style="list-style-type: none"> – 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. 0,60 – 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	Waga
		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	
L p.	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, 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 (pomimo spełnienia kilku warunków określonych w <i>Metodzie pomiaru</i>, które umożliwiałyby otrzymanie większej liczby punktów, 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
		<p>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.</p>	4	2
		<p>Projekt jest realizowany w porozumieniu (1 pkt za każdego dodatkowego partnera, max. 3 pkt)</p>	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	
		Projekt łącznie z innymi projektami jest wykorzystywany przez tych samych użytkowników	2	
		Projekt wykorzystuje wiedzę / kompetencje powstałe w innym projekcie	1	
L p.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	
4	Oddziaływanie na ochronę środowiska i inne polityki horyzontalne	<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 polityk horyzontalnych: zrównoważonego rozwoju oraz promowanie równości szans kobiet i mężczyzn oraz realizacji zasady dostępności 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 (pomimo spełnienia kilku warunków określonych w <i>Metodzie pomiaru</i>, które umożliwiałyby otrzymanie większej liczby punktów, 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

	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		
	Przygotowanie infrastruktury w taki sposób, który ułatwi dostęp zmarginalizowanych grup społecznych (np. niepełnosprawnych), wykraczające poza obowiązujące wymogi przepisów prawa	1	

