

UCHWAŁA NR 192/KM RPO-L2020/2021
KOMITETU MONITORUJĄCEGO
REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY – LUBUSKIE 2020

z dnia 13.10.2021 r.

zmieniająca uchwałę nr 98/KM RPO-L2020/2018 z dnia 22 czerwca 2018 r., w sprawie
przyjęcia kryteriów formalnych i merytorycznych – horyzontalnych
i specyficznych dla Działania 5.1 Transport drogowy
Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020

Na podstawie art. 110 ust. 2 lit. a), art. 125 ust. 3 lit a) rozporządzenia 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. Urz. UE L 347 z 20 grudnia 2013 r.), art. 14 ust. 10 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2020 r. poz. 818 z późn. zm.) oraz Wytycznych Ministra Inwestycji i Rozwoju w zakresie komitetów monitorujących na lata 2014-2020, uchwała się co następuje:

§ 1. Załącznik do uchwały nr 98/KM RPO-L2020/2018 Komitetu Monitorującego RPO – Lubuskie 2020 z dnia 22 czerwca 2018 r. w sprawie przyjęcia Kryteriów formalnych i merytorycznych – horyzontalnych i specyficznych dla Działania 5.1 Transport drogowy, Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020, zmienionej uchwałą nr 121/KM RPO-L2020/2018 Komitetu Monitorującego RPO – Lubuskie 2020 z dnia 30 listopada 2018 r., uchwałą nr 142/KM RPO-L2020/2019 Komitetu Monitorującego Regionalny Program Operacyjny – Lubuskie 2020 z dnia 29 października 2019 r. oraz uchwałą nr 164/KM RPO-L2020/2020 Komitetu Monitorującego Regionalny Program Operacyjny – Lubuskie 2020 z dnia 13 sierpnia 2020 r., otrzymuje brzmienie jak załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Uchwała podlega publikacji na stronie internetowej Instytucji Zarządzającej RPO-L2020.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

.....
Przewodniczący Komitetu Monitorującego RPO-L2020

KRYTERIA FORMALNE

**Kryteria formalne mające zastosowanie dla Osi Priorytetowej 5 Transport, Działania 5.1 Transport drogowy
TRYB POZAKONKURSOWY ramach RPO-L2020 współfinansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego**

Nazwa kryterium oceny	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
<p>Kwalifikowalność Wnioskodawcy oraz Partnerów projektu</p>	<p>W ramach kryterium ocenie podlega:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Czy Wnioskodawca i Partner (jeśli dotyczy) są wymienieni w Wezwaniu do złożenia wniosków w trybie pozakonkursowym? 2) Czy Wnioskodawca i Partner (jeśli dotyczy) nie podlega wykluczeniu z ubiegania się o dofinansowanie na podstawie: <ol style="list-style-type: none"> a) art. 207 ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych? b) art. 12 ust 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 czerwca 2012 r. o skutkach powierzania wykonywania pracy cudzoziemcom przebywającym wbrew przepisom na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej? 3) Czy Przedsiębiorstwo nie znajduje się w trudniej sytuacji w rozumieniu unijnych przepisów dotyczących pomocy publicznej (w szczególności art. 2 pkt 18 rozporządzenia Komisji UE Nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu)? 4) Czy na Podmiocie nie ciąży obowiązek zwrotu pomocy wynikający z decyzji Komisji Europejskiej uznającej pomoc przyznaną przez to samo państwo członkowskie za niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 Traktatu? <p>Ocena Wnioskodawcy na podstawie Deklaracji zawartej w formularzu wniosku</p>	<p>tak/nie niespełnienie kryterium skutkuje odrzuceniem projektu bez możliwości poprawy</p>

	o dofinansowanie (dotyczy pytań 2 – 4). Ocena Partnera na podstawie Oświadczenia Partnera (dotyczy pytania 2).	
Kwalifikowalność kosztów projektu	W ramach kryterium ocenie podlega: <ul style="list-style-type: none"> • Czy wydatki ujęte w projekcie są zgodne z Katalogiem wydatków kwalifikowalnych i niekwalifikowalnych w ramach danego Wezwania do złożenia wniosków w trybie pozakonkursowym (będącym załącznikiem do Wezwania do złożenia wniosku w trybie pozakonkursowym)? Spełnienie kryterium musi być utrzymane od złożenia wniosku o dofinansowanie do zakończenia finansowej realizacji projektu.	tak/nie niespełnienie kryterium skutkuje odrzuceniem projektu istnieje możliwość poprawy
Kwalifikowalność projektu	W ramach kryterium ocenie podlega: 1) Czy projekt został złożony w terminie 7 dni kalendarzowych od dnia otrzymania pisma ¹ ? 2) Czy projekt jest realizowany na obszarze województwa lubuskiego? Spełnienie warunku musi być utrzymane od złożenia wniosku o dofinansowanie do końca okresu trwałości projektu. 3) Czy projekt nie został fizycznie (rzeczowo) ukończony lub w pełni zrealizowany przed złożeniem wniosku o dofinansowanie w ramach ogłoszonego Wezwania do złożenia wniosków w trybie pozakonkursowym, zgodnie z art. 65 ust. 6 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013, niezależnie od tego czy wszystkie powiązane płatności zostały dokonane przez Wnioskodawcę?	tak/nie/nie dotyczy niespełnienie kryterium skutkuje odrzuceniem projektu bez możliwości poprawy
	4) Harmonogram realizacji projektu W ramach kryterium ocenie podlega, czy wydatki przedstawione we wniosku o dofinansowanie zostały poniesione lub są planowane do poniesienia zgodnie z przedstawionymi poniżej warunkami: a) Czy termin poniesienia pierwszego wydatku kwalifikowalnego w projekcie nie jest wcześniejszy niż dzień 1 stycznia 2014 r. ²	tak/nie niespełnienie kryterium skutkuje odrzuceniem projektu – istnieje możliwość poprawy

¹ Dotyczy projektów, w których stwierdzono braki/błędy formalne. Termin może zostać wydłużony do 21 dni kalendarzowych, zgodnie z *Wytycznymi w zakresie trybów wyboru projektów na lata 2014-2020*.

² W przypadku projektów rozpoczętych przed początkową datą kwalifikowalności wydatków tj. przed dniem 1 stycznia 2014 r. do współfinansowania kwalifikują się jedynie wydatki faktycznie poniesione od tej daty. Wydatki poniesione wcześniej nie stanowią wydatku kwalifikowalnego.

	<p>b) Czy termin poniesienia ostatniego wydatku kwalifikowalnego w projekcie nie jest późniejszy niż dzień 31 grudnia 2023 r.?</p> <p>c) Czy planowany termin zakończenia rzeczowej i finansowej realizacji projektu nie przekracza terminów określonych w Wezwaniu do złożenia wniosków w trybie pozakonkursowym? (jeśli dotyczy)</p> <p>Spełnienie warunków b) i c) musi być utrzymane od złożenia wniosku o dofinansowanie do końca okresu realizacji projektu.</p> <p>Odstępstwo od warunku c) na etapie realizacji projektu jest możliwe przy czym każda zmiana powinna być uzasadniona przez Beneficjenta i zaakceptowana przez IZ RP-L2020.</p> <p>5) Budżet realizacji projektu:</p> <p>a) Czy Wnioskodawca zapewnił wkład własny na pokrycie wydatków nieobjętych dofinansowaniem?</p> <p>b) Czy kwota dofinansowania nie przekracza kwoty określonej w Wezwaniu do złożenia wniosku w trybie pozakonkursowym³?</p> <p>c) Czy wartość wnioskowanego dofinansowania nie jest mniejsza niż 500 000,00 PLN?</p> <p>Spełnienie warunku musi być utrzymane od złożenia wniosku o dofinansowanie do końca finansowej realizacji projektu.</p>	
<p>Wskaźniki realizacji celów projektu</p>	<p>W ramach kryterium ocenie podlega:</p> <p>a) Czy Wnioskodawca we wniosku o dofinansowanie <u>wybrał</u> wszystkie obligatoryjne wskaźniki i określił ich wartości docelowe zgodnie z Wezwaniem do złożenia wniosków w trybie pozakonkursowym, tj.:</p> <p>- Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI 14) (km)</p> <p>Powyższy wskaźnik jest wskaźnikiem agregującym. W związku z czym, zgodnie z sekcją 2.2.1 pkt 7 Wytycznych w zakresie monitorowania postępu rzeczowego realizacji programów operacyjnych na lata 2014-2020, Wnioskodawca jest zobligowany do określenia wartości docelowej wskaźnika, który stanowi</p>	<p>tak/nie niespełnienie kryterium skutkuje odrzuceniem projektu – istnieje możliwość poprawy</p>

³ Ustalona kwota dofinansowania pojedynczego projektu

składową dla powyższego wskaźnika:

- ✓ Długość przebudowanych dróg wojewódzkich (km),
- ✓ Długość przebudowanych dróg powiatowych (km),
- ✓ Długość przebudowanych dróg gminnych (km).

- Całkowita długość nowych dróg (CI 13) (km)

Powyższy wskaźnik jest wskaźnikiem agregującym. W związku z czym, zgodnie z sekcją 2.2.1 pkt 7 Wytycznych w zakresie monitorowania postępu rzeczowego realizacji programów operacyjnych na lata 2014-2020, Wnioskodawca jest zobligowany do określenia wartości docelowej wskaźnika, który stanowi składową dla powyższego wskaźnika

- ✓ Długość wybudowanych dróg wojewódzkich (km),
- ✓ Długość wybudowanych dróg powiatowych (km)
- ✓ Długość wybudowanych dróg gminnych (km).

Wnioskodawca zobowiązany jest wybrać i określić wartość docelową poniższych wskaźników rezultatu w przypadku, gdy są one adekwatne do zakresu projektu:

- Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich (PLN/rok);
- Oszczędność czasu w przewozach towarowych (PLN/rok).

b) Czy Wnioskodawca we wniosku o dofinansowanie wybrał i określił wartość docelową przynajmniej jednego wskaźnika dotyczącego miejsc pracy z podziałem na kobiety i mężczyzn*:

- Wzrost zatrudnienia we wspieranych przedsiębiorstwach (CI 8) (EPC);
 - Wzrost zatrudnienia we wspieranych przedsiębiorstwach – kobiety (EPC),
 - Wzrost zatrudnienia we wspieranych przedsiębiorstwach – mężczyźni (EPC),
- Wzrost zatrudnienia we wspieranych podmiotach (innych niż przedsiębiorstwa) (EPC),
 - Wzrost zatrudnienia we wspieranych podmiotach (innych niż przedsiębiorstwa) – kobiety (EPC),
 - Wzrost zatrudnienia we wspieranych podmiotach (innych niż przedsiębiorstwa) –

	<p>mężczyźni (EPC),</p> <ul style="list-style-type: none"> – Liczba utrzymanych miejsc pracy (EPC), – Liczba utrzymanych miejsc pracy – kobiety (EPC), – Liczba utrzymanych miejsc pracy – mężczyźni (EPC), – Liczba nowo utworzonych miejsc pracy – pozostałe formy (EPC), – Liczba nowo utworzonych miejsc pracy – pozostałe formy - kobiety (EPC), – Liczba nowo utworzonych miejsc pracy – pozostałe formy - mężczyźni (EPC) <p>*W przypadku, gdy w wyniku realizacji projektu nie przewiduje się wzrostu zatrudnienia/utworzenia nowych miejsc pracy Wnioskodawca powinien wpisać wartość docelową wybranego wskaźnika „0” i jednocześnie nie wybierać wskaźników dotyczących podziału na kobiety i mężczyzn.</p>	
--	--	--

KRYTERIA MERYTORYCZNE

KRYTERIA HORYZONTALNE

Kryteria horyzontalne mające zastosowanie dla Osi Priorytetowej 5 Transport, Działanie 5.1 Transport drogowy Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020 współfinansowanych ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego

KRYTERIA HORYZONTALNE DOPUSZCZAJĄCE OCENA: TAK/NIE odpowieź „NIE” oznacza odrzucenie projektu		
Nazwa kryterium oceny	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
Zgodność projektu z celem Działania	W ramach kryterium ocenie podlega czy celem realizacji projektu jest poprawiona zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu w ruchu drogowym.	tak/nie niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie projektu bez możliwości

		poprawy
<p style="text-align: center;">Zgodność projektu z dokumentami strategicznymi oraz branżowymi</p>	<p>W ramach kryterium ocenie podlega, czy projekt jest zgodny z następującymi dokumentami strategicznymi oraz branżowymi wymienionymi w Wezwaniu do złożenia wniosku w trybie pozakonkursowym:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umowa Partnerstwa na lata 2014-2020 – Programowanie perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020*, - Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030* - Regionalny Program Operacyjny – Lubuskie 2020*, - Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020*. - Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego* - Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu 2030* - Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020* <p><i>Czy projekt wpisuje się w konkretny cel operacyjny oraz podstawowe działania rekomendowane do priorytetowej realizacji/kierunki interwencji celu operacyjnego określone w ww. dokumentach?</i></p> <p>*Dokument aktualny na dzień ogłoszenia Wezwania do złożenia wniosków w trybie pozakonkursowym</p>	<p style="text-align: center;">tak/nie</p> <p style="text-align: center;">niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie projektu bez możliwości poprawy</p>
<p style="text-align: center;">Zgodność projektu z zasadą równości szans kobiet i mężczyzn</p>	<p>Projekt musi wykazywać pozytywny wpływ w zakresie zgodności projektu z zasadą równości szans kobiet i mężczyzn.</p> <p>Tylko w wyjątkowych sytuacjach dopuszczalne jest uznanie neutralności produktu projektu.</p> <p>O neutralności projektu można mówić jedynie wtedy, gdy w ramach projektu Wnioskodawca wskaże szczegółowe uzasadnienie (w rozdziale II.3.8. <i>Polityki horyzontalne</i> Studium Wykonalności), dlaczego dany projekt nie jest w stanie zrealizować jakichkolwiek działań w zakresie spełnienia ww. zasady.</p> <p>Wpływ projektu na zasady horyzontalne UE weryfikowany będzie zgodnie z art. 7 rozporządzenia 1303/2013 oraz „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”.</p>	<p style="text-align: center;">tak/nie</p> <p style="text-align: center;">niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie projektu bez możliwości poprawy</p>

<p>Zgodność projektu z zasadą równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami</p>	<p>Projekt musi wykazywać pozytywny wpływ w zakresie zgodności projektu z zasadą równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami polityki horyzontalnej.</p> <p>W szczególności ocenie podlegać będzie czy infrastruktura została zaprojektowana/zostanie zbudowana/zmodernizowana zgodnie z zasadą projektowania uniwersalnego.</p> <p>Tylko w wyjątkowych sytuacjach dopuszczalne jest uznanie neutralności produktu projektu.</p> <p>O neutralności można mówić wtedy, kiedy w ramach projektu Wnioskodawca wskaże szczegółowe uzasadnienie (w rozdziale II.3.8. <i>Polityki horyzontalne</i> Studium Wykonalności), dlaczego dany projekt nie jest w stanie zrealizować jakichkolwiek działań w zakresie spełnienia ww. zasady. Stwierdzenie neutralnego wpływu na zasadę dostępności dla osób z niepełnosprawnościami związane jest uzasadnionym brakiem bezpośrednich użytkowników produktu w ramach projektu.</p> <p>Wpływ projektu na zasady horyzontalne UE weryfikowany będzie zgodnie z art. 7 rozporządzenia 1303/2013 oraz „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”.</p> <p>Stosowanie zasad określonych w ww. Wytocznych w odniesieniu do tych elementów projektu, w których zasada ta ma zastosowanie np. jeżeli w ramach projektu utworzona zostanie strona internetowa czy też zasoby cyfrowe, muszą one spełniać standard WCAG 2.0 na poziomie AA (Wytoczne, podrozdział 5.2, pkt. 1), oznacza, że projekt ten ma pozytywny wpływ na zasady horyzontalne.</p>	<p>tak/nie</p> <p>niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie projektu bez możliwości poprawy</p>
<p>Adekwatność wskaźników do zakresu rzeczowego projektu</p>	<p>W ramach kryterium ocenie podlegają wybrane w projekcie wskaźniki realizacji projektu.</p> <p>Ocenie podlega możliwość ich osiągnięcia oraz trafność/realność wskazanych wartości docelowych wskaźników wybranych przez</p>	<p>tak/nie</p> <p>niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie projektu bez możliwości poprawy</p>

	<p>Wnioskodawcę spośród listy wskaźników dla Działania 5.1 Transport drogowy, wymienionych w załączniku nr 2 - <i>Tabela wskaźników rezultatu bezpośredniego i produktu dla działań i poddziałań</i> do SzOOP obowiązującego na dzień ogłoszenia Wezwania do złożenia wniosku w trybie pozakonkursowym.</p> <p>Ocena w odniesieniu do wartości przedstawionych na etapie złożenia wniosku o dofinansowanie – zmiany wartości docelowej wskaźników w trakcie realizacji projektu, np. wynikające z realizacji projektu w zmienionym zakresie, zmian sytuacji rynkowej itp. o ile nie wpływają na spełnienie kryterium. Każdy przypadek rozpatrywany jest indywidualnie. Decyzję każdorazowo podejmuje IZ w oparciu o przedkładane przez Wnioskodawcę wyjaśnienia.</p>	
<p>Potencjał inwestycyjny, kadrowy, organizacyjny i prawny Wnioskodawcy/Partnera</p>	<p>W ramach kryterium ocenie podlega:</p> <ul style="list-style-type: none"> – czy potencjał inwestycyjny Wnioskodawcy/Partnera jest wystarczający do zrealizowania projektu? – czy przewidziano problemy w zarządzaniu, które mogą doprowadzić do niezrealizowania przedsięwzięcia, czy podano potencjalne sposoby ich rozwiązania? – czy Wnioskodawca/Partner dysponuje potencjałem technicznym, organizacyjnym (weryfikacji podlegać będą również kompetencje oraz potencjał kadrowy Wnioskodawcy/Partnera), prawnym (patenty, licencje, umowy, pozwolenia, zezwolenia – jeśli projekt ich wymaga), pozwalającym zrealizować projekt, osiągnąć zakładane cele oraz utrzymać efekty realizacji projektu? – czy Wnioskodawca oszacował ryzyko towarzyszące projektowi i potrafi je zminimalizować oraz podjąć działania zaradcze? 	<p>tak/nie</p> <p>niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie projektu bez możliwości poprawy</p>
<p>Trwałość projektu</p>	<p>W ramach kryterium ocenie podlega, czy Wnioskodawca nie planuje w okresie 3/5 lat od płatności końcowej na rzecz Beneficjenta, zmian skutkujących spełnieniem przesłanek określonych w art. 71 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z</p>	<p>tak/nie</p> <p>niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie projektu bez możliwości poprawy</p>

	dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006. Czy Wnioskodawca zapewni trwałość instytucjonalną, techniczną i finansową inwestycji po zakończeniu jej realizacji?	
Niezbędność planowanych wydatków	Celem kryterium ocenie podlega zasadność poniesienia konkretnych wydatków, należy wskazać czy wydatki zostały odpowiednio dobrane do projektu, są niezbędne do jego realizacji i osiągania założonych celów.	tak/nie niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie projektu bez możliwości poprawy
KRYTERIA HORYZONTALNE OGÓLNE OCENA: PUNKTOWA		
Nazwa kryterium oceny	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
Komplementarność wewnątrzprogramowa projektu	W ramach kryterium ocenie podlega czy Wnioskodawca wykazał, w jaki sposób projekt zapewni komplementarność wewnątrzprogramową w kontekście połączenia interwencji środków EFRR i EFS lub tylko EFRR pochodzących z różnych Działań RPO–L2020. Zgodnie z kryterium ocenie podlega komplementarny charakter planowanego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami, które są komplementarne wobec przedmiotowego projektu.	0/1 0 pkt – projekt nie zapewnia komplementarności wewnątrzprogramowej 1 pkt – projekt zapewnia komplementarność wewnątrzprogramową 0 punktów w kryterium nie oznacza odrzucenia projektu Kryterium podlega ocenie bez

		możliwości poprawy
Realizacja wskaźników programowych	<p>W ramach kryterium ocenie podlega, czy projekt, realizuje wskaźniki programowe (ich wartości są większe od zera) wskazane w Wezwaniu do złożenia wniosku w trybie pozakonkursowym tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI 14) (km) (wskaźnik włączony do Ram Wykonania). <p>Powyższy wskaźnik jest wskaźnikiem agregującym. W związku z czym, zgodnie z sekcją 2.2.1 pkt 7 Wytycznych w zakresie monitorowania postępu rzeczowego realizacji programów operacyjnych na lata 2014-2020, Wnioskodawca jest zobligowany do określenia wartości docelowej wskaźnika, który stanowi składową dla powyższego wskaźnika:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Długość przebudowanych dróg wojewódzkich (km), ✓ Długość przebudowanych dróg powiatowych (km), ✓ Długość przebudowanych dróg gminnych (km). <ul style="list-style-type: none"> - Całkowita długość nowych dróg (km) <p>Powyższy wskaźnik jest wskaźnikiem agregującym. W związku z czym, zgodnie z sekcją 2.2.1 pkt 7 Wytycznych w zakresie monitorowania postępu rzeczowego realizacji programów operacyjnych na lata 2014-2020, Wnioskodawca jest zobligowany do określenia wartości docelowej wskaźnika, który stanowi składową dla powyższego wskaźnika</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Długość wybudowanych dróg wojewódzkich (km), ✓ Długość wybudowanych dróg powiatowych (km) ✓ Długość wybudowanych dróg gminnych (km). <p>Ocena w odniesieniu do wartości przedstawionych na etapie złożenia wniosku o dofinansowanie – zmiany wartości docelowej wskaźników w trakcie realizacji projektu, np. wynikające z realizacji projektu w zmienionym zakresie, zmian sytuacji rynkowej itp. nie wpływają na spełnienie kryterium – <u>pod warunkiem, że nie spowoduje to zmiany wartości przyznanych punktów w kryterium.</u></p>	<p style="text-align: center;">0/1/3/4</p> <p>0 pkt – projekt nie realizuje wskaźnika włączonego do ram wykonania ani innych wskaźników programowych</p> <p>1 pkt – projekt realizuje co najmniej jeden wskaźnik programowy (inny niż włączony do ram wykonania)</p> <p>3 pkt – projekt realizuje wskaźnik włączony do ram wykonania</p> <p style="text-align: center;">Punkty podlegają sumowaniu</p> <p style="text-align: center;">0 punktów w kryterium nie oznacza odrzucenia projektu</p> <p style="text-align: center;">Kryterium podlega ocenie bez możliwości poprawy</p>
Korzyści społeczno –	W ramach kryterium ocenie podlega prozatrudnieniowy aspekt	0/1

<p>ekonomiczne wynikające z realizacji projektu – aspekt zatrudnieniowy</p>	<p>przedsięwzięcia, tj. czy będzie on miał wpływ na powstanie nowych miejsc pracy.</p> <p>Należy odzwierciedlić w co najmniej jednym ze wskaźników projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wzrost zatrudnienia we wspieranych przedsiębiorstwach (CI 8) (EPC) <ul style="list-style-type: none"> • Wzrost zatrudnienia we wspieranych przedsiębiorstwach – kobiety (EPC), • Wzrost zatrudnienia we wspieranych przedsiębiorstwach – mężczyźni (EPC), – Wzrost zatrudnienia we wspieranych podmiotach (innych niż przedsiębiorstwa) (EPC) <ul style="list-style-type: none"> • Wzrost zatrudnienia we wspieranych podmiotach (innych niż przedsiębiorstwa) – kobiety (EPC), • Wzrost zatrudnienia we wspieranych podmiotach (innych niż przedsiębiorstwa) – mężczyźni (EPC), – Liczba nowo utworzonych miejsc pracy – pozostałe formy (EPC) <ul style="list-style-type: none"> • Liczba nowo utworzonych miejsc pracy – pozostałe formy - kobiety (EPC), • Liczba nowo utworzonych miejsc pracy – pozostałe formy - mężczyźni (EPC). <p>Spełnienie kryterium musi być utrzymane od złożenia wniosku o dofinansowanie do końca okresu trwałości projektu.</p>	<p>0 pkt – projekt nie wpływa na powstanie nowych miejsc pracy</p> <p>1 pkt – projekt wpływa na powstanie nowych miejsc pracy</p> <p>0 punktów w kryterium nie oznacza odrzucenia projektu</p> <p>Kryterium podlega ocenie bez możliwości poprawy</p>
<p>Przygotowanie projektu do realizacji</p>	<p>Celem kryterium jest premiowanie projektów w pełni gotowych do realizacji.</p>	<p style="text-align: center;">0/2</p> <p>0 pkt – projekt nie posiada wszystkich wymaganych pozwoleń niezbędnych do realizacji projektu</p> <p>2 pkt – projekt posiada wszystkie wymagane pozwolenia niezbędne do realizacji projektu</p> <p>0 punktów w kryterium nie oznacza odrzucenia projektu</p> <p>Kryterium podlega ocenie bez możliwości poprawy</p>

Maksymalna możliwa do zdobycia liczba punktów w ramach kryteriów horyzontalnych ogólnych wynosi 8 punktów.

KRYTERIA SPECYFICZNE
dla Osi Priorytetowej 5. Transport,
Działanie 5.1 Transport drogowy*
Kryteria mają zastosowanie dla projektów realizowanych poza formułą ZIT

KRYTERIA DOPUSZCZAJĄCE OCENA: TAK/NIE		
<i>Kryteria specyficzne mają na celu zbadanie w jakim stopniu projekt wpływa i realizuje istotne kwestie w ramach Działania 5.1 Transport drogowy. Kryteria specyficzne dopuszczające mają charakter bezwzględny – ich niespełnienie oznacza odrzucenie projektu.</i>		
Nazwa kryterium oceny	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
Zgodność z Programem Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego	<p>W ramach kryterium oceniane będzie, czy projekt został ujęty na liście projektów w zakresie infrastruktury drogowej w obowiązującej wersji Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego (PRT).</p> <p>PRT jest dokumentem otwartym, który będzie podlegał weryfikacji i aktualizacji w oparciu o system monitorowania oraz zachodzące zmiany społeczno-gospodarcze. W związku z tym, obowiązującą wersją jest dokument aktualny na dzień opublikowania wezwania do złożenia projektu/projektów w trybie pozakonkursowym</p>	tak/nie niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie projektu bez możliwości poprawy
Poprawa bezpieczeństwa	W ramach kryterium oceniane będzie, czy w ramach projektu uwzględniono aspekt poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.	tak/nie niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie projektu bez możliwości poprawy
Wpływ na środowisko	<p>W ramach kryterium oceniane będzie, czy w ramach projektu uwzględniono działania zapobiegawcze jak i łagodzące wpływ infrastruktury na środowisko.</p> <p>Weryfikacji podlegać będzie czy na podstawie analizy zakresu rzeczowego projektu oraz budżetu (w oparciu o zaplanowane nakłady finansowe), można potwierdzić, że Wnioskodawca</p>	tak/nie niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie projektu bez możliwości poprawy

	<p>przewidział w ramach projektu działania zapobiegawcze jak i łagodzące wpływ infrastruktury na środowisko.</p> <p>Kwestia ujęcia wszystkich działań zapobiegawczych jak i łagodzących wpływ infrastruktury na środowisko w projekcie, wynikających z Decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej będzie sprawdzana na etapie oceny środowiskowej.</p>	
Połączenie z siecią TEN -T	<p>W ramach kryterium ocenie podlega, czy projekt zapewni konieczne połączenie z siecią autostrad i dróg ekspresowych, bądź przyczyni się do uzupełnienia luki w funkcjonującej sieci transportowej.</p> <p>Sieć TEN-T musi istnieć, być w trakcie budowy lub być przewidziana do budowy w obecnej perspektywie finansowej 2014-2020 i musi wynikać ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030*</p> <p>* Dokument aktualny na dzień ogłoszenia Wezwania do złożenia wniosków w trybie pozakonkursowym</p>	<p>tak/nie</p> <p>niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie projektu bez możliwości poprawy</p>
Wybór optymalnego wariantu realizacji projektu	<p>W ramach kryterium ocenie podlega poprawność przeprowadzonej analizy opcji realizacji przedsięwzięcia i dokonania właściwego wyboru wariantu optymalnego:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ czy zidentyfikowano i przeanalizowano co najmniej minimalną liczbę istotnych i technicznie wykonalnych opcji (czy w przypadku braku wariantów alternatywnych dostatecznie uzasadniono ich brak)? ✓ czy zastosowana została właściwa metoda analizy opcji? ✓ czy wyboru wariantu optymalnego dokonano w oparciu o prawidłowo przeprowadzoną analizę opcji? ✓ czy do realizacji wybrano najkorzystniejszy wariant inwestycji? (jeśli dotyczy) 	<p>tak/nie</p> <p>niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie projektu bez możliwości poprawy</p>
Efektywność kosztowa projektu (w tym prawidłowość analiz)	<p>Ocenie podlega sposób osiągnięcia optymalnej i efektywnej realizacji projektu.</p> <p>W ramach kryterium ocenie podlegają następujące aspekty:</p>	<p>tak/nie</p> <p>niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie projektu bez możliwości poprawy</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • czy korzyści zaplanowane do osiągnięcia w wyniku realizacji projektu są współmierne do planowanych nakładów? • czy założenia przedstawione w projekcie są realne? • czy poprawnie sporządzono analizy, które są podstawą do oceny efektywności i wykonalności projektu w aspekcie jego zakresu, celów, zapotrzebowania na dofinansowanie oraz trwałości podmiotu rozumianej jako zachowanie płynności finansowej w fazie inwestycyjnej i operacyjnej projektu? 	
Nośność drogi	<p>W ramach kryterium ocenie podlega: Czy projekt spełnia wymogi Dyrektywy 96/53/WE tj. zapewnia nośność drogi wynoszącą minimum 11,5 t. na oś? (dot. wszystkich kategorii dróg).</p>	<p>tak/nie niespełnienie kryterium skutkuje odrzuceniem projektu bez możliwości poprawy</p>
<p>KRYTERIA PUNKTOWANE</p> <p><i>Kryteria specyficzne punktowe mają zróżnicowaną maksymalną ilość możliwych do uzyskania punktów, w zależności od poziomu istotności danego problemu. Preferowane będą projekty, które w jak największym stopniu spełniają wszystkie kryteria specyficzne określone dla danego typu projektu. IZ RPO L2020 dopuszcza sytuację, kiedy projekt otrzyma punktację "0" w ramach poszczególnych kryteriów specyficznych punktowych, ale nie skutkuje to odrzuceniem projektu. Ocena na podstawie tych kryteriów polega na przyznawaniu punktów projektowi w zależności od stopnia spełnienia kryterium.</i></p>		
Rejestrowane natężenie ruchu	<p>Kryterium ma na celu premiowanie inwestycji o znacznym natężeniu ruchu drogowego. Kryterium natężenia ruchu określa, na podstawie przeprowadzonych bezpośrednich pomiarów, rejestrowane średniodobowe natężenie ruchu na poszczególnych odcinkach dróg wojewódzkich, wyrażone w ilości pojazdów na dobę. Obrazuje, które odcinki dróg są najbardziej obciążone ruchem pojazdów, a tym samym definiuje ich znaczenie na sieci dróg wojewódzkich. Punkty w ramach tego kryterium przyznawane będą poszczególnym zadaniom w oparciu o ostatnio wykonywany Generalny Pomiar Ruchu* na odcinkach pomiarowych dróg wojewódzkich, będący załącznikiem do Wezwania do złożenia</p>	<p>5/10/15/20/25 pkt.</p> <p>5 pkt - natężenie do 500 poj./dobę.; 10 pkt – przedział natężenia 501-1000 poj./dobę.; 15 pkt – przedział natężenia 1001-1500 poj./dobę.; 20 pkt – przedział natężenia 1501-2000 poj./dobę.; 25 pkt – natężenie powyżej 2000 poj./dobę.</p> <p>0 punktów w kryterium nie oznacza odrzucenia projektu</p>

	<p>wniosku w trybie pozakonkursowym. W przypadku budowy nowych odcinków dróg, obwodnic należy wziąć pod uwagę prognozowany pomiar ruchu.</p> <p>* Dokument aktualny na dzień ogłoszenia Wezwania do złożenia wniosków w trybie pozakonkursowym</p>	
Stan techniczny drogi	<p>W ramach kryterium oceniany jest stan techniczny drogi. Kryterium ma na celu premiowanie przedsięwzięć o najniższym stanie technicznym.</p> <p>Stan techniczny dróg wojewódzkich określony został w wykonanym „5-letnim przeglądzie dróg województwa lubuskiego administrowanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze”*. Z wykonanego przeglądu sporządzona została Mapa oceny stanu nawierzchni. Zakwalifikowanie odcinka do danego stanu technicznego drogi będzie odbywało się poprzez odczytanie odpowiadającego mu stanu technicznego z Mapy oceny stanu nawierzchni, będącej załącznikiem do Wezwania do złożenia wniosku w trybie pozakonkursowym.</p> <p>W przypadku dwóch różnych stanów nawierzchni na jednym odcinku, przyznając punkty należy wziąć pod uwagę tylko odcinek o gorszym stanie technicznym (tj. wyżej punktowany).</p> <p>* Dokument aktualny na dzień ogłoszenia Wezwania do złożenia wniosków w trybie pozakonkursowym</p>	<p>0/5/15/20 pkt.</p> <p>0 pkt – stan techniczny bardzo dobry; 5 pkt - stan techniczny dobry; 15 pkt - stan techniczny ostrzegawczy; 20 pkt - stan techniczny zły, bardzo zły oraz brak pasa lub budowa nowego odcinka drogi, obiektu mostowego</p> <p>0 punktów w kryterium nie oznacza odrzucenia projektu</p>
Stan techniczny obiektu mostowego*	<p>W ramach kryterium oceniany jest stan techniczny obiektu mostowego. Kryterium ma na celu premiowanie przedsięwzięć o najniższym stanie technicznym lub przedsięwzięć w ramach których zostanie wybudowany nowy obiekt mostowy.</p> <p>Stan techniczny obiektów mostowych określony jest w sporządzanym corocznie „Przeglądzie stanu technicznego obiektów mostowych”.</p> <p>Zakwalifikowanie obiektu mostowego do danego stanu</p>	<p>0/5/10/15 pkt.</p> <p>0 pkt – stan techniczny odpowiedni; 5 pkt - stan techniczny zadowalający; 10 pkt - stan techniczny niepokojący; 15 pkt - stan techniczny niedostateczny, przedawaryjny i awaryjny lub budowa nowego obiektu mostowego</p>

	<p>technicznego będzie odbywało się w oparciu o analizę zapisów corocznie „Przeгляdu stanu technicznego obiektów mostowych” będącego załącznikiem do Wezwania do złożenia wniosku w trybie pozakonkursowym.</p> <p>*Kryterium dotyczy wyłącznie projektów, w ramach których zaplanowano inwestycje w zakresie obiektów mostowych.</p>	<p>0 punktów w kryterium nie oznacza odrzucenia projektu</p>
<p>Funkcja drogi</p>	<p>W ramach kryterium premiowane będą projekty, które przyczyniają się do usprawnienia połączeń z przejściami granicznymi, portem rzeczny/lotniczym, terminalem towarowym, terenem inwestycyjnym*, dużym ośrodkiem miejskim/regionalnym (tj. ośrodkiem o liczbie mieszkańców powyżej 10 000 tys. lub miastem, w którym mieści się siedziba powiatu lub miastem na prawach powiatu).</p> <p>*Teren inwestycyjny musi istnieć lub być planowany do realizacji. Weryfikacja na podstawie mapy sytuującej projekt i pokazującej połączenie drogi z terenem inwestycyjnym.</p>	<p>0/2/4/6/8/10 pkt.</p> <p>0 pkt. – jeśli projekt nie zapewnia połączenia z przejściami granicznymi, portem rzeczny/lotniczym, terminalem towarowym, terenem inwestycyjnym, dużym ośrodkiem miejskim/regionalnym.</p> <p>2 pkt – przejście graniczne; 2 pkt – port rzeczny/lotniczy; 2 pkt – terminal towarowy; 2 pkt – teren inwestycyjny*; 2 pkt – duży ośrodek miejski/regionalny</p> <p>Punkty sumują się.</p> <p>0 punktów w kryterium nie oznacza odrzucenia projektu</p>
<p>Wpływ projektu na spójność i stan sieci dróg</p>	<p>W ramach kryterium ocenie podlega, czy w wyniku realizacji projektu nastąpi zniwelowanie efektu fragmentaryczności istniejącej sieci poprzez budowę nowego odcinka drogi bądź nastąpi poprawa stanu odcinka w ciągu istniejącej drogi poprzez jego modernizację.</p>	<p>6/8/14 pkt.</p> <p>6 pkt. – modernizacja istniejącego odcinka w ciągu istniejącej drogi; 8 pkt. – budowa nowego odcinka drogi</p> <p>Punkty sumują się.</p> <p>0 punktów w kryterium nie oznacza odrzucenia</p>

		projektu
<p>Wpływ projektu na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego</p>	<p>Ocenić podlegać będzie zastosowanie w projekcie elementów innych niż wymagane przepisami prawa, poprawiających bezpieczeństwo użytkowników ruchu drogowego w stosunku do stanu przed realizacją projektu.</p>	<p style="text-align: center;">0/2/4/6/8/10 pkt.</p> <p>0 pkt. – nie zastosowano w projekcie elementów innych niż wymagane przepisami prawa, poprawiających bezpieczeństwo użytkowników ruchu drogowego w stosunku do stanu przed realizacją projektu;</p> <p>2 pkt. – budowa i/lub modernizacja zjazdów, zatok autobusowych i innych urządzeń drogowych;</p> <p>2 pkt. – budowa i/lub modernizacja urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym sygnalizacji świetlnej, barier ochronnych, budowa osłon przeciwołśnieniowych, szykan spowalniających, wyniesionych tarczy skrzyżowań, punktowych elementów odblaskowych (PEO) „kocie oczka”, zastosowanie oznakowania poziomego grubowarstwowego, korekty łuków</p> <p>2 pkt. – budowa i/lub modernizacja chodników i przejść dla pieszych, azyli dla pieszych, barierek wygradzających ruch pieszy, lub inne prace infrastrukturalne pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt;</p> <p>2 pkt. – budowa i/lub modernizacja ciągów i ścieżek rowerowych;</p> <p>2 pkt. – budowa i/lub modernizacja oświetlenia;</p> <p style="text-align: center;">Punkty sumują się</p> <p>0 punktów w kryterium nie oznacza odrzucenia projektu</p>

<p>Wpływ projektu na poprawę płynności przejazdu</p>	<p>W ramach kryterium ocenie podlegać będzie wpływ projektu na płynność przejazdu na odcinku drogi objętym projektem. Premiowane będą projekty dotyczące inwestycji w miejscach o niedostatecznej przepustowości (tj. polegające m.in. na: poszerzeniu szerokości jezdni, poprawie stanu technicznego nawierzchni, wyprowadzeniu ruchu z miejscowości - obwodnice), również mające znaczący wpływ na poprawę płynności przejazdu i/lub zniwelowanie długotrwałych zatorów na danym odcinku drogi.</p>	<p>0/2 pkt.</p> <p>0 pkt – projekt nie wpływa na poprawę płynność przejazdu; 2 pkt – projekt wpływa na poprawę płynność przejazdu</p> <p>0 punktów w kryterium nie oznacza odrzucenia projektu</p>
<p>Komplementarność projektu z innymi inwestycjami drogowymi</p>	<p>Celem kryterium jest premiowanie projektów powiązanych z inwestycjami drogowymi już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub planowanymi do realizacji ze środków budżetu własnego województwa lub LRPO 2007-2013.</p>	<p>0/2 pkt.</p> <p>0 pkt – projekt nie jest komplementarny z innymi inwestycjami drogowymi; 2 pkt – projekt jest komplementarny z innymi inwestycjami drogowymi;</p> <p>0 punktów w kryterium nie oznacza odrzucenia projektu</p>
<p>Przeszacowanie wydatków</p>	<p>Ocenić podlega czy wydatki w projekcie zostały zaplanowane w sposób racjonalny, tj. nie są zawyżone(przeszacowane) w stosunku do cen i stawek rynkowych.</p>	<p>0/4 pkt.</p> <p>0 pkt. – co najmniej 1 wydatek został przeszacowany 4 pkt. – żaden z wydatków nie został przeszacowany</p> <p>0 punktów w kryterium nie oznacza odrzucenia projektu</p>

Maksymalnie **87 pkt.** w przypadku projektów, w ramach których nie zaplanowano inwestycji w zakresie obiektów mostowych.

Maksymalnie **102 pkt.** w przypadku projektów, w ramach których zaplanowano inwestycje w zakresie obiektów mostowych.

KRYTERIA SPECYFICZNE
dla Osi Priorytetowej 5. Transport,
Działanie 5.1 Transport drogowy
Kryteria mają zastosowanie dla projektów realizowanych w formule ZIT

KRYTERIA DOPUSZCZAJĄCE OCENA: TAK/NIE		
<i>Kryteria specyficzne mają na celu zbadanie w jakim stopniu projekt wpływa i realizuje istotne kwestie w ramach Działania 5.1 Transport drogowy. Kryteria specyficzne dopuszczające mają charakter bezwzględny – ich niespełnienie oznacza odrzucenie projektu.</i>		
Nazwa kryterium oceny	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
Zgodność z Programem Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego	W ramach kryterium oceniane będzie, czy projekt został ujęty na liście projektów w zakresie infrastruktury drogowej w obowiązującej wersji Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego (PRT). PRT jest dokumentem otwartym, który będzie podlegał weryfikacji i aktualizacji w oparciu o system monitorowania oraz zachodzące zmiany społeczno-gospodarcze. W związku z tym, obowiązującą wersją jest dokument aktualny na dzień opublikowania wezwania do złożenia projektu/projektów w trybie pozakonkursowym	tak/nie niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie projektu bez możliwości poprawy
Poprawa bezpieczeństwa	W ramach kryterium oceniane będzie, czy w ramach projektu uwzględniono aspekt poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.	tak/nie niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie projektu bez możliwości poprawy
Wpływ na środowisko	W ramach kryterium oceniane będzie, czy w ramach projektu uwzględniono działania zapobiegawcze, jak i łagodzące wpływ infrastruktury na środowisko. Weryfikacji podlegać będzie czy na podstawie analizy zakresu rzeczowego projektu oraz budżetu (w oparciu o zaplanowane nakłady finansowe), można potwierdzić, że wnioskodawca przewidział w ramach projektu działania	tak/nie niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie projektu bez możliwości poprawy

	zapobiegawcze jak i łagodzące wpływ infrastruktury na środowisko. Kwestia ujęcia wszystkich działań zapobiegawczych, jak i łagodzących wpływ infrastruktury na środowisko w projekcie, wynikających z Decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, będzie sprawdzana na etapie oceny środowiskowej.	
Połączenie z siecią TEN -T	W ramach kryterium ocenie podlega, czy projekt zapewni konieczne połączenie z siecią autostrad i dróg ekspresowych, bądź przyczyni się do uzupełnienia luki w funkcjonującej sieci transportowej.	tak/nie niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie projektu bez możliwości poprawy
Wybór optymalnego wariantu realizacji projektu	W ramach kryterium ocenie podlega poprawność przeprowadzonej analizy opcji realizacji przedsięwzięcia i dokonania właściwego wyboru wariantu optymalnego: ✓ czy zidentyfikowano i przevalizowano co najmniej minimalną liczbę istotnych i technicznie wykonalnych opcji (czy w przypadku braku wariantów alternatywnych dostatecznie uzasadniono ich brak)? ✓ czy zastosowana została właściwa metoda analizy opcji? ✓ czy wyboru wariantu optymalnego dokonano w oparciu o prawidłowo przeprowadzoną analizę opcji? ✓ czy do realizacji wybrano najkorzystniejszy wariant inwestycji? (jeśli dotyczy)	tak/nie niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie projektu bez możliwości poprawy
Nośność drogi	W ramach kryterium ocenie podlega: Czy projekt spełnia wymogi Dyrektywy 96/53/WE tj. zapewnia nośność drogi wynoszącej minimum 11,5 t. na oś? (dot. wszystkich kategorii dróg)	tak/nie niespełnienie kryterium skutkuje odrzuceniem projektu - bez możliwości poprawy
KRYTERIA PUNKTOWANE		
<p><i>Kryteria specyficzne punktowe mają zróżnicowaną maksymalną ilość możliwych do uzyskania punktów, w zależności od poziomu istotności danego problemu. Preferowane będą projekty, które w jak największym stopniu spełniają wszystkie kryteria specyficzne określone dla danego typu projektu. IZ RPO L2020 dopuszcza sytuację, kiedy projekt otrzyma punktację "0" w ramach poszczególnych kryteriów specyficznych punktowych, ale nie skutkuje to odrzuceniem projektu. Ocena na podstawie tych kryteriów polega na przyznawaniu punktów projektowi w zależności od stopnia spełnienia kryterium.</i></p>		

<p>Długość drogi</p>	<p>Ocenić podlegać będzie długość budowanej*, modernizowanej drogi w ramach projektu, na podstawie wskazanej we wniosku wartości docelowej wskaźników produktu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Długość przebudowanych dróg wojewódzkich/ powiatowych/ gminnych (km) – Długość wybudowanych dróg wojewódzkich/ powiatowych/ gminnych (km) <p>Pod pojęciem „budowa” należy rozumieć wykonywanie obiektu budowlanego w określonym miejscu, a także odbudowę, rozbudowę, nadbudowę obiektu budowlanego (zgodnie z art. 3 pkt. 6 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. 2019, poz. 1186 z późn. zm.)</p>	<p>1/2/3/4/5 pkt</p> <p>1 pkt – poniżej 0,5 km, 2 pkt – od 0,5 km i poniżej 1,0 km 3 pkt – od 1,0 km i poniżej 2,0 km 4 pkt – od 2,0 km i poniżej 3,0 km 5 pkt – od 3,0 km</p> <p>Punkty nie sumują się</p>
<p>Funkcja drogi</p>	<p>W ramach kryterium premiowane będą projekty, które przyczyniają się do usprawnienia połączeń z przejściami granicznymi, portem rzeczny/lotniczym, terminalem towarowym, centrum lub platformą logistyczną, terenem inwestycyjnym*, dużym ośrodkiem miejskim/ regionalnym/ centrami miast/aglomeracji.</p> <p>*Teren inwestycyjny musi istnieć lub być planowany do realizacji. Weryfikacja na podstawie mapy sytuującej projekt i pokazującej połączenie drogi z terenem inwestycyjnym.</p>	<p>0/2/4/6/8/10/12 pkt</p> <p>0 pkt – jeśli projekt nie zapewnia połączenia z przejściami granicznymi, portem rzeczny/lotniczym, terminalem towarowym, centrum lub platformą logistyczną, terenem inwestycyjnym, dużym ośrodkiem miejskim/regionalnym/centrami miast/aglomeracji</p> <p>2 pkt – przejście graniczne; 2 pkt – port rzeczny/lotniczy; 2 pkt – terminal towarowy; 2 pkt – centrum lub platforma logistyczna; 2 pkt – teren inwestycyjny*; 2 pkt – duży ośrodek miejski/regionalny/centra miast/aglomeracji</p> <p>Punkty sumują się 0 punktów w kryterium nie oznacza odrzucenia</p>

		projektu 4/8/12 pkt
Wpływ projektu na spójność i stan sieci dróg	W ramach kryterium ocenie podlega, czy w wyniku realizacji projektu nastąpi zniwelowanie efektu fragmentaryczności istniejącej sieci poprzez budowę nowego odcinka drogi bądź nastąpi poprawa stanu odcinka w ciągu istniejącej drogi poprzez jego modernizację.	4 pkt. – modernizacja istniejącego odcinka w ciągu istniejącej drogi 8 pkt. – budowa nowego odcinka drogi Punkty sumują się 0/2/4/6/8/10/12 pkt
Wpływ projektu na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego	Ocenie podlegać będzie zastosowanie w projekcie elementów innych niż wymagane przepisami prawa, poprawiających bezpieczeństwo użytkowników ruchu drogowego w stosunku do stanu sprzed realizacji projektu.	0 pkt. – nie zastosowano w projekcie elementów innych niż wymagane przepisami prawa, poprawiających bezpieczeństwo użytkowników ruchu drogowego w stosunku do stanu sprzed realizacji projektu 2 pkt. – budowa i/lub modernizacja zjazdów, zatok autobusowych i innych urządzeń drogowych 2 pkt. – budowa i/lub modernizacja urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym sygnalizacji świetlnej, barier ochronnych, budowa osłon przeciwolśnieniowych, szykan spowalniających, wyniesione tarcze skrzyżowań 2 pkt. – budowa i/lub modernizacja chodników i przejść dla pieszych lub inne prace infrastrukturalne pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt

		<p>2 pkt. – budowa i/lub modernizacja ciągów i ścieżek rowerowych</p> <p>2 pkt. – budowa i/lub modernizacja oświetlenia</p> <p>2 pkt. – budowa i/lub modernizacja kanalizacji teletechnicznej</p> <p>Punkty sumują się 0 punktów w kryterium nie oznacza odrzucenia projektu</p>
Wpływ projektu na poprawę drożności przejazdu	<p>W ramach kryterium ocenie podlegać będzie wpływ projektu na płynność przejazdu na odcinku drogi objętym projektem. Premiowane będą projekty dotyczące inwestycji w miejscach o niedostatecznej przepustowości, również mające znaczący wpływ na zniwelowanie długotrwałych zatorów na danym odcinku drogi.</p>	<p>0/2 pkt</p> <p>0 pkt – projekt nie wpływa na poprawę drożności przejazdu</p> <p>2 pkt – projekt wpływa na poprawę drożności przejazdu</p> <p>Punkty nie sumują się 0 punktów w kryterium nie oznacza odrzucenia projektu</p>
Rejestrowane natężenie ruchu	<p>Kryterium ma na celu premiowanie inwestycji o znacznym natężeniu ruchu drogowego. Kryterium natężenia ruchu określa, na podstawie przeprowadzonych bezpośrednich pomiarów, rejestrowane średniodobowe natężenie ruchu na poszczególnych odcinkach dróg, wyrażone z ilości pojazdów na dobę. Obrazuje, które odcinki dróg są najbardziej obciążone ruchem pojazdów, a tym samym definiuje ich znaczenie na sieci dróg. Punkty w ramach tego kryterium przyznawane będą poszczególnym zadaniom w oparciu o ostatnio wykonany przez Beneficjenta pomiar ruchu.</p>	<p>2/4/6/8/10 pkt</p> <p>2 pkt – natężenie do 200 poj./dobę 4 pkt – przedział natężenia 201-500 poj./dobę 6 pkt – przedział natężenia 501-1000 poj./dobę 8 pkt. – przedział natężenia 1001-1500 poj./dobę 10 pkt – natężenie powyżej 1501 poj./dobę</p> <p>Punkty nie sumują się.</p>

<p>Efektywność kosztowa projektu (w tym prawidłowość analiz)</p>	<p>Ocenie podlega sposób osiągnięcia optymalnej i efektywnej realizacji projektu. W ramach kryterium ocenie podlegają następujące aspekty:</p> <ul style="list-style-type: none"> • czy korzyści zaplanowane do osiągnięcia w wyniku realizacji projektu są współmierne do planowanych nakładów? • czy założenia przedstawione w projekcie są realne? • czy poprawnie sporządzono analizy, które są podstawą do oceny efektywności i wykonalności projektu w aspekcie jego zakresu, celów, zapotrzebowania na dofinansowanie oraz trwałości podmiotu rozumianej jako zachowanie płynności finansowej w fazie inwestycyjnej i operacyjnej projektu? 	<p>0/1/2/3 pkt Korzyści zaplanowane do osiągnięcia w wyniku realizacji projektu są współmierne do planowanych nakładów Tak – 1 pkt, Nie – 0 pkt.</p> <p>Założenia są realne Tak – 1 pkt, Nie – 0 pkt.</p> <p>Poprawne analizy Tak – 1 pkt, Nie – 0 pkt.</p> <p>0 punktów w kryterium nie oznacza odrzucenia projektu. Punkty podlegają sumowaniu</p>
<p>Przeszacowanie wydatków</p>	<p>Ocenie podlega czy wydatki w projekcie zostały zaplanowane w sposób racjonalny, tj. nie są zawyżone(przeszacowane) w stosunku do cen i stawek rynkowych.</p>	<p>0/4 pkt.</p> <p>0 pkt. – co najmniej 1 wydatek został przeszacowany 4 pkt. – żaden z wydatków nie został przeszacowany</p> <p>0 punktów w kryterium nie oznacza odrzucenia projektu</p>

Maksymalnie **60 pkt.**