

Załącznik nr 19 do Regulaminu
konkursu nr RPWM.07.02.01- IZ.00-28-002/16 (6)
z dnia 06.02.2016 r.

Karta z definicjami kryteriów merytorycznych (punktowych) wyboru projektów w ramach Działania 7.2 Infrastruktura drogowa w miejskich obszarach funkcjonalnych, Poddziałania 7.2.1 Mobilny MOF – ZIT Olsztyn Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020

KRYTERIA MERYTORYCZNE (PUNKTOWE) (wymagane minimum 60%)			
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
1a.	Efektywność kosztowa wybudowania 1 km drogi	<p>Kryterium ocenia średni umowny koszt jednostkowy uzyskania 1 jednostki wskaźnika produktu w projekcie w porównaniu z analogicznym kosztem jednostkowym zaplanowanym w Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyn. Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika wyniósł 6 119 000 zł/km (koszt budowy 1 km dróg zgodnie z metodologią przyjętą w Strategii MOF Olsztyn) i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów tym kryterium:</p> <p>6 pkt – efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 4 589 249 zł/km włącznie)</p> <p>4 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75%</p>	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Projekt może otrzymać od 0 do 6 punktów</p> <p>Ocena kryterium będzie polegała na:</p> <p>a) wyliczeniu dla projektu wartości umownego kosztu jednostkowego dla jednego z dwóch wskaźników, który jest realizowany przez projekt poprzez podzielenie dofinansowania z</p>

		<p>i niższym niż 100% średniego kosztu (od 4 589 250 do 6 118 999 zł/km łącznie)</p> <p>2 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 6 119 000 do 7 648 749 zł/km łącznie)</p> <p>0 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (7 648 750 zł/km i więcej)</p>	<p>EFRR dla projektu przez poziom występującego w projekcie 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) przyznaniu 0 punktów - kiedy projekt nie realizuje żadnego z dwóch wskaźników.</p>
1b.	Efektywność kosztowa przebudowy 1 km drogi	<p>Kryterium ocenia średni umowny koszt jednostkowy uzyskania 1 jednostki wskaźnika produktu w projekcie w porównaniu z analogicznym kosztem jednostkowym zaplanowanym w Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna. Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika wyniósł 3 027 751 zł/km (koszt przebudowy 1 km dróg zgodnie z metodologią przyjętą w Strategii MOF Olsztyna) i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów tym kryterium:</p> <p>6 pkt – efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 2 270 812 zł/km łącznie)</p> <p>4 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 2 270 813 do 3 027 750 zł/km łącznie)</p> <p>2 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 3 027 751 do 3 784 687 zł/km łącznie)</p> <p>0 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (3 784 688 zł/km i więcej)</p>	
2.	Wpływ projektu na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym	<p>Kryterium punktuje projekty zwiększające bezpieczeństwo użytkowników. Oparte jest ono na analizie całkowitego współczynnika redukcji wypadkowości. W ramach kryterium obliczamy całkowity współczynnik redukcji wypadkowości:</p> $wr = wr1 \times wr2 \times wr3$	

	<p>gdzie:</p> <p>wr – całkowity współczynnik redukcji wypadkowości,</p> <p>wr1, wr2, wr3 – współczynniki redukcji wypadkowości przypisane danym środkom poprawy bezpieczeństwa (maksymalnie trzy najkorzystniejsze z punktu widzenia analizy ekonomicznej).</p> <p>Wykorzystujemy współczynniki redukcji liczby zdarzeń drogowych i ofiar dla inwestycji dotyczących przebudowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – budowa azyli centralnych w osi jezdni: 0,65 – budowa azylu centralnego na dojeździe do skrzyżowania: 0,55 – sygnalizacja świetlna na przejściu dla pieszych: 0,92 – budowa wyniesionego przejścia dla pieszych: 0,76 – budowa zatoki autobusowej na obszarach niezabudowanych: 0,88 – budowa naprzemiennych skrętów w lewo na skrzyżowaniu: 0,85 – instalacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu o 4 wlotach: 0,80 – zamknięcie jednego dojazdu na skrzyżowaniu o 4 wlotach: 0,77 – wydzielenie pasów do lewoskrętu na skrzyżowaniach bez sygnalizacji świetlnej: 0,75 – wydzielenie pasów i fazy świateł do skrętu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną: 0,80 – wydzielenie przestrzeni dla ruchu lekkiego, w tym budowa chodnika lub ścieżki rowerowej: 0,82 <p>Współczynniki redukcji liczby zdarzeń drogowych i ofiar dla inwestycji dotyczących budowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – budowa wygrozdzenia wzdłuż chodnika: 0,85 – dobudowa drugiej jezdni: 0,60 – wydzielenie pasa dla ruchu rowerowego na jezdni: 0,90 – wydzielenie pasa dla ruchu ciężkiego/wolnego: 0,90 – poprawa szorstkości nawierzchni poza skrzyżowaniem: 0,90 – instalacja barier ochronnych wzdłuż krawędzi jezdni: 0,85 – usunięcie przeszkód stałych z otoczenia drogi np. drzew, słupów itp.: 0,60 – budowa tunelu dla ruchu pojazdów lub ruchu 	<p><0,60; 1,00)</p> <p>4 pkt – wyliczony współczynniki redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale <0,50; 0,60)</p> <p>3 pkt – wyliczony współczynniki redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale <0,40; 0,50)</p> <p>2 pkt – wyliczony współczynniki redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale <0,30; 0,40)</p> <p>1 pkt – wyliczony współczynniki redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale <0,20; 0,30)</p> <p>0 pkt – wyliczony współczynniki redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale <0,00; 0,20)</p>
--	---	--

		<p>niezmotoryzowanego (segregacja ruchu): 0,65</p> <p>– wydzielenie pasa dla pojazdów włączających się do ruchu: 0,95</p>	
3.	Wpływ na rozwiązanie wszystkich zdiagnozowanych problemów kluczowych interesariuszy	<p>Weryfikowane będzie rozwiązanie przez projekt wszystkich naglących problemów kluczowych interesariuszy.</p> <p>W ramach kryterium można przyznać następujące punkty:</p> <p>0 pkt – projekt przyczynia się do rozwiązania wybranych problemów kluczowych interesariuszy w obszarze objętym projektem</p> <p>1 pkt – projekt przyczynia się do rozwiązania wszystkich zdiagnozowanych problemów kluczowych interesariuszy w obszarze objętym projektem</p>	Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.
4.	Realizacja kilku komplementarnych celów	<p>Weryfikowane będzie realizowanie przez projekt kilku różnych, ale uzupełniających się celów wynikających z analizy sytuacji problemowej.</p> <p>W ramach kryterium można przyznać następujące punkty:</p> <p>0 pkt – projekt realizuje jeden cel,</p> <p>1 pkt – projekt realizuje kilka uzupełniających się celów wymagających odrębnych działań.</p>	Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.
5.	Oddziaływanie na realizację polityk horyzontalnych: zrównoważonego rozwoju	<p>Kryterium punktuje wykorzystanie elementów podlegających recyklingowi (elementy starej drogi, tłuczeń) w ramach realizowanej inwestycji drogowej.</p> <p>3 pkt – pow. 30% ilości wykorzystanych elementów podlegających recyklingowi w stosunku do wszystkich materiałów niezbędnych do realizacji robót budowlanych;</p> <p>2 pkt – pow. 10% do 30% ilości wykorzystanych elementów podlegających recyklingowi w stosunku do wszystkich materiałów niezbędnych do realizacji robót budowlanych;</p> <p>1 pkt – do 10% ilości wykorzystanych elementów podlegających recyklingowi w stosunku do wszystkich materiałów niezbędnych do</p>	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Projekt może otrzymać od 0 do 3 punktów.</p>

		realizacji robót budowlanych; 0 pkt – brak recyklingu.	
6.	Gotowość projektu do realizacji	Preferowane będą projekty gotowe do realizacji: 0 pkt, gdy brak gotowości, 1 pkt – gdy projekt ma uregulowaną własność gruntów 2 pkt – gdy projekt posiada pozwolenia/zgłoszenia na budowę 3 pkt – gdy projekt ma ogłoszone postępowania przetargowe 5 pkt – gdy projekt ma wybranego wykonawcę robót budowlanych	Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania. Projekt może otrzymać od 0 do 5 punktów.
7.	Zgodność projektu z zasadami horyzontalnymi wynikającymi z RPO WiM 2014-2020	Preferowane będą projekty spełniające zasady horyzontalne, w szczególności kryterium stosowania klauzul społecznych w zamówieniach publicznych.	Kryterium premiuje założone we wniosku o dofinansowanie wykorzystanie przy wyborze oferentów – obok jakości i ceny – także kryteriów odnoszących się do kwestii społecznych (dopuszczonych przez prawo zamówień publicznych). W ramach kryterium można przyznać następujące punkty: 0 pkt – w zamówieniach publicznych realizowanych/planowanych do realizacji w ramach projektu nie wskazano, czy wśród kryteriów wyboru oferentów będą kryteria odnoszące się do kwestii społecznych 1 pkt – w zamówieniach publicznych realizowanych/planowanych do realizacji w ramach projektu zobowiązano się do stosowania kryteriów odnoszących się do kwestii społecznych
Maksymalna liczba punktów: 22, 60% = 13,2 pkt			