Zestawienie zgłoszonych uwag
do propozycji kryteriów wyboru projektu dla Działania 6.1 Poprawa regionalnej dostępności transportowej (typ projektu nr 2), współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, wdrażanego przez Departament Wdrażania Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego w Lublinie w ramach programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027 dotyczących projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny

Lp.	Podmiot zgłaszający UWAGĘ	Numer strony w dokumencie	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga	Treść UWAGI oraz proponowane nowe brzmienie zapisu wraz z uzasadnieniem	Stanowisko Instytucji Zarządzającej
1.	Towarzystwo dla Natury i Człowieka, krzysztof.kowalik@ekolublin.pl, stowarzyszenie		**C. Kryteria formalne specyficzne**	**Dodanie kryterium:** **Nazwa kryterium:** Wpływ projektu na bezpieczeństwo użytkowników. **Definicja kryterium** Kryterium weryfikuje stopień wpływu projektu na bezpieczeństwo użytkowników. Metody pomiaru: Projekt jest zgodny z Wytycznymi rekomendowanymi dotyczącymi dróg wydanych na podstawie art. 17 ust. 3 ustawy o drogach publicznych przez właściwego ministra (w wersji obowiązującej na dzień ogłoszenia naboru)	**Uwaga częściowo uwzględniona.** Zgodnie z art. 17, ust. 3 i 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, Minister właściwy do spraw transportu może wydawać, rozpowszechniać lub rekomendować wzorce i standardy dotyczące przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania lub ochrony tych dróg, w formie opracowań, które są udostępniane w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu. Wzorce i standardy, o których mowa w ust. 3, stanowią jeden ze zbiorów zasad wiedzy technicznej w rozumieniu art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane i są stosowane dobrowolnie.

				Opis znaczenia kryterium dla wyniku oceny: Kryterium zerojedynkowe. Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, “NIE DOTYCZY” (opcja „NIE DOTYCZY” przyznawana wyłącznie dla inwestycji, gdzie zastosowanie rozwiązań zapewniających retencję i podczyszczanie wód nie jest możliwe z przyczyn technicznych). Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli odpowiedź będzie pozytywna (wartość logiczna: „TAK” lub „NIE DOTYCZY”). Przyznanie wartości „NIE” oznacza, iż kryterium nie jest spełnione. W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać poproszony o jednokrotne uzupełnienie i/lub wyjaśnienie. Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną projektu. **<u>Uzasadnienie:</u>**	Mając na uwadze fakt, iż stosowanie Wytycznych Rekomendowanych nie jest obowiązkiem prawnym, brak jest podstaw do wprowadzenia zgodności projektu z niniejszymi wytycznymi jako kryterium zero-jedynkowego, którego spełnienie jest konieczne do uzyskania dofinansowania. Celem dążenia do zachowania najwyższych standardów jakościowych powstającej infrastruktury a zarazem zapewnienia najwyższego bezpieczeństwa użytkowników, w kryterium trafności merytorycznej nr 3 Wpływ projektu na bezpieczeństwo użytkowników wprowadzono metodę pomiaru nr 1 odnoszącą się do zgodności projektu z ww. Wytycznymi, premiującą tego typu inwestycje (zgodnie ze stanowiskiem IZ FEL przy uwadze 4).

				Wskazane WR-D gwarantują zachowanie najwyższych standardów jakościowych powstającej infrastruktury a zarazem zapewniają najwyższe bezpieczeństwo użytkowników.	
2.			**Zapewnienie retencji i podczyszczenia wód opadowych poprzez wykorzystanie naturalnych rozwiązań.**	W definicji kryterium posłużono się nieostrym pojęciem „gdzie jest to technicznie możliwe” w odniesieniu do z góry zidentyfikowanego projektu strategicznego. Kto będzie decydował co oznacza techniczna możliwość? Kryterium jest ocenne – co w sytuacji, w której realizacja będzie technicznie możliwa, ale podnosiła koszt realizacji dwukrotnie? Na obecnym etapie, nie znając założeń tego projektu nie mogę zgłosić bardziej produktywnej uwagi.	**Uwaga nieuwzględniona.** Techniczną możliwość zastosowania rozwiązań zapewniających retencję i podczyszczanie wód opadowych poprzez wykorzystanie zielonej i niebieskiej infrastruktury oraz rozwiązań opartych na przyrodzie oceniają projektanci przygotowujący dokumentację techniczną posiadający uprawnienia do projektowania w danej branży. To oni bezpośrednio przygotowują ekspertyzy i projekt budowlany, oceniając fizyczne możliwości terenu. Na etapie oceny merytorycznej niniejsze kryterium ocenianie jest przez eksperta ds. budowlanych z Wykazu ekspertów prowadzonego przez IZ. Ww. eksperci zgodnie z wymogami niezbędnymi do wpisu eksperta na wykaz muszą posiadać wykształcenie wyższe kierunkowe w dziedzinie budowlanej oraz co najmniej 3-letnie doświadczenie zawodowe oraz wiedzę niezbędną do wydania specjalistycznej opinii w zakresie branży budowlanej. Tym samym posiadają oni wiedzę niezbędną do oceny przedmiotowego kryterium.

					W kontekście powołania się na „z góry zidentyfikowany projekt strategiczny” należy podkreślić, że na etapie opiniowania zakresu przedsięwzięcia, w tym wprowadzania go do Kontraktu Programowego, wnioskodawcy nie dysponują pełną dokumentacją techniczną zamierzenia i nie przedstawiają tak szczegółowego opisu technicznego przedsięwzięcia, w tym rozwiązań dotyczących retencji i podczyszczania wód opadowych.
3.			Zintegrowany charakter sieci dróg dla rowerów.	Metoda pomiaru 2 powinna brzmieć: Realizowana w ramach projektu inwestycja obejmuje drogi dla rowerów będące rozwinięciem i uzupełnieniem istniejących dróg dla rowerów tworzących szlaki rowerowe. (zmiana podkreślona). **Uzasadnienie:** Obecna metoda pomiaru odnosi się do infrastruktury tworzącej szlaki rowerowe. Nie wiadomo jednak o jaki rodzaj infrastruktury chodzi. Mając na uwadze, że zgodnie ze Standardami projektowymi dla tras rowerowych województwa lubelskiego: Szlak rowerowy - turystyczna lub rekreacyjna trasa rowerowa wykorzystująca istniejącą infrastrukturę komunikacyjną, w tym także rowerową, oznakowana znakami dodatkowymi	**Uwaga uwzględniona.** Dotychczasowe brzmienie definicji kryterium: „W ramach kryterium ocenie podlega stopień zintegrowania sieci dróg dla rowerów, w tym ciągów pieszo-rowerowych będących przedmiotem projektu. Metody pomiaru: (…) 2. Realizowana w ramach projektu inwestycja obejmuje drogi dla rowerów będące rozwinięciem i uzupełnieniem istniejącej infrastruktury tworzącej szlaki rowerowe – 10 pkt. (…)”. Brzmienie definicji kryterium po zmianie: „W ramach kryterium ocenie podlega stopień zintegrowania sieci dróg dla rowerów, w tym ciągów pieszo-rowerowych będących przedmiotem projektu. Metody pomiaru: (…)

				szlaków rowerowych z grupy R1 i R3, określonymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, ale także innymi, jednolitymi znakami, **infrastrukturą jest także jezdnia**. Punktowanie wykonania drogi rowerowej w ciągu szlaku rowerowego opierającego się wyłącznie na jezdniach i oznakowaniu szlaku nie znajduje żadnego uzasadnienia. Punktowane powinno być zapewnienie ciągłości dróg dla rowerów. Niekoniecznie w ramach szlaków rowerowych, tym bardziej – jakichkolwiek. Być może należałoby ograniczyć to do szlaków, co najmniej wojewódzkich.	2. Realizowana w ramach projektu inwestycja obejmuje drogi dla rowerów będące rozwinięciem i uzupełnieniem istniejących dróg dla rowerów tworzących szlaki rowerowe – 10 pkt. (...)”
4.			**Wpływ projektu na bezpieczeństwo użytkowników.**	Metodą pomiaru jest zgodność z Wytycznymi organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego wydanymi przez Ministra Infrastruktury. Regulacje te są dość stare, pochodzące sprzed nowelizacji warunków technicznych dla dróg publicznych w 2022 roku.	**Uwaga uwzględniona.** <u>Dotychczasowe brzmienie definicji kryterium</u>: „Kryterium weryfikuje stopień wpływu projektu na bezpieczeństwo użytkowników. Metody pomiaru: 1. Projekt jest zgodny z Wytycznymi organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego wydanymi

				Postuluję zastąpienie tego kryterium tym z pierwszej uwagi.	przez Ministra Infrastruktury (w wersji obowiązującej na dzień ogłoszenia naboru)[7] – 10 pkt, (…)". [7] Dokument dostępny pod adresem: „Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego". Brzmienie definicji kryterium po zmianie: „Kryterium weryfikuje stopień wpływu projektu na bezpieczeństwo użytkowników. Metody pomiaru: Projekt jest zgodny z Wytycznymi rekomendowanymi dotyczącymi dróg, wydanymi na podstawie art. 17 ust. 3 ustawy o drogach publicznych przez właściwego ministra (w wersji obowiązującej na dzień ogłoszenia naboru) [8] – 10 pkt. (…)". [8] Wytyczne dostępne na stronie: Wytyczne rekomendowane"
5.			Wpływ projektu na bezpieczeństwo użytkowników.	Projekt przewiduje zastosowanie nawierzchni luminescencyjnych. Dotychczasowe stosowane rozwiązania w zakresie tych nawierzchni przyniosły raczej negatywne doświadczenia. Świecąca nawierzchnia zastosowana w Lidzbarku Mazurskim nigdy nie wyglądała jak na zdjęciach reklamowych. Osobiście przy czasie naświetalania 30 sekund na amatorskiej lustrzance nie udało mi się	**Uwaga uwzględniona.** Dotychczasowe brzmienie definicji kryterium: „Kryterium weryfikuje stopień wpływu projektu na bezpieczeństwo użytkowników. Metody pomiaru: (…) 6. Projekt przewiduje zastosowanie nawierzchni luminescencyjnych – 2 pkt, (…)" Brzmienie definicji kryterium po zmianie:

				osiągnąć podobnego efektu. Na żywo ścieżka ledwo odróżnia się od tła. Oczywiście w sytuacji poruszania się bez oświetlenia. Dodatkowo po kilku latach w dzień jej nawierzchnia wygląda koszmarnie. Proponuję wykreślenie tego kryterium bądź zmianę zapisów na zastosowanie elementów odblaskowych w nawierzchni (kocie oczka) czy odblaskowych linii krawędziowych lub środkowych, które dają duże lepsze optyczne prowadzenie już przy słabym oświetleniu rowerowym. A to jest obowiązkowe!	„Kryterium weryfikuje stopień wpływu projektu na bezpieczeństwo użytkowników. Metody pomiaru: (…) 7. Projekt przewiduje zastosowanie elementów odblaskowych w nawierzchni („kocich oczek”) bądź odblaskowych linii krawędziowych lub środkowych, które istotnie zwiększają czytelność przebiegu trasy i bezpieczeństwo użytkowników w warunkach ograniczonej widoczności – 2 pkt (…)”.
6.			Wpływ projektu na bezpieczeństwo użytkowników.	Projekt przewiduje pokrycie dróg dla rowerów na niebezpiecznych zjazdach lub ostrych zakrętach specjalną żywicą z kruszywem, skracającą drogę hamowania jednośladu w czasie deszczu – przepisy w sposób wystarczający regulują wymagania dot. chropowatości nawierzchni. Zdecydowana większość „innowacyjnych” nawierzchni szybko się degraduje i przynosi efekt odwrotny od zamierzonego. Specjalne żywice z kruszywem stosowane są powszechnie na betonowych nawierzchniach kap chodnikowych obiektów mostów. Ich	**Uwaga uwzględniona.** Usunięto wskazaną w uwadze metodę pomiaru dot. pokrycia dróg dla rowerów na niebezpiecznych zjazdach lub ostrych zakrętach specjalną żywicą z kruszywem. <u>Dotychczasowe brzmienie definicji kryterium</u>: „Kryterium weryfikuje stopień wpływu projektu na bezpieczeństwo użytkowników. Metody pomiaru: (…) 7. Projekt przewiduje pokrycie dróg dla rowerów na niebezpiecznych zjazdach lub ostrych zakrętach specjalną żywicą z

				wady są powszechnie znane. Jeśli byłyby tak dobre, jak są reklamowane to byłyby stosowane także na jezdniach obiektów mostowych. A nie są. Właśnie dlatego, że wcale nie są tak dobre jak się je reklamuje. Proponuję wykreślić to kryterium.	kruszywem, skracającą drogę hamowania jednośladu w czasie deszczu – 2 pkt (…). <u>Brzmienie definicji kryterium po zmianie</u>: Usunięto ww. metodę pomiaru. W konsekwencji zmianie uległa dalsza numeracja metod pomiaru.
7.			**C. Kryteria formalne specyficzne**	**Dodanie kryterium:** **Nazwa kryterium:** Trafność doboru **Definicja kryterium** Kryterium weryfikuje trafność doboru projektu projektu pod kątem poprawy bezpieczeństwa. Metody pomiaru: Realizacja projektu lub poprawy bezpieczeństwa na danym odcinku wynika z analizy istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności prowadzonej zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem. **Opis znaczenia kryterium dla wyniku oceny:**	**Uwaga częściowo uwzględniona.** Projekt wybrany do dofinansowania w oparciu o niniejsze kryteria jest projektem strategicznym, ujętym w kontrakcie programowym dla Województwa Lubelskiego jako przedsięwzięcie priorytetowe finansowane w ramach programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027. W związku z powyższym, kryteria formalne specyficzne nie mogą ingerować w zakres wybranych w jego ramach odcinków dróg dla rowerów, chodników czy ciągów pieszo-rowerowych. Mając na uwadze fakt, iż kryteria trafności merytorycznej mają za zadanie zbadać stopień realizacji przez projekt celów Programu, IZ FEL proponuje dodanie metody pomiaru w ramach kryterium trafności merytorycznej nr 3 **Wpływ projektu na bezpieczeństwo użytkowników** odnoszącej się do realizacji projektu w pierwszej kolejności w miejscach najbardziej niebezpiecznych. <u>Dotychczasowe brzmienie definicji kryterium</u>:

				Kryterium zerojedynkowe. Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, “NIE DOTYCZY” (opcja „NIE DOTYCZY” przyznawana wyłącznie dla inwestycji, gdzie zastosowanie rozwiązań zapewniających retencję i podczyszczanie wód nie jest możliwe z przyczyn technicznych). Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli odpowiedź będzie pozytywna (wartość logiczna: „TAK” lub „NIE DOTYCZY”). Przyznanie wartości „NIE” oznacza, iż kryterium nie jest spełnione. W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać poproszony o jednokrotne uzupełnienie i/lub wyjaśnienie. Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną projektu. **<u>Uzasadnienie:</u>** Obowiązkiem organu zarządzającego ruchem jest analiza istniejącej organizacji ruchu w zakresie	„Kryterium weryfikuje stopień wpływu projektu na bezpieczeństwo użytkowników. Metody pomiaru: 1. (…) 2. (…) 3. (…) <u>Brzmienie definicji kryterium po zmianie</u>: „Kryterium weryfikuje stopień wpływu projektu na bezpieczeństwo użytkowników. Metody pomiaru: (…) 1. (…) 2. (…) 3. Projekt zapewnia poprawę bezpieczeństwa w miejscach najbardziej niebezpiecznych dla niechronionych uczestników ruchu drogowego tj. drogi wojewódzkie o dużym natężeniu ruchu, miejsca wzmożonego ruchu turystycznego – 5 pkt, 4. (…) 5. (…)”.

				bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności. Z analizy tej powinny wynikać najbardziej niebezpieczne miejsca na sieci drogowej, w tym te dot. niechronionych uczestników ruchu drogowego. Mając na uwadze zasadę efektywnego wykorzystania unijnego wsparcia, w szczególnie w zakresie projektów strategicznych, zasadna jest poprawa bezpieczeństwa w pierwszej kolejności w miejscach najbardziej niebezpiecznych. Alternatywnie należałoby wykorzystać inne źródła danych, które wskażą najbardziej niebezpieczne odcinki dróg, oraz o największym zagrożeniu dla niechronionych uczestników ruchu, a na których powinny być realizowane działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa.	
8.	Autokorekta IZ FEL	10	**C. Kryteria trafności merytorycznej (premiujące, punktowe), kryterium 3. Wpływ na bezpieczeństwo użytkowników**	**Dodanie metody pomiaru:** 8. Projekt obejmuje budowę i montaż podstawowej infrastruktury towarzyszącej, zapewniającej bezpieczne i dedykowane miejsca do parkowania tj. np. stojaków na rowery, wiat postojowych niezbędnych do zapewnienia bezpiecznego przejazdu	Autokorekta IZ FEL

				po drogach (ścieżkach) rowerowych – 2 pkt. Dotychczasowe brzmienie kryterium: „Kryterium weryfikuje stopień wpływu projektu na bezpieczeństwo użytkowników. Metody pomiaru: 1. (…) 2. (…) 3. (….) 4. (….) 5. (….) 6. (…) 7. (…)” <u>Brzmienie definicji kryterium po zmianie</u>: „Kryterium weryfikuje stopień wpływu projektu na bezpieczeństwo użytkowników. Metody pomiaru: 1. (…) 2. (…) 3. (….) 4. (….) 5. (….)	

				6. (…) 7. (…) 8. Projekt obejmuje budowę i montaż podstawowej infrastruktury towarzyszącej, zapewniającej bezpieczne i dedykowane miejsca do parkowania tj. np. stojaków na rowery, wiat postojowych niezbędnych do zapewnienia bezpiecznego przejazdu po drogach (ścieżkach) rowerowych – 2 pkt, 9. (…)” Uzasadnienie wprowadzonej zmiany: Proponuje się dodanie nowej metody pomiaru jako szeroko rozumianego bezpieczeństwa użytkowników. Wskazać należy, iż wiaty i stojaki rowerowe poprawiają bezpieczeństwo zarówno bezpośrednio, jak i pośrednio. Ułatwiają zabezpieczenie rowerów przed kradzieżą i uszkodzeniami oraz porządkują przestrzeń publiczną. Niniejsze rozwiązania zapewniają rowerzystom bezpieczne i dedykowane miejsca do parkowania.	

				Dodatkowo, w konsekwencji zmianie uległa dalsza numeracja metod pomiaru.	
9.	Towarzystwo dla Natury i Człowieka, krzysztof.kowalik@ekolublin.pl, stowarzyszenie			Dostrzegam następujące rozbieżności pomiędzy fiszką a przedstawionym projektem: 1. Kryterium obligatoryjnym jest "Zapewnienie retencji i podczyszczenia wód opadowych poprzez wykorzystanie naturalnych rozwiązań". W trakcie prezentacji wspomniano, że takie rozwiązania będą stosowane. Drogi dla rowerów co do zasady nie wymagają stosowania takich rozwiązań, gdyż ich zlewania jest zbyt mała. Występuje tutaj rozbieżność pomiędzy fiszką a założeniami projektu. 2. Projekt obejmuje przebudowę sygnalizacji świetlnych w Puławach, czego nie obejmuje fiszka. Mając na uwadze, że jest to projekt strategiczny dot. poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym niechronionych uczestników ruchu, uwzględniając, iż rolą komitetu jest ustalania kryteriów wyboru projektów, które zapewnią efektywne wdrażania funduszy, proszę o uwzględnienie nw. kryteriów obligatoryjnych:	**Uwaga nieuwzględniona.** <u>Ad. Propozycja kryterium 1. Poprawność doboru projektu</u> Projekt wybierany do dofinansowania w oparciu o procedowane kryteria jest projektem strategicznym, ujętym w Kontrakcie Programowym dla Województwa Lubelskiego jako przedsięwzięcie priorytetowe finansowane w ramach programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027. W związku z powyższym, kryteria techniczne specyficzne nie mogą ingerować w zakres wybranych w jego ramach odcinków dróg dla rowerów, chodników czy ciągów pieszo-rowerowych. Wskazać należy, iż zgodnie z zapisami programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027, w ramach celu szczegółowego 3 (ii) w zakresie infrastruktury dróg wojewódzkich wdrażane mogą być m.in. punktowe inwestycje zapewniające poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz inwestycje zwiększające bezpieczeństwo niezmotoryzowanych uczestników ruchu. Ani zapisy FEL ani Umowy Partnerstwa nie warunkują realizacji tego typu inwestycji w miejscach najbardziej niebezpiecznych pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności

				1. Poprawność doboru projektu Kryterium zdefiniowane jako techniczne specyficzne. W ramach kryterium ocenie podlegać będzie, czy projekt obejmuje miejsca najbardziej niebezpieczne pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności niechronionych uczestników ruchu. Potwierdzeniem spełnienia tego warunku jest występowanie tych miejsc w posiadanych analizach istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności z okresu ostatnich 5 lat (realizowanych na podstawie §3 ust. 1 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem z późn. zm.) lub audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Spełnienie kryterium weryfikowane będzie na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie projektu oraz dokumentacji składanej wraz z wnioskiem o dofinansowanie projektu na etapie aplikowania o środki	niechronionych uczestników ruchu. Podkreślenia wymaga fakt, iż zapisy Umowy Partnerstwa wskazują w cs 3 (ii) na rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego oraz działania mające na celu ochronę niezmotoryzowanych uczestników ruchu, w tym poprzez tworzenie ciągów pieszo-rowerowych oraz uzupełnianie braków w infrastrukturze dla niezmotoryzowanych wzdłuż dróg, a także dróg rowerowych w śladzie zlikwidowanych linii kolejowych oraz służących skomunikowaniu z węzłami komunikacyjnymi i innymi środkami transportu. Tym samym brak jest podstaw do wprowadzania wymagań niewynikających ani z zapisów FEL ani z Umowy Partnerstwa do kryteriów warunkujących wybór przedsięwzięcia do dofinansowania, mając na uwadze, iż jego główne założenia określone zostały w fiszce projektowej stanowiącej podstawę wpisania przedsięwzięcia do Kontraktu Programowego dla Województwa Lubelskiego. W tym kontekście podnieść należy, iż fiszka projektowa wskazuje, iż celem nadrzędnym przedmiotowego projektu jest poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a w szczególności poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu poprzez uzupełnianie dotychczas realizowanych dróg dla rowerów. Jak wskazano w niniejszej fiszce, słabością w województwie lubelskim jest brak ścieżek rowerowych w ciągach dróg wojewódzkich, skupiają się one głównie wokół większych

				Kryterium zerojedynkowe. Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”. Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli odpowiedź będzie pozytywna (wartość logiczna: „TAK”). Przyznanie wartości „NIE” oznacza, iż kryterium nie jest spełnione. W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać poproszony o jednokrotne uzupełnienie i/lub wyjaśnienie. 2. Zapewnienie ochrony różnorodności biologicznej oraz adaptacji do zmiany klimatu. Kryterium zdefiniowane jako techniczne specyficzne. W ramach kryterium ocenie podlegać będzie, czy projekt tam, gdzie jest to technicznie możliwe ogranicza do minimum przekształcania powierzchni ziemi, wycinki drzew oraz usuwania roślinności.	miast i pobliskich atrakcji turystycznych. Z punktu widzenia przestrzeni są to rozproszone odcinki ścieżek, bez wyraźnych punktów stycznych ze sobą. Stwarza to zagrożenie w ruchu drogowym dla osób poruszających się rowerami, zwiększa wskaźniki wypadkowości. Powoduje wykluczenie najbiedniejszych mieszkańców niezmotoryzowanych z dostępu do pracy i usług. Tym samym przedsięwzięcie priorytetowe, którego dotyczą procedowane kryteria, stanowi odpowiedź na zidentyfikowane problemy województwa. Równocześnie wskazać należy, iż obecnie funkcjonujące kryteria ogólne**,** przyjęte uchwałą nr 276/2026 KM FEL z dnia 22 czerwca 2026 r. w dokumencie pn. Metodyka i kryteria stosowane przy wyborze operacji współfinansowanych ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027, badają efektywność i zgodność z celami FEL realizację projektu, tj. np. ✓ Kryterium formalne poprawności nr 2 Zgodność projektu z Działaniem, w ramach którego ogłaszany jest nabór weryfikuje, czy cele projektu skutecznie przyczyniają się do osiągnięcia celu szczegółowego danego Priorytetu, który wdrażany jest poprzez Działanie, w ramach którego ogłaszany jest nabór oraz

				Spełnienie kryterium weryfikowane będzie na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie projektu oraz dokumentacji składanej wraz z wnioskiem o dofinansowanie projektu na etapie aplikowania o środki Kryterium zerojedynkowe. Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, “NIE DOTYCZY” (opcja „NIE DOTYCZY” przyznawana wyłącznie dla inwestycji, gdzie zastosowanie rozwiązań ograniczających do minimum przekształcania powierzchni ziemi, wycinki drzew oraz usuwania roślinności nie jest możliwe z przyczyn technicznych). Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli odpowiedź będzie pozytywna (wartość logiczna: „TAK” lub „NIE DOTYCZY”). Przyznanie wartości „NIE” oznacza, iż kryterium nie jest spełnione. W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać poproszony	pozostają w zgodzie z celami danego naboru. ✓ Kryterium merytoryczne techniczne nr 1 Trafność zdefiniowania celów projektu bada, czy cele projektu określono w oparciu o analizę potrzeb danego środowiska społeczno-gospodarczego, z uwzględnieniem zjawisk najbardziej adekwatnych do skali oddziaływania projektu oraz czy cele projektu są logicznie powiązane z ogólnymi celami danego Priorytetu określonymi w Programie Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027 oraz z celami danego naboru. ✓ Kryterium merytoryczne techniczne nr 2 Trafność wyboru właściwego wariantu inwestycyjnego realizacji projektu weryfikuje m.in. czy prawidłowo przeprowadzono analizę wykonalności i zidentyfikowano możliwe do zastosowania rozwiązania inwestycyjne, umożliwiające osiągnięcie założonych celów projektu oraz czy w oparciu o przeprowadzone analizy wykonalności, popytu oraz możliwych do zastosowania rozwiązań inwestycyjnych zidentyfikowanych na etapie analizy wykonalności wnioskodawca wybrał najkorzystniejszy wariant inwestycyjny.

				o jednokrotne uzupełnienie i/lub wyjaśnienie. Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną projektu. 3. Zapewnienie odtworzenia różnorodności biologicznej oraz adaptacji do zmiany klimatu. Kryterium zdefiniowane jako techniczne specyficzne. W ramach kryterium ocenie podlegać będzie, czy projekt przewiduje odtwarzanie przydrożnych nasadzeń w liczbie kompensującej utraconą w wyniku wycinki sekwestrację. Lokalizacja nowych nasadzeń powinna pozwolić na szybkie zacienienie wybudowanych tras rowerowych. Spełnienie kryterium weryfikowane będzie na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie projektu oraz dokumentacji składanej wraz z wnioskiem o dofinansowanie projektu na etapie aplikowania o środki Kryterium zerojedynkowe. Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.	Tym samym brak jest uzasadnienia wprowadzenia kryterium badającego poprawność doboru projektu. Równocześnie, celem premiowania rozwiązań skoncentrowanych na miejscach niebezpiecznych wprowadzono nową metodę pomiaru w kryterium trafności merytorycznej nr 3 **Wpływ projektu na bezpieczeństwo użytkowników,** zgodnie ze stanowiskiem IZ FEL w odpowiedzi na uwagę nr 7. <u>Ad. Propozycja kryterium nr 2 Zapewnienie ochrony różnorodności biologicznej oraz adaptacji do zmiany klimatu oraz nr 3 Zapewnienie odtworzenia różnorodności biologicznej oraz adaptacji do zmiany klimatu.</u> Uprzejmie informuję, że ocena **ochrony i odtwarzania różnorodności biologicznej oraz adaptacji do zmian klimatu**, jest możliwa na podstawie kryteriów ogólnych, przyjętych uchwałą nr 276/2026 KM FEL z dnia 22 czerwca 2026 r. w dokumencie pn. Metodyka i kryteria stosowane przy wyborze operacji współfinansowanych ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027. Zagadnienia wskazane w treści proponowanego kryterium, weryfikowane są na etapie

				Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, “NIE DOTYCZY” (opcja „NIE DOTYCZY” przyznawana wyłącznie dla inwestycji, gdzie nie przewidziano wycinek przydrożnych nasadzeń). Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli odpowiedź będzie pozytywna (wartość logiczna: „TAK” lub „NIE DOTYCZY”). Przyznanie wartości „NIE” oznacza, iż kryterium nie jest spełnione. W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać poproszony o jednokrotne uzupełnienie i/lub wyjaśnienie. Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną projektu. 4. Zapewnienie przejezdności rowerem we wszystkich relacjach Kryterium zdefiniowane jako techniczne specyficzne. W ramach kryterium ocenie podlegać będzie, czy projekt w ramach modernizacji sygnalizacji świetlnych przewiduje zapewnienie przejezdności rowerem we wszystkich relacjach, tj.	oceny formalnej, na podstawie kryteriów formalnych poprawności oraz na etapie oceny merytorycznej na podstawie kryteriów merytorycznych – technicznych. I. Zagadnienia wskazane w treści proponowanego kryterium, weryfikowane są na etapie oceny formalnej, na podstawie następujących kryteriów formalnych poprawności: **Kryterium 13. Zgodność dokumentacji środowiskowej z zakresem wniosku o dofinansowanie i zezwoleniem na realizację inwestycji.** Definicja kryterium: „W ramach kryterium ocenie podlega (pytania pomocnicze): 1. Czy przedłożono wszystkie dokumenty z zakresu dokumentacji środowiskowej i zezwolenia (wraz z dokumentacją, na podstawie której uzyskano zezwolenia – o ile jest wymagana w ramach danego naboru) na realizację inwestycji wymagane do realizacji projektu infrastrukturalnego zgodnie z obowiązującym prawem i Regulaminem wyboru projektów? 2. Czy dokumenty, składające się na zezwolenie na realizację inwestycji zostały wydane z uwzględnieniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (jeżeli była wymagana)?

				zapewnienie przejazdów rowerowych przez wszystkie wloty, oraz możliwość kontynuowania jazdy w danej relacji (np. gdy brak drogi rowerowej, a ruch rowerowy dopuszczony je po jezdni to zapewnia się możliwość wygodnego zjechania na jezdnię). Spełnienie kryterium weryfikowane będzie na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie projektu oraz dokumentacji składanej wraz z wnioskiem o dofinansowanie projektu na etapie aplikowania o środki Kryterium zerojedynkowe. Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE” Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli odpowiedź będzie pozytywna (wartość logiczna: „TAK”). Przyznanie wartości „NIE” oznacza, iż kryterium nie jest spełnione. W trakcie oceny kryterium wnioskodawca może zostać poproszony	3. Czy informacje zawarte we wniosku oraz w przedłożonych dokumentach środowiskowych są spójne i poprawne? W ramach kryterium weryfikacji podlega również spójność informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie i w dokumentacji środowiskowej (w tym: deklaracji organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000, deklaracji właściwego organu odpowiedzialnego za gospodarkę wodną) oraz zezwoleniu na inwestycję i dokumentacji, na podstawie której uzyskano zezwolenia (o ile jest wymagana w ramach danego naboru). Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli dokumentacja środowiskowa wykazuje zgodność z zakresem wniosku o dofinansowanie i zezwoleniem na realizację inwestycji. (…)” W ramach kryterium dokonuje się weryfikacji zakresu i sposobu/technologii realizacji projektu, w odniesieniu do warunków przyrodniczych w miejscu lokalizacji projektu. Podstawą do oceny są zapisy we wniosku o dofinansowanie oraz spójność i kompletność wymaganych załączników (decyzje, opinie, uzgodnienia), wydawanych przez organy uprawnione do wypowiedzenia się w ramach posiadanych kompetencji. Weryfikacja prowadzona jest na podstawie dokumentacji technicznej i kosztorysów oraz wymaganych decyzji, adekwatnych do zakresu wniosku o dofinansowanie, w szczególności są to:

				o jednokrotne uzupełnienie i/lub wyjaśnienie. Kryteria 1 i 4 zapewniają efektywność realizacji projektu. Kryterium 2 i 3 znajduje oparcie w szczególności w zapisach umowy partnerstwa, wskazującej, że: "Mając na uwadze ochronę różnorodności biologicznej oraz potrzebę adaptacji do zmiany klimatu (w szczególności na obszarach miejskich), właściwe instytucje zarządzające w ramach realizowanych przedsięwzięć infrastrukturalnych, tam gdzie to adekwatne, będą priorytetowo traktowały zieloną infrastrukturę, w tym w szczególności drzewa. Instytucje zarządzające będą dokładały starań, aby zachowanie i rozwój zielonej infrastruktury, zwłaszcza drzew, były uwzględniane w całym cyklu projektowym, m.in. poprzez stosowanie standardów ochrony zieleni, w tym inwentaryzację i właściwą organizację prac budowlanych. " oraz zapisach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko programu FEL, gdzie wskazano na:	decyzja o ustaleniu warunków zabudowy, decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, pozwolenie na budowę, zgłoszenie robót budowlanych, zgoda wodnoprawna, zezwolenie na usunięcie drzew i krzewów (wraz ze wskazaniem lokalizacji i ilości nasadzeń kompensacyjnych), stanowisko organu nadzorującego poszczególne formy ochrony przyrody, potwierdzające, że planowany zakres prac nie narusza zakazów określonych dla obszarów objętych ochroną, decyzja zezwalająca na odstępstwa od ustawowych zakazów w stosunku do gatunków chronionych. **Kryterium 14. Przestrzeganie zasad zrównoważonego rozwoju, w tym zasady „nie czyń poważnych szkód" (art. 9 ust. 4 Rozporządzenia Parlamentu i Rady (UE) 2021/1060).** Definicja kryterium: „W ramach kryterium ocenie podlega czy projekt spełnia zasady zrównoważonego rozwoju, zgodnie z celami zrównoważonego rozwoju ONZ oraz celami Porozumienia Paryskiego, przyjętego na mocy Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu[1] oraz czy projekt spełnia zasadę „nie czyń poważnych szkód" (DNSH – Do No Significant Harm), o których mowa w art. 9 ust. 4 Rozporządzenia Parlamentu

[1] Ramowa konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, sporządzona w Nowym Jorku dnia 9 maja 1992 r. (Dz. U. z 1996 r. nr 53 poz. 238)

				- ograniczenie do minimum przekształcania powierzchni ziemi, wycinki drzew oraz usuwania roślinności, - pozostawienie istniejącego drzewostanu, a w przypadkach gdy konieczne jest jego usunięcie - odtwarzanie przydrożnych nasadzeń w odpowiednich miejscach;	Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r.? Kryterium weryfikowane jest na podstawie wniosku o dofinansowanie, załączników, ogólnodostępnych rejestrów i informacji oraz informacji będących w posiadaniu instytucji przeprowadzającej postępowanie lub pozyskanych w toku postępowania w zakresie wyboru." We wniosku o dofinansowanie, w ramach potwierdzenia spełnienia zasady „nie czyń poważnych szkód" należy w odniesieniu do zakresu rzeczowego i lokalizacji projektu opisać, w jaki sposób projekt przyczynia się do realizacji celów środowiskowych, zgodnie z zasadą DNSH („nie czyń znaczącej szkody"). Należy opisać wpływ projektu lub brak wpływu na kolejne cele środowiskowe wymienione w art. 9 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/2088 (Dz. Urz. UE L 198 z 22.6.2020, s.13). Należy przeanalizować zastosowane rozwiązania pod kątem realizacji celów środowiskowych: – łagodzenia zmian klimatu; – adaptacji do zmian klimatu;

					– odpowiedniego użytkowania i ochrony zasobów wodnych; – gospodarki o obiegu zamkniętym, w tym zapobiegania powstawaniu odpadów i recyklingu; – zapobiegania i kontroli zanieczyszczeń powietrza, wody lub ziemi; – **ochrony i odtwarzania bioróżnorodności i ekosystemów.** W Formularzu do wniosku o dofinansowanie w ramach FEL 2021-2027 w zakresie oceny oddziaływania na środowisko, należy opisać w jaki sposób projekt przyczynia się do realizacji celów środowiskowych, zgodnie z zasadą DNSH („nie czyń znaczącej szkody”), w zakresie: zmniejszania emisji zanieczyszczeń, efektywnej gospodarki zasobami (zmniejszanie energochłonności, zmniejszanie zużycia wody, gospodarka odpadami zgodnie z hierarchią sposobów postępowania z odpadami, wykorzystanie materiałów pochodzących z recyklingu, wydłużanie cyklu życia produktu, wykorzystanie odnawialnych źródeł energii), zachowania różnorodności biologicznej, zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, łagodzenia skutków zmian klimatu i odporności na skutki zmian klimatu. II. Zagadnienia wskazane w treści proponowanego kryterium, weryfikowane są

					na etapie oceny merytorycznej na podstawie następujących kryteriów merytorycznych – technicznych: **Kryterium 5. Zgodność projektu z wymaganiami prawa dotyczącego ochrony środowiska.** Definicja kryterium: „W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy projekt został przygotowany (albo jest przygotowywany) zgodnie z prawem dotyczącym ochrony środowiska, w tym: - ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko - ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska; - ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody i Dyrektywą Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory; - ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne i Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i

					Rady 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodne; - Wytycznymi w sprawie działań naprawczych w odniesieniu do projektów współfinansowanych w okresie programowania 2014 – 2020 oraz ubiegających się o współfinansowanie w okresie 2021 – 2027 z Funduszy UE, dotkniętych naruszeniem 2016/2046 w zakresie specustaw, dla których prowadzone jest postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko (Ares(2021)1432319 z 23.02.2021 r.). Kryterium weryfikowane jest na podstawie wniosku o dofinansowanie, załączników, ogólnodostępnych rejestrów i informacji oraz informacji będących w posiadaniu instytucji przeprowadzającej postępowanie lub pozyskanych w toku postepowania w zakresie wyboru." <u>Ad. Propozycja kryterium nr 4. Zapewnienie przejezdności rowerem we wszystkich relacjach.</u> Wskazać należy, że przedsięwzięcie priorytetowe pn. „*Punktowe inwestycje zapewniające poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz inwestycje zwiększające bezpieczeństwo niezmotoryzowanych uczestników ruchu"* obejmuje modernizację 7

					szt. sygnalizacji świetlnych na skrzyżowaniach z przejazdami dla rowerzystów. Wskazać należy, iż zapisy programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego nie narzucają konkretnych rozwiązań, jakie muszą spełnić niniejsze skrzyżowania. Wykonalność projektu oraz przyjęte w nim rozwiązania techniczne oceniane będą w oparciu o obecnie funkcjonujące kryteria ogólne przyjęte uchwałą nr 276/2026 KM FEL z dnia 22 czerwca 2026 r. w dokumencie pn. Metodyka i kryteria stosowane przy wyborze operacji współfinansowanych ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027**,** przyjęte przez KM FEL, tj. kryterium merytoryczne techniczne nr 3 Wykonalność wybranego wariantu inwestycyjnego realizacji projektu, które bada m.in. czy wybrany do realizacji wariant inwestycyjny objęty wnioskiem o dofinansowanie obejmuje zadania inwestycyjne, które sprawiają, że efektem realizacji projektu jest stworzenie w pełni funkcjonalnej i operacyjnej infrastruktury, czy wybrany wariant jest zgodny z przepisami prawa polskiego, szczególnie w zakresie prawa budowlanego i innych adekwatnych przepisów, czy wybrany wariant inwestycyjny jest wykonalny pod względem technicznym. W oparciu o niniejsze kryterium badane będą

					przyjęte w projekcie rozwiązania dot. sygnalizacji świetlnych. Podkreślić należy także, iż projekt wybierany do dofinansowania w oparciu o procedowane kryteria jest projektem strategicznym, ujętym w Kontrakcie Programowym dla Województwa Lubelskiego jako przedsięwzięcie priorytetowe finansowane w ramach programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027. W związku z powyższym, kryteria techniczne specyficzne nie mogą ingerować w zakres przedsięwzięcia dot. sygnalizacji świetlnych. Tym samym niezasadne jest nakładanie dodatkowych wymagań w zakresie przejezdności rowerem we wszystkich relacjach na niniejszych skrzyżowaniach. Wskazać należy, iż przebudowa przejazdu dla rowerów (np. zmiana krawężników, przesunięcie drogi rowerowej) to ingerencja w geometrię skrzyżowania. Wymaga to pełnego projektu budowlanego, uzyskania decyzji ZRID (Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej) lub pozwolenia na budowę i oznaczałaby zmianę zakresu przedsięwzięcia priorytetowego. Ponadto, spełnienie przez istniejący przejazd dla rowerów aktualnych warunków technicznych, weryfikowane jest w oparciu o ww. kryterium merytoryczne techniczne.

					Tym samym brak jest uzasadnienia wprowadzenia kryterium badającego zapewnienie przejezdności rowerem we wszystkich relacjach przy modernizowanych sygnalizacjach świetlnych na skrzyżowaniach.