

Arkusz oceny projektu

Numer wniosku o dofinansowanie: FEPW.04.01-IP.01-0005/23

Nazwa wnioskodawcy: Województwo Lubelskie

Kryteria wyboru projektu	Przyznana liczba punktów
Zastosowanie w projekcie elementów poprawiających bezpieczeństwo niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego na terenach zabudowanych	0
<p>Wnioskodawca nie przeprowadził audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla drogi objętej projektem.</p> <p>Kryterium niespełnione. Przyznano 0 pkt.</p>	
Projekt nie został zakończony przed złożeniem wniosku o dofinansowanie	1
<p>Projekt nie został fizycznie ukończony, bądź w pełni zrealizowany przed przedłożeniem do oceny wniosku o dofinansowanie (22 września 2023 r.), ponieważ realizacja projektu będzie przebiegać w okresie od 01.10.2022 r. do 31.10.2026 r.</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.</p>	
Przygotowanie projektu do realizacji	4
<p>Na moment złożenia wniosku o dofinansowanie, tj. 22.09.2023 r. zostało ogłoszone postępowanie na roboty budowlane oraz nastąpiło otwarcie ofert (vide: https://zdw-lublin.logintrade.net/zapytania_email,133317,1fe9cf9c6ccaf85f6b9e30a4a6b8131d.html).</p> <p>Zgodnie z deklaracją z wniosku o dofinansowanie ogłoszenie zostało opublikowane: 26.07.2023 r. Otwarcie ofert nastąpiło: 20.09.2023 r.</p> <p>Ponadto beneficjent dysponuje ZRID-em oraz Decyzją Ministra Rozwoju i Technologii (znak pisma DLI-III.7621.22.2022.AW.12 z 19 czerwca 2023 r., która jest decyzją ostateczną).</p> <p>W ramach wezwania w kryterium nr 23, Wnioskodawca w wyjaśnieniu potwierdził, że decyzja ZRID jest prawomocna od 19.06.2023 r.</p> <p>Wskazana przez Wnioskodawcę data jest datą wydania decyzji przez Ministra Rozwoju i Technologii, która jest decyzją ostateczną, ale nie prawomocną. Od decyzji Ministra przysługiwała skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie wnoszona za pośrednictwem Ministra Rozwoju i Technologii w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji.</p> <p>W opinii oceniających konieczne było również zawiadomienie o wydaniu ww. decyzji pozostałych stron postępowania w drodze obwieszczeń, w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi.</p> <p>W przypadku zawiadamiania stron poprzez obwieszczenie na podstawie art. 49 k.p.a., skutek doręczenia następuje z upływem 14 dni od dnia obwieszczenia. W związku z powyższym termin</p>	

na wniesienie skarg dla pozostałych stron upłynął 14 dni po ostatnim w czasie obwieszeniu o jej wydaniu.

Dlatego też, podana we wniosku informacja o dacie uzyskania waloru prawomocności w dniu, w którym decyzja stała się ostateczna, jest informacją błędną.

Z uwagi na niespełnienie kryteriów obligatoryjnych (kryterium nr 7 oraz nr 20) Wnioskodawca nie został wezwany do poprawy wniosku o dofinansowanie w trybie § 6 ust. 7 Regulaminu wyboru projektów.

Kryterium spełnione. Przyznano 4 pkt. - Wnioskodawca otworzył oferty w ramach postępowania/ń przetargowego/ych na roboty budowlane dla wszystkich zadań objętych wnioskiem o dofinansowanie.

Zastosowanie w projekcie elementów poprawiających bezpieczeństwo rowerzystów w ruchu drogowym

5

W ramach inwestycji przewidziano budowę ciągu pieszo-rowerowego i ścieżkę rowerową o nawierzchni asfaltowej. Długość infrastruktury dla rowerów w sumie wynosi 19,10 km co stanowi 100% długości odcinka drogi. Jest to zgodne z zapisami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, gdzie na str. 17 wskazano „budowę ścieżek rowerowych lub ciągów pieszo-rowerowych na długości całego przedmiotowego odcinka”.

Kryterium spełnione. Przyznano 5 pkt. - Wnioskodawca w ramach robót budowlanych przewidział budowę dróg dla rowerów/ dróg dla pieszych i rowerów na 90% i więcej długości odcinka drogi, na którym nie ma obecnie takiej infrastruktury.

Zakres wsparcia

1

We wniosku o dofinansowanie w części: Szczegółowe informacje o projekcie, w polu: Zakres wsparcia wskazano: Budowę lub przebudowę dróg w celu ustanowienia niezbędnych połączeń do sieci TEN-T, przejść granicznych oraz innych gałęzi zrównoważonego transportu (np. terminali intermodalnych, węzłów kolejowych).

Wezwano wnioskodawcę do poprawy wniosku o dofinansowanie wskazując „We wniosku o dofinansowanie, część: szczegółowe informacje o projekcie, pole: Dostosowanie drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego Wnioskodawca wskazuje na „W ramach przedmiotowego projektu zaplanowano budowę zatok autobusowych. Ponadto Wnioskodawca uzgodnił lokalizację infrastruktury wspierającej codzienne przewozy zbiorowego transportu publicznego z jednostkami samorządu terytorialnego z obszaru, przez który będzie przebiegała inwestycja, tj. z Gminą Sosnowica i gminą Ludwin. Udział łącznej długości odcinków drogi, na których przeprowadzono uzgodnienia i uwzględniono je w projekcie, do całkowitej długości przewidzianej do realizacji drogi w projekcie wynosi 80%.” Biorąc pod uwagę powyższy zapis, proszę o analizę i ewentualne uzupełnienie zakresu wsparcia poprzez dodanie drugiej drugą opcji „Budowa lub przebudowa dróg w celu umożliwienia wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej”.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie Wnioskodawca poprawił wniosek o dofinansowanie we wskazanym zakresie i w polu: Dostosowanie drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego wskazał, że „Cały odcinek drogi objęty rozbudową (100%) został

poddany uzgodnieniu przez Gminy w zakresie lokalizacji przystanków/zatok autobusowych - protokół Rady Technicznej z dnia 17.08.2017r. sygn. IP.4131.41.2.5.2017.mm.”.

Jednocześnie w polu: Zakres wsparcia dodano opcję " Budowa lub przebudowa dróg w celu umożliwienia wykonania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej".

Zakres wsparcia zachowuje zgodność ze szczegółowymi zasadami określonymi dla działania 4.1 w Szczegółowym opisie priorytetów FEPW 2021-2027 (SZOP).

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.

Wyprowadzenie ruchu drogowego poza teren zabudowany	0
<p>Projekt nie przyczynia się do powstania nowego przebiegu drogi z pominięciem terenów zabudowanych.</p> <p>Kryterium niespełnione. Przyznano 0 pkt</p>	
Bezpośrednie połączenie budowanego/przebudowywanego odcinka drogi, z siecią TEN-T, albo przejściami granicznymi, albo innymi gałęziami zrównoważonego transportu	0
<p>Przebudowywany odcinek drogi nie łączy się w sposób bezpośredni z siecią TEN-T, albo przejściami granicznymi, albo innymi gałęziami zrównoważonego transportu (np. terminalami intermodalnymi, węzłami kolejowymi).</p> <p>Kryterium niespełnione. Przyznano 0 pkt</p>	
Projekt został ujęty w Regionalnym Planie Transportowym województwa makroregionu Polski Wschodniej	1
<p>Wniosek został złożony 22.09.2023 r.</p> <p>We wniosku o dofinansowanie w części: Klasyfikacja projektu, w polu: Projekt jest ujęty w Regionalnym Planie Transportowym województwa z makroregionu Polski Wschodniej wskazano, że „Zakres planowanej inwestycji został ujęty w Programie Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego. Uchwała Zarządu Województwa Lubelskiego Nr CDXCV/8718/2023 z dnia 22 sierpnia 2023 r. w sprawie przyjęcia projektu "Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku)" wraz z prognozą oddziaływania na środowisko".</p> <p>Powyższa uchwała została opublikowana na stronie https://umwl.bip.lubelskie.pl/index.php?id=52&action=details&document_id=1923670, a jednocześnie w formie skanu podpisanego dokumentu została załączona do wniosku o dofinansowanie.</p> <p>W Programie Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku) „13. Załącznik I – Lista projektów – Harmonogram realizacji – Mapy projektów” (str. 237-246) w poz. nr 14 – wskazany został projekt „Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 820 Sosnowica Dwór – Łączna”, który finansowany zostanie z dwóch źródeł: Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021- 2027/Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027.</p>	

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.	
Projekt jest realizowany na terytorium makroregionu Polski Wschodniej	1
<p>Projekt "Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 820 od km 0+000 do km 19+050" dotyczy drogi wojewódzkiej, która znajduje się na terytorium makroregionu Polski Wschodniej, tj. na obszarze województwa lubelskiego (obszar gminy Sosnowica w powiecie parczewskim oraz gminy Ludwin w powiecie ęczyńskim). Według klasyfikacji NUTS w Polsce jest to: NUTS 1: Makroregion Wschodni; NUTS 2: Województwo Lubelskie.</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.</p>	
Kwalifikowalność Wnioskodawcy	1
<p>Wnioskodawca jest zgodny z typem beneficjenta określonym dla działania 4.1 w Szczegółowym opisie priorytetów FEPW 2021-2027 (SZOP), tj. wniosek został złożony przez Województwo Lubelskie reprezentowane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich (Podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków, wskazany we wniosku o dofinansowanie).</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.</p>	
Podniesienie parametrów infrastruktury drogowej	1
<p>Dla projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 820 przyjęto następujące parametry techniczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> * klasa techniczna drogi - C (główna) - jednojezdniowa * nośność nawierzchni - 115 kN/oś. <p>(zgodnie z decyzją ZRID (str. 90-91) oraz decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach (str. 16-17), a także wnioskiem o dofinansowanie, część: Szczegółowe informacje o projekcie, pole: Zachowanie jednolitych parametrów technicznych (str. 3)).</p> <p>Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.</p>	
Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej	1
<p>Ad. a)</p> <p>Analiza finansowa i ekonomiczna zostały przeprowadzone prawidłowo.</p> <p>W wyniku wezwania Wnioskodawca naniósł niezbędne poprawki oraz wyjaśnił „W arkuszu kalkulacyjnym "Analiza ekonomiczna" w zakładce "DDaneTechniczne" poprawiono założenia w wierszu nr 28, obecnie są zgodne z prędkościami w kolejnych zakładkach analizy ekonomicznej projektu - prędkości podróży do analiz ekonomicznych przyjęto zgodnie z niebieską księgo za INSTYTUT BADAWCZY DRÓG i MOSTÓW Instrukcja oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych DROGI ZAMIEJSKIE JEDNOJEZDNIOWE, zarówno dla wariantu WO i WI, prędkości te zgodnie z tabelami zawartymi w tej instrukcji są różne dla samochodów do 3,5 tony</p>	

oraz aut ciężarowych dla obu wariantów. W zakładce "PrognozaRuchu" odkryto dane w kolumnach AG-AN."

Ad. b)

Zakres i plan finansowy projektu odzwierciedlają najkorzystniejszą relację między kwotą wsparcia, podejmowanymi działaniami i osiąganymi celami.

Wartość wskaźnika B/C wynosi 3,19 (Studium wykonalności, 5. Analiza kosztów i korzyści, Opis wyników analizy ekonomicznej, str. 39).

Ad. c)

Poziom dofinansowania został określony prawidłowo:

- wartość całkowita projektu – 193 827 840,39 PLN;
- wartość wydatków kwalifikowalnych – 188 782 287,53 PLN;
- wartość dofinansowania – 160 464 944,40 PLN (84,99%).

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt – zapewniono poprawność analizy finansowej i ekonomicznej

Zdolność projektu do adaptacji do zmian klimatu	1
---	---

W projekcie przewidziano rozwiązania dotyczące adaptacji do zmian klimatu. Przeanalizowano następujące ryzyka klimatyczne (str. 54-57) Studium wykonalności, tabela 21 Analiza odporności przedmiotowego projektu na zmiany klimatu):

1. fale upałów;
2. susze;
3. powodzie;
4. burze i silne wiatry;
5. fale chłodu;
6. katastrofalne opady śniegu;
7. osuwiska.

Realizowany projekt pozostaje odporny na zmienność, jak i prognozowaną zmianę klimatu oraz nie niesie ze sobą znacznego ryzyka klimatycznego, które wskazywałoby brak lub niedostateczny poziom odporności na postępujące zmiany klimatyczne.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.

Kompletność i spójność informacji przedstawionych w dokumentacji projektowej	1
--	---

Ad. a

Dołączono wszystkie wymagane załączniki zgodnie z instrukcją wypełniania wniosku.

W wyniku wezwania dołączono opinię Dyrektora Zespołu Lubelskich Parków Krajobrazowych (znak ZLPK-OLu.OPK.413.56.2023; ZLPK-OCh.OPK.413.21.2023) z dnia 04.12.2023 r. z informacją, że Park Krajobrazowy „Pojezierze Łęczyńskie” oraz Poleski Park Krajobrazowy wraz z otuliną nie posiadają Planu Ochrony oraz Opinię organu odpowiedzialnego za przygotowanie planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie (znak WPN.6335.109.2023.ESY) z 5 grudnia 2023 r.

Ad b.

Załączniki do wniosku są prawidłowo przygotowane, ważne (aktualne) i zgodne z odpowiednimi polskimi oraz unijnymi przepisami.

Ad. C

Przedstawiono spójne dane oraz tożsame założenia we wniosku o dofinansowanie oraz stosownych załącznikach do wniosku.

W wyniku oceny, stwierdzono rozbieżności, które w wyniku wezwania do poprawy zostały skorygowane przez Wnioskodawcę w przekazanej dokumentacji aplikacyjnej.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt – potwierdzono kompletność i spójność informacji przedstawionych w dokumentacji projektowej.

Projekt jest zgodny z prawem ochrony środowiska

0

Uzasadnienie

Ad. a)

Została wydana jedna decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach sygn. OŚ.6220.7.2017 z 25.01.2019 r., która stała się ostateczna 12.02.2019 r. (pieczętka na decyzji, str. 38). Decyzja została wydana przez Wójta Gminy Ludwin i dotyczy przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 820 Sosnowica Dwór – łączna na odcinku od km ok. 0+000 do km ok. 28+460”.

Dla inwestycji przeprowadzono ocenę oddziaływania na środowisko wraz ze sporządzeniem raportu o ocenach oddziaływania na środowisko.

Ad. b)

W raporcie oddziaływania na środowisko w części 5 Opis analizowanych wariantów przedsięwzięcia, wskazano, że rozpatrywane były 2 warianty. Z uwagi na rozbudowę drogi wojewódzkiej po istniejącym śladzie przedstawione warianty są wariantami różniącymi się jedynie rozwiązaniami projektowymi niektórych skrzyżowań, natomiast przebieg drogi jak i zakres inwestycji w obydwóch wariantach jest ten sam. Rekomendowany przez wnioskodawcę wariant realizacyjny 1, w którym w miejscach skrzyżowań zaprojektowano ronda – wskazany został jako optymalny, gdyż zapewnia uzyskanie oczekiwanych celów użytkowych oraz minimalizację niekorzystnych oddziaływań na środowisko oraz zdrowie i bezpieczeństwo ludzi.

W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warianty zostały przywołane na str. 18.

Ad. c)

W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na str. 30 wskazano, że „Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z powierzchni jezdni, chodników i ścieżki rowerowej odbywać się będzie do rowów otwartych, cieków, bądź zbiorników odparowujących przez spływ grawitacyjny, który możliwy będzie poprzez odpowiednio wykonane spadki poprzeczne i podłużne wymienionych nawierzchni. Woda spływać będzie do rowów odwadniających, a w miejscach o przekroju ulicznym przez wpusty do sieci kanalizacyjnej, z odprowadzeniem wód deszczowych do istniejących cieków. Odbiornikami będą również 4 projektowane zbiorniki odparowujące, zlokalizowane w miejscach, gdzie nie ma możliwości odprowadzenia wody do odbiorników. Wody opadowe nie będą odprowadzane bezpośrednio do Kanału Wieprz-Krzna, lecz do rowów opaskowych towarzyszących kanałowi”.

Ad. d) – nie dotyczy; przedłożono jedną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ad. e)

W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach od str. 34 wskazano, że inwestycja realizowana będzie w obrębie różnorodnych form ochrony przyrody:

1. Lasy Parczewskie PLB060006 (odcinek km 0+000 do 0+200);
2. Poleski Obszar Chronionego Krajobrazu (odcinek od km 0+000 do 12+800);
3. Park Krajobrazowy „Pojezierze Łęczyńskie” – inwestycja przechodzi przez teren parku na długości ok. 6,5 km;
4. Nadwieprzański Park Krajobrazowy wraz z otulinami – inwestycja przechodzi przez teren Parku na długości ok. 225 m .

Organ wydający decyzję zaznaczył, iż z uwagi, że inwestycja będzie dotyczyła przebudowy istniejącej drogi, jej oddziaływania na ww. formy ochrony przyrody jest ograniczone.

W Deklaracji organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000, podano, że „Planowana inwestycja realizowana będzie poza obszarami Natura 2000. Najbliżej zlokalizowanymi względem planowanego przedsięwzięcia obszarami Natura 2000 są:

- obszar specjalnej ochrony ptaków Lasy Parczewskie PLB060006 – zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji;
- obszar specjalnej ochrony ptaków Polesie PLB060019 – zlokalizowany w odległości ok. 0,28 km;
- specjalny obszar ochrony siedlisk Maśluchy PLH060105 - zlokalizowany w odległości ok. 1,9 km;
- specjalny obszar ochrony siedlisk Ostoja Poleska PLH060013 - zlokalizowany w odległości ok. 2,85 km;
- specjalny obszar ochrony siedlisk Wrzosowisko w Orzechowie PLH060098 – zlokalizowany w odległości ok. 0,95 km;
- specjalny obszar ochrony siedlisk Jelino PLH060095 – zlokalizowany w odległości ok. 2 km;
- specjalny obszar ochrony siedlisk Brzeziczno PLH060076 – zlokalizowany w odległości ok. 1,3 km;
- specjalny obszar ochrony siedlisk Jeziora Uściwierskie PLH060009 - zlokalizowany w odległości ok. 5 km.”

W przedstawionej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie znajdują się zapisy dotyczące Planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000. W pierwotnej wersji wniosku o dofinansowanie przedstawiono opinię RDOŚ sygn. WST I.6323.42.2023.MK z 21.09.2023 r. w zakresie ustanowienia planu zadań ochronnych wyłącznie dla obszaru Natura 2000 Lasy Parczewskie PLB060006.

W zakresie wezwania dotyczącego braku zapisów w przedstawionej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczących Planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000 znajdujących się buforze 5 km od inwestycji i konieczności uzupełnienia w tym zakresie wniosku poprzez załączenie stosownej opinii RDOŚ, Wnioskodawca załączył do wniosku Opinię organu odpowiedzialnego za przygotowanie planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie (znak WPN.6335.109.2023.ESY) z 5 grudnia 2023 r.

Zgodnie z notatką Przewodniczącego KOP z dnia 29.11.2023 r. „w przypadku braku informacji w decyzji środowiskowej na temat Planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000 wystarczającym dokumentem do oceny przedmiotowego kryterium jest oświadczenie/opinia RDOŚ w zakresie oceny wpływu inwestycji na poszczególne przedmioty ochrony analizowanych obszarów Natura 2000”.

Ad. f)

W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (str. 34) wskazano, że inwestycja przechodzi przez Poleski Obszar Chronionego Krajobrazu, Park Krajobrazowy „Pojezierze Łęczyńskie” oraz Nadwieprzański Park Krajobrazowy wraz z otulinami (...). W decyzji nie znalazły się zapisy dotyczące Planów ochrony dla parku narodowego/rezerwatu przyrody albo parku krajobrazowego. Dlatego

też, w związku z definicją kryterium 20 litera f), Wnioskodawca zobowiązany został do uzupełnienia wniosku w zakresie: „W przedstawionej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach brak zapisów dotyczących Planów zadań ochronnych dla Parków Krajobrazowych, jak również nie przedstawiono stosownego oświadczenia/opinii odpowiedniego Dyrektora (vide: kryterium nr 20 lit. f). Proszę o uzupełnienie wniosku w przedmiotowym zakresie.”

W odpowiedzi na wezwanie Wnioskodawca załączył do wniosku opinię Dyrektora Zespołu Lubelskich Parków Krajobrazowych (znak ZLPK-OLu.OPK.413.56.2023; ZLPK-OCh.OPK.413.21.2023) z dnia 04.12.2023 r. z informacją, że Park Krajobrazowy „Pojezierze Łęczyńskie” oraz Poleski Park Krajobrazowy wraz z otuliną nie posiadają Planu Ochrony.

W przesłanej opinii nie uwzględniono informacji na temat Nadwieprzańskiego Parku Krajobrazowego.

Ze względu na brak informacji w ww. opinii Dyrektora Zespołu Lubelskich Parków Krajobrazowych w zakresie Nadwieprzańskiego Parku Krajobrazowego, kryterium w lit. f) zostaje ocenione negatywnie.

Ad. g) – W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w pkt IV. (str. 9) wskazano „Brak potrzeby zapewnienia kompensacji przyrodniczej przed realizacją przedsięwzięcia”. Natomiast na str. 35 wskazano, że „W ramach działań łagodzących należy wykonać nasadzenia zastępcze, szczególnie na terenie obszarowych form ochrony przyrody”. W decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej również wskazano wykonanie nasadzeń (str. 93 ZRID).

Ad. h) W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na str. 6-7 od pkt 37) do pkt 40) wskazano miejsca, gdzie należy wykonać przejścia dla zwierząt (przejścia dolne dla małych zwierząt i płazów (6 przejść w ramach przedmiotowej inwestycji) oraz podano ich minimalne wymiary i sposób umiejscowienia.

Kryterium niespełnione. Przyznano 0 pkt – projekt podlegał ocenie oddziaływania na środowisko i nie spełniono warunków określonych w literach a – h. Projekt został negatywnie oceniony w literze f.

Kategoria drogi	1
Przedmiotowa inwestycji dotyczy rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 820 od km 0+000 do km 19+050 (rozbudowa istniejącej drogi wojewódzkiej). Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.	
Projekt jest zgodny z zasadą równości kobiet i mężczyzn	1
Projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości kobiet i mężczyzn. We wniosku o dofinansowanie (str. 10) oraz studium wykonalności (na str. 51-52) opisano wpływ projektu na przedmiotową zasadę. Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.	
Wpływ na obszary miejskie	1

Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarem miejskim, tj. pomiędzy gminą wiejską Sosnowica a gminą wiejską Ludwin.

Wnioskodawca we wniosku o dofinansowanie (część: Szczegółowe informacje o projekcie, pole: Zachowanie jednolitych parametrów technicznych (str. 3)) w zakresie przepustowości zadeklarował „realizacja projektu nie wpłynie na zmianę przepustowości drogi, gdyż zachowany jest przekrój istniejącej drogi - 1/2”.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt – projekt dotyczy budowy obwodnicy, albo zakres projektu nie obejmuje budowy nowych dróg, albo zwiększenia przepustowości dróg istniejących w miastach.

Realizacja projektu mieści się w ramach czasowych działania

1

Zgodnie z informacjami przedstawionymi we wniosku o dofinansowanie projekt ma być realizowany w okresie od 01.10.2022 r. do 31.10.2026 r. czyli nie wykracza poza końcową datę okresu kwalifikowalności wydatków w ramach Funduszy Europejskich dla Polski Wschodniej 2021-2027, tj. 31 grudnia 2029 r.

Zadania we wniosku o dofinansowanie w Harmonogramie rzeczowo-finansowym (HRF) zaplanowano w poniższych okresach:

Zadanie – Prace przygotowawcze: 01.10.2022-31.12.2024;

Zadanie – Roboty budowlane wraz z promocją: 01.11.2023-31.07.2026;

Zadanie – Nadzór inwestorski: 01.11.2023-30.09.2026;

Zadanie – Studium wykonalności: 30.06.2023-22.08.2023.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.

Projekt jest spójny z odpowiednimi planami zrównoważonej mobilności miejskiej lub innymi dokumentami planowania mobilności miejskiej – dotyczy inwestycji realizowanych w miejskich obszarach funkcjonalnych

1

Zgodnie z informacją Wnioskodawcy zawartą w treści wniosku o dofinansowanie projektu (część: Klasyfikacja projektu, pole: Projekt jest spójny z odpowiednimi planami zrównoważonej mobilności miejskiej lub innymi dokumentami planowania mobilności miejskiej (dotyczy inwestycji realizowanych w miejskich obszarach funkcjonalnych)) „Przedmiotowy projekt nie jest zlokalizowany w mieście ani jego obszarze funkcjonalnym”.

Lokalizacja projektu to obszar gmin wiejskich Sosnowica (powiat parczewski) i Ludwin (powiat łęczyński), zatem nie dotyczy ich obowiązków przygotowania planów zrównoważonej mobilności miejskiej lub innych dokumentów planowania mobilności miejskiej.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - projekt nie jest zlokalizowany w mieście i/albo jego obszarze funkcjonalnym, albo zakres inwestycji objętej projektem jest spójny z zapisami odpowiednich planów zrównoważonej mobilności miejskiej lub innych dokumentów planowania mobilności miejskiej

Dostosowanie drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego

5

W Studium wykonalności, pkt. 8 Analiza instytucjonalna, Przygotowanie projektu do realizacji (str. 48-49) wnioskodawca wymienił protokół z posiedzenia Rady Technicznej Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie z dnia 17 sierpnia 2017 r., który potwierdza przeprowadzenie dodatkowych

uzgodnień.

W treści wniosku o dofinansowanie, część: Szczegółowe informacje o projekcie, pole: Dostosowanie drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego wskazano: „W ramach przedmiotowego projektu zaplanowano budowę zatok autobusowych. Ponadto Wnioskodawca uzgodnił lokalizację infrastruktury wspierającej codzienne przewozy zbiorowego transportu publicznego z jednostkami samorządu terytorialnego z obszaru, przez który będzie przebiegała inwestycja, tj. z Gminą Sosnowica i gminą Ludwin. Cały odcinek drogi objęty rozbudową (100%) został poddany uzgodnieniu przez Gminy w zakresie lokalizacji przystanków/zatok autobusowych - protokół Rady Technicznej z dnia 17.08.2017r. sygn. IP.4131.41.2.5.2017.mm.”

Wnioskodawca został wezwany do poprawy wniosku, aby podane dane były zgodne z Instrukcją wypełniania wniosku o dofinansowanie.

Wnioskodawca dokonał poprawy wniosku poprzez skorygowanie do 100% udział łącznej długości odcinków drogi, na których przeprowadzono uzgodnienia do całkowitej długości drogi przewidzianej do realizacji.

Kryterium spełnione. Przyznano 5 pkt. – Wnioskodawca uzgodnił z właściwymi jednostkami samorządu terytorialnego, elementy z zakresu dostosowania drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego i uwzględnił je w projekcie na odcinkach stanowiących łącznie 80% i więcej długości drogi planowanej do realizacji.

Zachowanie jednolitych parametrów technicznych

0

We wniosku o dofinansowanie, część: Szczegółowe informacje o projekcie, pole: Zachowanie jednolitych parametrów technicznych (str. 3) wskazano: „Droga wojewódzka nr 820 rozbudowywana w ramach przedmiotowego projektu łączy się z siecią TEN-T poprzez drogi o takich samych lub wyższych parametrach. Przyjęte parametry techniczne:

* nośność nawierzchni 115 kN/oś;

* przekrój drogi poprzeczny 2%”.

Ze względu na zapisy Instrukcji wypełniania wniosku o dofinansowanie (na str. 4) w części „Zachowanie jednolitych parametrów technicznych”, gdzie wpisano „W opisie uwzględnij takie parametry jak: dopuszczalny nacisk na oś, przekrój drogi, przepustowość” Wnioskodawca został wezwany do uzupełnienia opisu o informację nt. przekroju drogi (rozumiana jako liczba jezdni) oraz przepustowość.

W odpowiedzi na powyższe Wnioskodawca w punkcie tym wpisał „Inwestycja polegająca na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 820 przyczyni się do zwiększenia spójności komunikacyjnej do sieci TEN-T, w tym do poprawy połączeń do sieci TEN-T, gdyż rozbudowywana droga poprzez drogę 829 łączy się z drogami krajowymi nr 12 i nr 17. Ponadto droga wojewódzka Nr 820 poprzez drogę wojewódzką nr 819 oraz drogi wojewódzkie nr 814 i 815, łączy się z drogą krajową S 19 będącą w sieci TEN-T.

Przyjęte parametry techniczne:

* kategoria droga wojewódzka;

* klasa techniczna G;

* kategoria ruchu KR3;

* nośność nawierzchni 115 kN/oś;

* ilość jezdni 1

* ilość pasów ruchu 2

* przepustowość - realizacja projektu nie wpłynie na zmianę przepustowości drogi, gdyż zachowany

jest przekrój istniejącej drogi - 1/2".

Wnioskodawca w odpowiedzi na wezwanie oprócz wcześniejszego połączenia z siecią TEN-T przez drogę 829 z drogami krajowymi nr 12 i nr 17 wskazał również połączenie z drogą krajową S19 poprzez drogę wojewódzką nr 819 oraz drogi wojewódzkie nr 814 i 815. Natomiast zostało wykreślone zdanie „Droga wojewódzka nr 820 rozbudowywana w ramach przedmiotowego projektu łączy się z siecią TEN-T poprzez drogi o takich samych lub wyższych parametrach”. Zgodnie z zapisem kryterium „Ocenię podlega, czy w przypadku realizacji inwestycji służącej ustanowieniu niezbędnych połączeń do sieci TEN-T (...) – połączenie jest zapewnione lub na moment złożenia wniosku o dofinansowanie rozpoczęto roboty budowlane, których ukończenie zapewni wymagane połączenie przed rozliczeniem końcowym projektu, przez przynajmniej drogę wojewódzką bądź krajową, o takich samych parametrach technicznych jak droga objęta inwestycją (...)” Wnioskodawca, w aktualnej wersji wniosku o dofinansowanie, nie uwzględnił informacji w tym zakresie. W związku z tym, niemożliwa jest ocena czy połączenie jest zapewnione lub na moment złożenia wniosku o dofinansowanie rozpoczęto roboty budowlane, których ukończenie zapewni wymagane połączenie przed rozliczeniem końcowym projektu, przez przynajmniej drogę wojewódzką bądź krajową, o takich samych parametrach technicznych jak droga objęta wnioskiem.

W aktualnej wersji wniosku o dofinansowanie, przyjęte parametry techniczne dotyczą przedmiotowej inwestycji.

Kryterium niespełnione. Przyznano 0 pkt. – projekt łączy się z siecią TEN-T, z przejściami granicznymi oraz innymi gałęziami zrównoważonego transportu poprzez drogi o niższych parametrach niż budowana/przebudowywana droga

Projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami

1

Projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób niepełnosprawnych, o której mowa w art. 9 ust. 3 Rozporządzenia PE i Rady nr 2021/1060. Sprawdzono, że samorząd Województwa Lubelskiego nie podjął jakichkolwiek działań dyskryminujących sprzecznych z zasadami, o których mowa w art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 2021/1060 (w tym aktów prawnych - wniosek o dofinansowanie, część: Zgodność projektu z politykami horyzontalnymi Unii Europejskiej; pole: Pozytywny wpływ projektu na realizację zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, względem niepodjęcia dyskryminujących aktów prawnych (str. 10), złożono oświadczenie Wnioskodawcy, że na terenie jednostki samorządu terytorialnego nie obowiązują dyskryminujące akty prawne). Deklaracja wnioskodawcy została zweryfikowana na stronie Rzecznika Praw Obywatelskich (RPO) - <https://bip.brpo.gov.pl/pl/content/rpo-uchwaly-anty-lgbt-samorzady-odpowiedzi-kolejne>.

We wniosku o dofinansowanie Beneficjent wymienił następujące produkty wykazując, że projekt ma pozytywny wpływ na realizację zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami:

1. droga wojewódzka nr 820 – wskazano, że droga zostanie wybudowana zgodnie ze standardami architektonicznymi (zaniżone krawężniki; kostki integracyjne – vide str. 49-51 Studium wykonalności);
2. materiały informacyjno – promocyjne (zastosowanie odpowiednich standardów elektronicznych;

elementy tekstowe będą dostosowane dla osób słabo widzących lub niedowidzących – vide str. 49-51 Studium wykonalności).

W wyniku wezwania wskazującego na konieczność uzupełnienia wniosku o dofinansowanie o brakujące produkty, Wnioskodawca uzupełnił Tabelę – Produkty/usługi w projekcie o produkt: Nadzór inwestorski:

„Przetarg na nadzór inwestorski będzie przeprowadzony zgodnie z zasadą, która gwarantuje wszystkim osobom zainteresowanym sprawiedliwe i pełne w nim uczestnictwo. Zakres obowiązków inżyniera obejmuje nadzór na inwestycją (przygotowanie dokumentacji do rozliczeń rzecz.-fin. oraz weryfikacja, analiza i ocena wielobranżowej dokumentacji budowlanej), dla której opracowana dokumentacja projektowa dostosowana jest do potrzeb wszystkich użytkowników w tym również dla osób z niepełnosprawnościami.”.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt - projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.

Dysponowanie wszystkimi wymaganymi zawiadomieniami o wszczęciu postępowania/postępowań w sprawie wydania decyzji ZRID/ pozwolenia na budowę	1
---	---

We wniosku o dofinansowanie w Tabeli – Przygotowanie projektu do realizacji (str. 12) wskazano, że Wnioskodawca dysponuje „decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej - w dniu 2 marca 2022 r. Wojewoda Lubelski decyzją nr 1/22 udzielił zezwolenia na realizację inwestycji drogowej dla projektu pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 820 Sosnowica Dwór – łączna na odcinku od km 0+000 do km 28+460”, którego częścią jest przedmiotowy projekt”.

W ramach załączników przedstawiono ww. decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wraz z decyzją Ministra Rozwoju i Technologii znak pisma DLI-III.7621.22.2022.AW12 z 19.06.2023 r. W wyniku poprawy wniosku w ww. Tabeli dodano, że „Decyzja stała się ostateczna dnia 19 czerwca 2023 r.”.

Na moment złożenia wniosku o dofinansowanie (22 września 2023) – Wnioskodawca dysponuje wymaganą decyzją ZRID.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.

Trwałość projektu	1
-------------------	---

Ad. 1 część finansowa:

a) Zadeklarowane zasoby finansowe na realizację projektu są możliwe do zapewnienia i są wystarczające do sfinansowania kosztów projektu podczas jego realizacji (vide str. 27 – 37 z SW).

Zgodnie z wezwaniem przedstawiona analiza finansowa (arkusz excel jak również dane przedstawione w Studium wykonalności) zostały uzupełnione przez Wnioskodawcę i obejmuje fazę eksploatacji.

b) Skumulowane przepływy pieniężne netto nie są ujemne w każdym roku analizy. Trwałość finansowa została wykazana również w odniesieniu do Wnioskodawcy (Studium wykonalności, Tabela 16 i 17, str. 31-36).

Ad. 2 część dotycząca funkcjonowania:

a) Wnioskodawca zamierza wykorzystywać produkty zgodnie z przeznaczeniem, a założone cele

projektu zostaną w pełni osiągnięte (vide: str. 48 SW, 8. Analiza instytucjonalna).

b) Wnioskodawca zapewnia zachowanie trwałości operacji – odpowiedzialny to Wnioskodawca: Województwo Lubelskie. Droga będzie zarządzana przez Zarząd Dróg Wojewódzkich, a za korzystanie z drogi nie będą pobierane żadne opłaty.

Rezultaty projektu, zgodnie z obowiązującymi standardami utrzymane zostaną przez co najmniej 5 lat od chwili zakończenia realizacji inwestycji (SW, 8. Analiza instytucjonalna, str. 46-48).

W okresie 5 lat od płatności końcowej na rzecz beneficjenta wytworzony majątek nie zostanie poddany zasadniczym modyfikacjom i nie zajdzie żadna z przesłanek powodujących nie dotrzymanie kryterium trwałości (zgodnie z art. 71 Rozporządzenia PE i Rady UE nr 1303/2013) oraz zgodnie z zapisami art. 65 Rozporządzenia PE i Rady (UE) nr 2021/1060, tj. nie nastąpi:

- zaprzestanie lub przeniesienie działalności produkcyjnej poza region na poziomie NUTS 2, w którym dana operacja otrzymała wsparcie,
- zmiana własności elementu infrastruktury, która daje przedsiębiorstwu lub podmiotowi publicznemu nienależną korzyść,
- istotna zmiana wpływająca na charakter operacji, jej cele lub warunki wdrażania, mogąca doprowadzić do naruszenia pierwotnych celów operacji.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt – potwierdzono zapewnienie trwałości projektu.

Projekt jest zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz zasadą „nie czyni poważnych szkód” (Do No Significant Harm).

1

Wnioskodawca spełnia zasadę zrównoważonego rozwoju poprzez stosowanie właściwych rozwiązań podczas realizacji inwestycji dotyczącej rozbudowy istniejącej drogi wojewódzkiej nr 820.

Podczas realizacji projektu stosowane będą praktyki w zakresie zrównoważonych zamówień publicznych, zgodnie z polityką i priorytetami krajowymi (vide str. 10-11 wniosku o dofinansowanie projektu).

Realizacja projektu prowadzona będzie w sposób przyjazny środowisku poprzez odpowiedzialne zarządzanie odpadami generowanymi w projekcie/ lub na potrzeby projektu podczas ich całego cyklu życia (prewencja, redukcja, recykling i ponowne użycie): „wszystkie rodzaje odpadów powstające na etapie realizacji inwestycji będą magazynowane selektywnie w wyznaczonych miejscach w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników odpadów do środowiska, a następnie przekazane odpowiednim jednostkom dysponującymi wszelkimi niezbędnymi pozwoleniami na odbiór odpadów”. (Lista DNSH str. 2, SW str. 63).

Realizacja projektu prowadzona będzie w sposób gwarantujący odporność wspartej infrastruktury na zagrożenia klimatyczne i katastrofy naturalne (Lista DNSH str. 1, SW str. 60-62).

Realizacja projektu prowadzona będzie w sposób nie powodujący degradacji naturalnych siedlisk; Projekt podlegał ocenie oddziaływania na środowisko. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie stwierdzono negatywnego oddziaływania projektu na obszary Natura 2000. Oddziaływania mogące potencjalnie wystąpić na etapie realizacji i eksploatacji zostaną zminimalizowane poprzez zastosowanie środków zaradczych, np. wycinka drzew i krzewów tylko w przypadkach uzasadnionych poza okresem wegetacyjnym roślin oraz poza sezonem lęgowym ptaków, zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń w miejscach migracji zwierząt, a po zakończeniu inwestycji przywrócenie placu budowy i zaplecza do stanu możliwie zbliżonego sprzed rozpoczęcia prac. (Lista

DNSH str. 2, SW str. 64).

Realizacja projektu będzie przyczyniać się do rozwoju niezawodnej, zrównoważonej i odpornej infrastruktury dobrej jakości, w tym infrastruktury regionalnej wspierającej rozwój gospodarczy i dobrobyt ludzi (wniosek, str. 10-11).

Do dokumentacji aplikacyjnej dołączono załącznik nr 16 wypełnioną listę kontrolną do Zasady „nie czynić poważnych szkód”.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.

Poprawność wskaźników projektu

1

We wniosku o dofinansowanie beneficjent wskazał następujące wskaźniki produktu:

1. Długość zmodernizowanych lub przebudowanych dróg wojewódzkich – 19,05 km;
2. Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (EFRR/FST/FS) – 1 szt. (Wnioskodawca uzupełnił wskaźnik zgodnie z wezwaniem);
3. wspierana infrastruktura rowerowa – 19,05 km;

Wskaźniki są:

- obiektywnie weryfikowalne, uzasadnione, realne i adekwatne do założeń projektu oraz
- przyczyniają się do osiągnięcia wartości wskaźników w FEPW 2021-2027. (vide str. 13-15 wniosku o dofinansowanie).

We wniosku o dofinansowanie beneficjent wskazał następujące wskaźniki rezultatu:

1. Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej:

- a) wartość bazowa w 2021 r – 194 817,62 osobodni/rok;
- b) wartość docelowa w 2027 r. – 205 299,40 osobodni/rok;

2. Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg:

- a) wartość bazowa w 2021 r. – 27 609 965,10 pasażerokilometr/rok;
- b) wartość docelowa w 2027 r. – 29 855 757,13 pasażerokilometr/rok.

Zgodnie z wezwaniem Wnioskodawca poprawił rok bazowy wskaźników rezultatu na 2021 r. Wezwano Wnioskodawcę również do wyjaśnienia/poprawy rozbieżności: „Zgodnie z “Methodological support for ERDF and Cohesion Fund result indicators in the field of transport post 2020” JASPERS (2021), wartość wskaźnika „Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej” powinna zostać wyliczona jako: średni dobowy ruch x wskaźnik napętnienia (przy wykorzystaniu danych z Niebieskiej Księgi (motywacja podróży)) x 365 x wskaźnik zaoszczędzonych godzin pasażersko-pojazdowych (LV i HGV) - obliczonych jako: ((długość bazowa/średnia bazowa prędkość)-(osiągnięta długość/osiągnięta średnia prędkość). Zgodnie z “Methodological support for ERDF and Cohesion Fund result indicators in the field of transport post 2020” JASPERS (2021), wartość wskaźnika „Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg” powinna zostać wyliczona jako: średni dobowy ruch x L – długość odcinka x wskaźnik napętnienia (przy wykorzystaniu danych z Niebieskiej Księgi (motywacja podróży)) x 365. W załączniku o nazwie „analiza_ekonomiczna_DW820_za_” w arkuszu „wskaźniki rezultatu” w zastosowanych wzorach pojawia się dana o wartości „2”, natomiast nie ma danych dot. wskaźnika napętnienia.”.

Wnioskodawca wyjaśnił „Dokonano korekty wartości wskaźników, jako wartością bazową uznano

rok 2022, ze względu na to, że analiza ekonomiczna została opracowana od tego roku, zgodnie z zapisami Niebieskiej Księgi. Ponadto dodano do arkusza kalkulacyjnego pn. "Analiza ekonomiczna" tabele z wyliczeniami".

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt – wskaźniki są obiektywnie weryfikowalne, uzasadnione, realne i adekwatnie do założeń projektu oraz przyczyniają się do osiągnięcia wartości wskaźników w FEPW 2021-2027.

Projekt jest zgodny z Kartą praw podstawowych Unii Europejskiej i Konwencją o prawach osób niepełnosprawnych

1

Wnioskodawca zadeklarował, że sposób realizacji oraz zakres projektu nie będzie naruszać postanowień Karty praw podstawowych Unii Europejskiej z dnia 6 czerwca 2016 r. (Dz. Urz. UE C 202 z 7.06.2016 r., str. 3890) oraz Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169, z późn. zm.) wniosek o dofinansowanie, część: Zgodność projektu z politykami horyzontalnymi Unii Europejskiej: pole: Pozytywny wpływ projektu na realizację zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, względem niepodejmowania dyskryminujących aktów prawnych (str. 10), wskazano pozytywny wpływ i zgodność projektu z Kartą Praw Podstawowych UE i Konwencją o prawach osób niepełnosprawnych.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt.

Kwalifikowalność wydatków w projekcie

1

Wydatki zaplanowane w projekcie (według kategorii wydatków we wniosku o dofinansowanie) są zgodne z zapisami Szczegółowego opisu priorytetów FEPW 2021-2027 (SZOP) oraz katalogiem wydatków kwalifikowalnych określonych w regulaminie wyboru projektów, tj.:

1. roboty budowlane – 180 556 867,83 PLN (wydatki kwalifikowalne);
2. nadzór inwestorski – 1 811 209,05 PLN (wydatki kwalifikowalne);
3. nabycie nieruchomości – 6 341 886,65 PLN (wydatki kwalifikowalne);
4. promocja projektu – 72 324,00 PLN (wydatki kwalifikowalne).

Pozostałe wydatki wymienione we wniosku dot. wydatków niekwalifikowalnych.

Zgodnie z wezwaniem, Wnioskodawca poprawił wniosek w części: Harmonogram-rzeczowo-finance, tak aby każde zadanie odpowiadało pojedynczemu kontraktowi.

W projekcie dofinansowanie wynosi 84,99% (dofinansowanie 160 464 944,40, przy wartości wydatków kwalifikowanych 188 782 287,53) zgodnie z zapisami Regulaminu wyboru projektów § 3 ust. 2.

Kryterium spełnione. Przyznano 1 pkt – wydatki zaplanowane w projekcie są zgodne z zapisami SZOP oraz katalogiem wydatków kwalifikowalnych określonych w regulaminie wyboru projektów.