



Załącznik nr 9.9 do Regulaminu  
naboru i oceny wniosków o dofinansowanie  
projektów (...) z dnia 19.11.2013 r.

## KRYTERIA MERYTORYCZNE PUNKTOWE – KARTA Z OPISEM I DEFINICJĄ KRYTERIUM OŚ PRIORYTETOWA - INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA REGIONALNA I LOKALNA

| Lp. | Kryterium  | Skala punktowa | Waga | Opis kryterium  | Definicja kryterium  |
|-----|--|----------------|------|---|--|
|     | <b>Działanie 5.1.<br/>Rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej warunkującej rozwój regionalny<br/>Poddziałanie 5.1.3 – Porty lotnicze</b> |                |      |   |  |
| 1   | Wartość dofinansowania z EFRR* przypadająca na 1 jednostkę rezultatu   | I – IV kwartył | 5    | To kryterium mówi po pierwsze, że nie jest ważna liczba stworzonych rezultatów w projekcie, ale ich koszt wytworzenia. Im jest mniejszy niż wynika to z alokacji EFRR* dzielonej na wskaźnik rezultatu, tym więcej punktów uzyskuje dany projekt. Wartość tego wskaźnika można zwiększać również poprzez zwiększanie wkładu własnego (zmniejszanie wkładu z EFRR*), przez co projektodawca uzyskuje lepszy wynik i więcej punktów. Rezultatem w tym działaniu będzie liczba odprawionych podróży. | Kryterium oznacza wartość dofinansowania z EFRR*, jaka jest niezbędna do wytworzenia 1 rezultatu w projekcie. Oznacza to zatem efektywność wydatkowania środków z funduszy strukturalnych na rezultaty stanowiące jednocześnie wskaźniki monitorowania wdrożenia danej osi priorytetowej RPO. Ponieważ projekty w poszczególnych działaniach różnią się uwarunkowaniami społeczno-gospodarczymi, prawnymi i instytucjonalnymi, nie określono konkretnych przedziałów powyższego wskaźnika i nie przypisano im punktów od 1 do 4.<br>Dlatego w wyniku oceny każdemu projektowi zostanie przypisana wartość wskaźnika, a po ocenie wszystkich projektów w konkursie (w tym narastająco – łącznie z wszystkimi projektami z poprzednich konkursów) projekty zostaną uszeregowane od najmniejszej do największej wartości. Następnie projekty zostaną podzielone na 4 kwartyły i I kwartył projektów uzyska 4 pkt II kwartył – 3 pkt III kwartył – 2 pkt i IV kwartył – 1 pkt. |
| 2   | Efektywność ekonomiczna projektu   | I – IV kwartył | 5    | Kryterium będzie mierzone za pomocą wysokości wskaźnika B/C – im wyższy od 1 tym więcej punktów dany projekt uzyskuje. Liczba punktów będzie zależna  | Kryterium określa, o ile razy korzyści społeczno-ekonomiczne (np. powstanie nowych miejsc pracy, oszczędność czasu podróży, mniejsza emisja pyłów i gazów, zwiększenie frekwencji w transporcie lotniczym – tym samym zmniejszenie obciążenia ruchem pojazdów samochodowych itp.) z realizacji   |

| Lp.   | Kryterium        | Skala punktowa | Waga  | Opis kryterium   | Definicja kryterium   |                      |              |      |       |                             |  |  |     |  |  |   |  |     |  |        |  |     |  |
|---|------------------|----------------|-------|--|---|----------------------|--------------|------|-------|-----------------------------|--|--|-----|--|--|---|--|-----|--|--------|--|-----|--|
|   |                  |                |       | (względna) od osiągnięć wszystkich projektów w danym konkursie.<br>Jeżeli nie jest wymagane wyliczanie wskaźnika B/C ocena będzie subiektywną oceną eksperta (w skali 1-4 pkt) zgodnie z pytaniem: na ile zakładane korzyści społeczne z projektu przekroczą koszty ekonomiczne? | <p>projektu przewyższają jego koszty ekonomiczne. Do dofinansowania mogą być przedstawione projekty, których wskaźnik B/C ('korzyści / koszty') jest wyższy od 1 (projekty niespełniające tego warunku są odrzucane na ocenie merytorycznej 0/1).</p> <p>Ponieważ projekty w poszczególnych działaniach różnią się uwarunkowaniami społeczno-gospodarczymi, prawnymi i instytucjonalnymi, nie określono konkretnych przedziałów powyższego wskaźnika i nie przypisano im punktów od 1 do 4.</p> <p>Dlatego w wyniku oceny każdemu projektowi zostanie przypisana wartość wskaźnika, a po ocenie wszystkich projektów w konkursie (w tym narastająco – łącznie z wszystkimi projektami z poprzednich konkursów) projekty zostaną uszeregowane od najmniejszej do największej wartości. Następnie projekty zostaną podzielone na 4 kwartyle i I kwartył projektów uzyska 1 pkt, II kwartył – 2 pkt, III kwartył – 3 pkt i IV kwartył – 4 pkt.Istnieje również możliwość oceny kryterium poprzez analizę wielokryterialną:</p> <p>Ponieważ projekty różnią się uwarunkowaniami społeczno-gospodarczymi, prawnymi i instytucjonalnymi określono konkretną listę korzyści dla każdego działania/poddziałania, do których Beneficjent powinien się odnieść w studium wykonalności / biznesplanie.</p> <p>Ekspert, dokonując analizy wielokryterialnej, będzie miał do dyspozycji informacje o tym kryterium we wszystkich projektach z poprzednich konkursów.</p> <p>Stworzonej liście korzyści (patrz poniżej w tabeli) przyporządkowano wagi częściowe sumujące się do 1,0. Przyjęto punktację 1-4 pkt. Suma iloczynów ocen punktowych i wag posłuży do porównań poszczególnych projektów, zgodnie z pytaniem: na ile zakładane korzyści społeczno-ekonomiczne z projektu przekroczą koszty ekonomiczne?</p> <p>Analiza wielokryterialna projektu przedstawia się następująco:</p> <table><tr><th>Korzyści ekonomiczne</th><th>Punkty (1-4)</th><th>Waga</th><th>Wpływ</th><th>Koszty ekonomiczne projektu</th></tr><tr><td>1. Wartość dofinansowania z EFRR * przypadająca na 1 jednostkę rezultatu<br/>Rezultatem w poddziałaniu 5.1.3 będzie liczba odprawionych podróży</td><td></td><td>0,4</td><td></td><td rowspan="3"></td></tr><tr><td>2. Wpływ na jakość, udogodnienia i bezpieczeństwo użytkowników (rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo użytkowników, a także wpływające na poprawę jakości: wszelkie ułatwienia / udogodnienia dla użytkowników, zwiększające jakość świadczonych usług / użyteczność dla użytkowników itp.)</td><td></td><td>0,6</td><td></td></tr><tr><td>Razem:</td><td></td><td>1,0</td><td></td></tr></table> | Korzyści ekonomiczne | Punkty (1-4) | Waga | Wpływ | Koszty ekonomiczne projektu | 1. Wartość dofinansowania z EFRR * przypadająca na 1 jednostkę rezultatu<br>Rezultatem w poddziałaniu 5.1.3 będzie liczba odprawionych podróży |  | 0,4 |  |  | 2. Wpływ na jakość, udogodnienia i bezpieczeństwo użytkowników (rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo użytkowników, a także wpływające na poprawę jakości: wszelkie ułatwienia / udogodnienia dla użytkowników, zwiększające jakość świadczonych usług / użyteczność dla użytkowników itp.) |  | 0,6 |  | Razem: |  | 1,0 |  |
| Korzyści ekonomiczne  | Punkty (1-4)     | Waga           | Wpływ | Koszty ekonomiczne projektu  |   |                      |              |      |       |                             |  |  |     |  |  |   |  |     |  |        |  |     |  |
| 1. Wartość dofinansowania z EFRR * przypadająca na 1 jednostkę rezultatu<br>Rezultatem w poddziałaniu 5.1.3 będzie liczba odprawionych podróży  |                  | 0,4            |       |  |   |                      |              |      |       |                             |  |  |     |  |  |   |  |     |  |        |  |     |  |
| 2. Wpływ na jakość, udogodnienia i bezpieczeństwo użytkowników (rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo użytkowników, a także wpływające na poprawę jakości: wszelkie ułatwienia / udogodnienia dla użytkowników, zwiększające jakość świadczonych usług / użyteczność dla użytkowników itp.) |                  | 0,6            |       |  |   |                      |              |      |       |                             |  |  |     |  |  |   |  |     |  |        |  |     |  |
| Razem:  |                  | 1,0            |       |  |   |                      |              |      |       |                             |  |  |     |  |  |   |  |     |  |        |  |     |  |
| 3   | Wpływ na jakość, | 1-4 punkty     | 3     | Kryterium punktuje projekty zwiększające   | Kryterium punktuje projekty zwiększające bezpieczeństwo obiektów  |                      |              |      |       |                             |  |  |     |  |  |   |  |     |  |        |  |     |  |

| Lp. | Kryterium                                  | Skala punktowa | Waga | Opis kryterium  | Definicja kryterium  |
|-----|--|----------------|------|---|--|
|     | udogodnienia i bezpieczeństwo użytkowników |                |      | bezpieczeństwo użytkowników.<br>Kryterium punktuje również rozwiązania wpływające na poprawę jakości: wszelkie ułatwienia / udogodnienia dla użytkowników, analizę jakości świadczonych usług / użyteczności dla użytkowników.            | <p>i użytkowników:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ instalacja systemów monitoringu na zewnątrz i wewnątrz infrastruktury lotniczej wraz z otoczeniem (0,5 pkt)</li> <li>↳ instalacja systemów zabezpieczeń (przeciwpożarowych, powodziowych, przeciwwłamaniowych) na zewnątrz i wewnątrz obiektów infrastruktury lotniczej wraz z otoczeniem na wypadek zagrożeń (0,5 pkt)</li> </ul> <p>Kryterium punktuje rozwiązania wpływające na poprawę jakości infrastruktury i jej użytkowania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ zainstalowanie systemów wspierających działania prewencyjne zwiększające bezpieczeństwo na lotniskach (np. systemy kamer przemysłowych, wideokamer do monitorowania podróży lub systemy antyterrorystyczne) (0,5 pkt);</li> <li>↳ zintegrowanie systemów transportu (lotniczego, kolejowego, autobusowego itd.) w celu zwiększenia mobilności osób (turystów, młodzieży itd.) bez wykorzystania prywatnych samochodów oraz w celu zwiększenia wymiany towarowej (0,5 pkt),</li> <li>↳ wykorzystanie zaawansowanych systemów ICT służących redukcji do minimum lub ograniczenia prowadzonych przez zaplecze czynności o charakterze biurokratycznym na rzecz uprzywilejowania i podniesienia poziomu innowacyjności i wydajności czynności związanych z bezpośrednią obsługą klienta (0,5 pkt);</li> <li>↳ wykorzystanie systemów informatycznych w logistyce i transporcie multimodalnym („śledzenie” towarów i bagaży, gospodarka magazynowa) (0,5 pkt),</li> <li>↳ zainstalowanie systemów informacji dla podróżnych – elektroniczne tablice informacyjne lub interaktywne plany lotów, rozkłady lotów, rezerwacja on-line, informacja o przewidywanym czasie oczekiwania na samolot itp. (0,5 pkt),</li> <li>↳ zainstalowanie systemów służących optymalizacji planów podróży, wraz z informacjami o różnych dostępnych dla danej trasy środkach transportu (0,2 pkt),</li> </ul> <p>wprowadzenie kart – certyfikatów jakości oferowanych usług ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych (0,3 pkt).</p> |
| 4   | Stopień wypełnienia polityk horyzontalnych | 1-4 punkty     | 2    | Kryterium punktuje konkretne działania podjęte na rzecz realizacji polityk horyzontalnych: równość mężczyzn i kobiet oraz niedyskryminacji, zrównoważonego rozwoju, konkurencji oraz zamówień publicznych i społeczeństwa informacyjnego. | <p>Kryterium punktuje konkretne rozwiązania z zakresu polityk horyzontalnych: Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu zrównoważonego rozwoju (nie więcej niż 2 pkt.):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ położenie portu poza obszarami objętymi formalną ochroną przyrody (1pkt)</li> <li>↳ podczyszczanie ścieków deszczowych i oczyszczanie ścieków z odladania samolotów (0,5 pkt)</li> <li>↳ wytyczenie ścieżki start-ładowanie tak, aby nie naruszać norm akustycznych</li> </ul>   |

| Lp. | Kryterium   | Skala punktowa | Waga | Opis kryterium   | Definicja kryterium  |
|-----|---|----------------|------|--|--|
|     |   |                |      |  | <p>na terenach chronionych (0,5pkt)</p> <p>↳ uzupełnianie paliwa w samolotach z zabezpieczeniami ekologicznymi (0,5 pkt)</p> <p>↳ utrzymanie poziomów promieniowania elektromagnetycznego z urządzeń radio-nawigacyjnych w granicach norm środowiskowych (0,5 pkt)</p> <p>Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu wyrównywania szans np.:</p> <p>↳ zatrudnienie kobiet lub osób z marginalizowanych grup społecznych lub outsourcing usług uzupełniających obsługę sieci przedsiębiorstwom zatrudniającym osoby z marginalizowanych grup społecznych (np. niepełnosprawnych) (0,5 pkt)</p> <p>↳ przygotowanie infrastruktury w taki sposób, który ułatwi dostęp zmarginalizowanych grup społecznych (np. niepełnosprawnych) (0,5 pkt) lub</p> <p>↳ wprowadzenie polityki cenowej korzystnej dla osób z marginalizowanych grup społecznych (np. dla różnych grup niepełnosprawnych) oraz obszarów słabo rozwiniętych gospodarczo (0,5 pkt)</p> <p>Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu społeczeństwa informacyjnego np.: stworzenie portalu dla celów komunikacji i informacji, mającego za zadanie ochronę obiektów zagrożonych w wyniku wzmożonego ruchu pasażerów (np. działania z zakresu prewencji i kontroli pożarów, inicjatywy zmierzające do uwrażliwienia na zjawiska wandalizmu itp.) (1 pkt)</p>   |
| 5   | Komplementarność i spójność z innymi przedsięwzięciami w ramach różnych programów operacyjnych i pomocy zewnętrznej | 1-4 punkty     | 5    | <p>Kryterium punktuje projekty poprawiające spójność programową, będące elementem szerszej strategii realizowanej przez szereg projektów komplementarnych lub też powiązane z projektami już zrealizowanymi, w trakcie realizacji lub wybranych do realizacji w ramach ZPORR, RPO, Krajowych Programów Operacyjnych współfinansowanych ze środków zagranicznych i polskich (brane są tu pod uwagę umowy od 1 stycznia 1999 roku). Premiuwane będą tutaj również projekty realizowane w partnerstwach, a także projekty kompleksowe (w osiąganiu celu w pełni i całkowitej likwidacji problemu na danym obszarze).</p> <p>W ramach komplementarności oceniany będzie również wpływ na jakość powiązań województwa z sąsiednimi województwami, krajem i zagranicą.</p> | <p>W tym kryterium punktowane będą:</p> <p>↳ kompleksowe rozwiązania obszarowe – projekt jest końcowym lub jednym z końcowych elementów wypełniających ostatnią lukę w istniejącej infrastrukturze na danym obszarze lub projekt jest centralnym rozwiązaniem, którego realizacja umożliwi realizację kolejnych projektów sferycznie umiejscowionych wobec danego projektu (1 pkt)</p> <p>↳ wpisanie się lub wykorzystanie Destination Management System (systemu zarządzania turystyką) jako skutecznego systemu dystrybucji, w celu umożliwienia sektorowi turystycznemu dotarcia z produktem do rynku oraz ułatwienia procesu rezerwacji różnych form wypoczynku za pośrednictwem Internetu (0,5 pkt)</p> <p>↳ powiązanie z projektami infrastrukturalnymi mającymi na celu zmniejszyć czas przejazdu i zwiększyć dostępność danego miejsca (0,5 pkt)</p> <p>↳ projekty, które powodują, że w pełni są wykorzystywane możliwości istniejącej infrastruktury (0,3 pkt)</p> <p>↳ wykorzystanie technologii ICT dla celów marketingu terytorialnego dotyczącego całego obszaru danego terytorium (kompleksowość), w tym wykorzystanie terytorialnych portali tematycznych w celu prezentacji ofert o tym samym profilu (0,2 pkt)</p> <p>↳ lokalizację projektu na obszarze o odpowiedniej infrastrukturze (wodociągi, kanalizacja, komunikacja itp.) (0,2 pkt)</p> |

| Lp. | Kryterium   | Skala punktowa | Waga | Opis kryterium  | Definicja kryterium   |
|-----|---|----------------|------|---|---|
|     |   |                |      |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ kontynuacja bądź uzupełnienie projektów zrealizowanych ze środków pomocowych (fundusze strukturalne, przedakcesyjne, kontrakt wojewódzki itp.) (0,5 pkt)</li> <li>↳ wpisywanie się w systemy zarządzania, promocji i komunikacji odnośnie działań transportowych, dzięki którym można nawiązać współpracę z innymi obszarami i przyciągnąć większą liczbę odbiorców (0,3 pkt)</li> <li>↳ projekty realizowane w porozumieniach (1 pkt)</li> <li>↳ dostosowanie lotniska 'Olsztyn-Mazury' w celu połączenia węzłów ruchu do odpowiadających potrzeb regionu, w tym potrzeb gospodarczych (0,5 pkt);</li> <li>↳ dostosowanie infrastruktury i wyposażenia lotniska 'Olsztyn-Mazury' do optymalnych rozmiarów (0,5 pkt);</li> </ul> <p>rozwój ruchu turystycznego i gospodarczego, zarówno krajowego, jak i międzynarodowego (poprzez nowe połączenia) (0,1 pkt za każde połączenie).</p>   |
|     | <b>Działanie 5.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej warunkującej rozwój regionalny</b><br><b>5.1.6 – Infrastruktura drogowa warunkująca rozwój regionalny</b> |                |      |   |   |
| 1   | Wartość dofinansowania z EFRR* przypadająca na 1 jednostkę rezultatu  | I – IV kwartył | 5    | To kryterium mówi po pierwsze, że nie jest ważna liczba stworzonych rezultatów w projekcie, ale ich koszt wytworzenia. Im jest mniejszy niż wynika to z alokacji EFRR* dzielonej na wskaźnik rezultatu, tym więcej punktów uzyskuje dany projekt. Wartość tego wskaźnika można zwiększać również poprzez zwiększanie wkładu własnego (zmniejszanie wkładu z EFRR*), przez co projektodawca uzyskuje lepszy wynik i więcej punktów. Rezultatem w tym działaniu będzie liczba kilometrów drogi. | <p>Kryterium oznacza wartość dofinansowania z EFRR*, jaka jest niezbędna do wytworzenia 1 rezultatu w projekcie. Oznacza to zatem efektywność wydatkowania środków z funduszy strukturalnych na rezultaty stanowiące jednocześnie wskaźniki monitorowania wdrożenia danej osi priorytetowej RPO.</p> <p>Ponieważ projekty w poszczególnych działaniach różnią się uwarunkowaniami społeczno-gospodarczymi, prawnymi i instytucjonalnymi, nie określono konkretnych przedziałów powyższego wskaźnika i nie przypisano im punktów od 1 do 4. Projekty będą oceniane w podziale zgodnym z kategorią dróg</p> <p>Dlatego w wyniku oceny każdemu projektowi zostanie przypisana wartość wskaźnika, a po ocenie wszystkich projektów w konkursie (w tym narastająco – łącznie z wszystkimi projektami z poprzednich konkursów) projekty zostaną uszeregowane od najmniejszej do największej wartości. Następnie projekty zostaną podzielone na 4 kwartyle i I kwartył projektów uzyska 4 pkt II kwartył – 3 pkt III kwartył – 2 pkt i IV kwartył – 1 pkt.</p> |
| 2   | Efektywność ekonomiczna projektu  | I – IV kwartył | 5    | Kryterium będzie mierzone za pomocą wysokości wskaźnika B/C – im wyższy od 1 tym więcej punktów dany projekt uzyskuje. Liczba punktów będzie zależna (względna) od osiągnięć wszystkich projektów w danym   | <p>Kryterium określa, o ile razy korzyści społeczno-ekonomiczne (poprawa wykorzystania istniejącej infrastruktury, redukcja liczby wypadków, oszczędność czasu podróży, zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów – jako wyniku zwiększonej średniej prędkości przejazdu i poprawionego stanu nawierzchni, mniejsza emisja gazów i pyłów do atmosfery) z realizacji projektu przewyższają jego koszty ekonomiczne. Do dofinansowania mogą być przedstawione projekty, których wskaźnik B/C ('korzyści / koszty') jest wyższy od 1 (projekty</p>  |

| Lp.   | Kryterium  | Skala punktowa | Waga | Opis kryterium  | Definicja kryterium   |      |   |                    |  |   |      |   |      |   |      |   |      |   |      |   |      |
|---|--|----------------|------|---|---|------|---|--------------------|--|---|------|---|------|---|------|---|------|---|------|---|------|
|   |  |                |      | konkursie.<br>Jeżeli nie jest wymagane wyliczanie wskaźnika B/C ocena będzie subiektywną oceną eksperta (w skali 1-4 pkt) zgodnie z pytaniem: na ile zakładane korzyści społeczne z projektu przekroczą koszty ekonomiczne? | niespełniające tego warunku są odrzucane na ocenie merytorycznej 0/1).<br>Ponieważ projekty w poszczególnych działaniach różnią się uwarunkowaniami społeczno-gospodarczymi, prawnymi i instytucjonalnymi, nie określono konkretnych przedziałów powyższego wskaźnika i nie przypisano im punktów od 1 do 4. Projekty będą oceniane w podziale zgodnym z kategorią dróg.<br>Dlatego w wyniku oceny każdemu projektowi zostanie przypisana wartość wskaźnika, a po ocenie wszystkich projektów w konkursie (w tym narastająco – łącznie z wszystkimi projektami z poprzednich konkursów) projekty zostaną uszeregowane od najmniejszej do największej wartości. Następnie projekty zostaną podzielone na 4 kwantyle i I kwantyl projektów uzyska 1 pkt, II kwantyl – 2 pkt, III kwantyl – 3 pkt i IV kwantyl – 4 pkt.  |      |   |                    |  |   |      |   |      |   |      |   |      |   |      |   |      |
| 3   | Wpływ projektu na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym  | 1-4 punkty     | 3    | Kryterium punktuje projekty zwiększające bezpieczeństwo użytkowników. Oparte jest ono na analizie całkowitego współczynnika redukcji wypadkowości.  | Kryterium 'Wpływ projektu na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym' należy tak określić, aby ocena była jednoznaczna i łatwa. Można tu zastosować metodologię zaproponowaną w 'Niebieskiej Księdze' w załączniku dotyczącym inwestycji drogowych (s. 37-38):<br>obliczamy <b>całkowity współczynnik redukcji wypadkowości</b> w następujący sposób:<br><br>$wr = wr_1 \times wr_2 \times wr_3$<br>gdzie:<br><table><tr><td><math>wr</math></td><td>całkowity współczynnik redukcji wypadkowości,</td></tr><tr><td><math>wr_1, wr_2, wr_3</math></td><td>współczynniki redukcji wypadkowości przypisane danym środkom poprawy bezpieczeństwa (maksymalnie trzy najkorzystniejsze z punktu widzenia analizy ekonomicznej).</td></tr></table><br>W powyższym wzorze zawsze muszą wystąpić trzy składniki. Oznacza to, że jeżeli projekt nie ma trzech środków poprawy bezpieczeństwa, pozostałe składniki wzoru zastępujemy współczynnikami o najniższe wartości tj. 0,55. Wyliczając współczynnik wr wyniki zaokrąglamy do dwóch miejsc po przecinku.<br><br>Przykład.<br>Jeżeli projekt nie ma żadnego środka poprawy bezpieczeństwa, uzyskuje $wr = 0,55 \times 0,55 \times 0,55 = 0,17$ .<br>Jeżeli ma jedynie sygnalizację świetlną na przejściu dla pieszych uzyskuje: $wr = 0,92 \times 0,55 \times 0,55 = 0,28$ .<br>Jeżeli ma sygnalizację świetlną i wyniesione przejścia dla pieszych, uzyskuje: $wr = 0,92 \times 0,76 \times 0,55 = 0,38$ . Jeżeli dodatkowo wybuduje się sprężyste bariery, projekt uzyska: $wr = 0,92 \times 0,76 \times 0,90 = 0,63$ itd.<br><br>Współczynniki redukcji liczby zdarzeń drogowych i ofiar dla inwestycji modernizacyjnych:<br><table><tr><td>↳ usuwanie przeszkód ze strefy bezpieczeństwa na drodze</td><td>0,90</td></tr><tr><td>↳ zastosowanie środków zabezpieczających niebezpieczne obiekty w strefie bezpieczeństwa na drodze</td><td>0,70</td></tr><tr><td>↳ poddanie projektu ocenie (audytowi) w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego</td><td>0,80</td></tr><tr><td>↳ Budowa azyli centralnych w osi jezdni</td><td>0,65</td></tr><tr><td>↳ Budowa azylu centralnego na dojeździe do skrzyżowania</td><td>0,55</td></tr><tr><td>↳ Sygnalizacja świetlna na przejściu dla pieszych</td><td>0,92</td></tr></table> | $wr$ | całkowity współczynnik redukcji wypadkowości, | $wr_1, wr_2, wr_3$ | współczynniki redukcji wypadkowości przypisane danym środkom poprawy bezpieczeństwa (maksymalnie trzy najkorzystniejsze z punktu widzenia analizy ekonomicznej). | ↳ usuwanie przeszkód ze strefy bezpieczeństwa na drodze | 0,90 | ↳ zastosowanie środków zabezpieczających niebezpieczne obiekty w strefie bezpieczeństwa na drodze | 0,70 | ↳ poddanie projektu ocenie (audytowi) w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego | 0,80 | ↳ 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 |
| $wr$  | całkowity współczynnik redukcji wypadkowości,  |                |      |   |   |      |   |                    |  |   |      |   |      |   |      |   |      |   |      |   |      |
| $wr_1, wr_2, wr_3$  | współczynniki redukcji wypadkowości przypisane danym środkom poprawy bezpieczeństwa (maksymalnie trzy najkorzystniejsze z punktu widzenia analizy ekonomicznej). |                |      |   |   |      |   |                    |  |   |      |   |      |   |      |   |      |   |      |   |      |
| ↳ usuwanie przeszkód ze strefy bezpieczeństwa na drodze   | 0,90   |                |      |   |   |      |   |                    |  |   |      |   |      |   |      |   |      |   |      |   |      |
| ↳ zastosowanie środków zabezpieczających niebezpieczne obiekty w strefie bezpieczeństwa na drodze | 0,70   |                |      |   |   |      |   |                    |  |   |      |   |      |   |      |   |      |   |      |   |      |
| ↳ poddanie projektu ocenie (audytowi) w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego                   | 0,80   |                |      |   |   |      |   |                    |  |   |      |   |      |   |      |   |      |   |      |   |      |
| ↳ 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   |                |      |   |   |      |   |                    |  |   |      |   |      |   |      |   |      |   |      |   |      |

| Lp. | Kryterium | Skala punktowa | Waga | Opis kryterium | Definicja kryterium   |
|-----|-----------|----------------|------|----------------|---|
|     |           |                |      |                | <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ Budowa wyniesionego przejścia dla pieszych 0,76</li> <li>↳ Budowa zatoki autobusowej na obszarach niezabudowanych 0,88</li> <li>↳ Budowa naprzemiennych skrętów w lewo na skrzyżowaniu 0,85</li> <li>↳ Instalacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu o 4 wlotach 0,80</li> <li>↳ Zamknięcie jednego dojazdu na skrzyżowaniu o 4 wlotach 0,77</li> <li>↳ Wydzielenie pasów do lewoskrętu na skrzyżowaniach bez sygnalizacji świetlnej 0,75</li> <li>↳ Wydzielenie pasów i fazy świateł do skrętu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną 0,80</li> <li>↳ Wydzielenie przestrzeni dla ruchu lekkiego, w tym budowa chodnika lub ścieżki rowerowej 0,82</li> <li>↳ Budowa i montaż drogowych barier sprężystych 0,90</li> <li>↳ Budowa barier chodnikowych 0,85</li> <li>↳ Przebudowa skrzyżowań na typu skanalizowane lub rondo 0,85</li> </ul> <p>Współczynniki redukcji liczby zdarzeń drogowych i ofiar dla inwestycji dotyczących budowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ usuwanie przeszkód ze strefy bezpieczeństwa na drodze 0,90</li> <li>↳ zastosowanie środków zabezpieczających niebezpieczne obiekty w strefie bezpieczeństwa na drodze 0,70</li> <li>↳ poddanie projektu ocenie (audytowi) w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego 0,80</li> <li>↳ Budowa wyгородzenia wzdłuż chodnika 0,85</li> <li>↳ Dobudowa drugiej jezdni 0,60</li> <li>↳ Wydzielenie pasa dla ruchu rowerowego na jezdni 0,90</li> <li>↳ Wydzielenie pasa dla ruchu ciężkiego / wolnego 0,90</li> <li>↳ Poprawa szorstkości nawierzchni poza skrzyżowaniem 0,90</li> <li>↳ Instalacja barier ochronnych wzdłuż krawędzi jezdni 0,85</li> <li>↳ Usunięcie przeszkód stałych z otoczenia drogi np. drzew, słupów itp. 0,60</li> <li>↳ Budowa tunelu dla ruchu pojazdów lub ruchu niezmotoryzowanego (segregacja ruchu) 0,65</li> <li>↳ Wydzielenie pasa dla pojazdów włączających się do ruchu 0,95</li> </ul> <p>Następnie kwalifikujemy odpowiednio projekty i przydzielamy punkty zgodnie z zasadą:</p> <p>4,0 pkt – (0,65; 1,00)<br/> 3,6 pkt – (0,60; 0,65)<br/> 3,2 pkt – (0,55; 0,60)<br/> 2,8 pkt – (0,50; 0,55)</p> |

| Lp. | Kryterium                                  | Skala punktowa | Waga | Opis kryterium  | Definicja kryterium   |
|-----|--|----------------|------|---|---|
|     |  |                |      |   | 2,4 pkt – (0,45; 0,50)<br>2,0 pkt – (0,40; 0,45)<br>1,6 pkt – (0,35; 0,40)<br>1,2 pkt – (0,30; 0,35)<br>0,8 pkt – (0,25; 0,30)<br>0,4 pkt – (0,20; 0,25)<br>0 pkt – (0,00; 0,20)  |
| 4   | Stopień wypełnienia polityk horyzontalnych | 1-4 punkty     | 2    | Kryterium punktuje konkretne działania podjęte na rzecz realizacji polityk horyzontalnych: równość mężczyzn i kobiet oraz niedyskryminacji, zrównoważonego rozwoju, konkurencji oraz zamówień publicznych i społeczeństwa informacyjnego. | Kryterium punktuje konkretne rozwiązania z zakresu polityk horyzontalnych:<br>Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu zrównoważonego rozwoju (nie więcej niż 2 pkt.):<br>-czy w projekcie przeanalizowano konieczność istnienia:<br>↳ budowa ekranów akustycznych (0,2 pkt);<br>↳ budowa przejść dla zwierząt (0,5 pkt),<br>↳ przebudowa nieczynnych przepustów na przejścia dla zwierząt w rejonach kompleksów leśnych (0,2 pkt),<br>↳ budowa urządzeń podczyszczających wody opadowe odprowadzane do cieków lub kanalizacji miejskiej np. studnie chłonne , sączki, drenaże itp. (0,2 pkt)<br>↳ budowa kanalizacji burzowej w terenie zabudowanym w tym kratek ściekowych odprowadzających wodę z jezdni (0,2 pkt),<br>↳ projekt zawiera nowoczesne, energooszczędne rozwiązania techniczne i technologiczne (0,5 pkt),<br>↳ wykorzystanie materiałów z rozbiórki starej nawierzchni do ponownego wbudowania/zmniejszenie emisji odpadów (0,3 pkt);<br>↳ wykonanie warstwy ścieralnej w technologii SMA (nowoczesnej, cichej i bardzo przyjaznej środowisku) (0,5 pkt).<br><br>Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu wyrównywania szans (max 2 pkt) np.:<br>↳ zatrudnienie kobiet lub osób z marginalizowanych grup społecznych lub outsourcing usług uzupełniających obsługę sieci przedsiębiorstwom zatrudniającym osoby z marginalizowanych grup społecznych (np. niepełnosprawnych). Budowa podjazdów dla niepełnosprawnych na przystankach i schodach (0,5pkt)<br>↳ sygnały dźwiękowe na przejściach dla pieszych (0,3 pkt)<br>przygotowanie infrastruktury w taki sposób, który ułatwi dostęp zmarginalizowanych grup społecznych (np. niepełnosprawnych) (0,2 pkt) |
| 5   | Komplementarność i spójność z innymi       | 1-4 punkty     | 5    | Kryterium punktuje projekty poprawiające spójność programową, będące elementem  | W tym kryterium punktowane będą:<br>↳ kompleksowe rozwiązania obszarowe – projekt jest końcowym lub jednym z końcowych  |



| Lp. | Kryterium   | Skala punktowa | Waga | Opis kryterium  | Definicja kryterium   |
|-----|---|----------------|------|---|---|
|     | przedsięwzięciami w ramach różnych programów operacyjnych i pomocy zewnętrznej  |                |      | szerszej strategii realizowanej przez szereg projektów komplementarnych lub też powiązane z projektami już zrealizowanymi, w trakcie realizacji lub wybranych do realizacji w ramach ZPORR, RPO, Krajowych Programów Operacyjnych współfinansowanych ze środków zagranicznych i polskich (brane są tu pod uwagę umowy od 1 stycznia 1999 roku).<br>Premiowane będą tutaj również projekty realizowane w partnerstwach, a także projekty kompleksowe (w osiąganiu celu w pełni i całkowitej likwidacji problemu na danym obszarze).<br>Preferowany będzie wpływ na poprawę dostępności do terenów przemysłowych, inwestycyjnych, turystycznych lub usługowych, a przez to wpływ na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej terenów aktywnych gospodarczo. | elementów wypełniających ostatnią lukę w istniejącej infrastrukturze na danym obszarze lub projekt jest centralnym rozwiązaniem, którego realizacja umożliwi realizację kolejnych projektów sferycznie umiejscowionych wobec danego projektu (1 pkt)<br>↳ poprawa dostępności do terenów przemysłowych, inwestycyjnych, turystycznych lub usługowych, a przez to wpływ na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej terenów aktywnych gospodarczo (1 pkt)<br>↳ powiązanie z projektami infrastrukturalnymi mającymi na celu zmniejszyć czas przejazdu i zwiększyć dostępność danego miejsca (0,5 pkt)<br>↳ projekty, które powodują, że w pełni są wykorzystywane możliwości istniejącej infrastruktury (0,2 pkt)<br>↳ lokalizację projektu na obszarze o odpowiedniej infrastrukturze (wodociągi, kanalizacja, komunikacja itp.) (0,3 pkt)<br>↳ kontynuacja bądź uzupełnienie projektów zrealizowanych ze środków pomocowych (fundusze strukturalne, przedakcesyjne, kontrakt wojewódzki itp.) (0,5 pkt)<br>projekty realizowane w porozumieniach (0,5 pkt) |
|     | <b>Działanie 5.2.<br/>Infrastruktura transportowa służąca rozwojowi lokalnemu<br/>kategoria interwencji nr Poddziałanie 5.2.1<br/>– Infrastruktura drogowa warunkująca rozwój lokalny</b> |                |      |   |   |
| 1   | Wartość dofinansowania z EFRR* przypadająca na 1 jednostkę rezultatu  | I – IV kwartył | 5    | To kryterium mówi po pierwsze, że nie jest ważna liczba stworzonych rezultatów w projekcie, ale ich koszt wytworzenia. Im jest mniejszy niż wynika to z alokacji EFRR* dzielonej na wskaźnik rezultatu, tym więcej punktów uzyskuje dany projekt. Wartość tego wskaźnika można zwiększać również poprzez zwiększanie wkładu własnego (zmniejszanie wkładu z EFRR*), przez co projektodawca uzyskuje lepszy wynik i więcej punktów.<br>Rezultatem w tym działaniu będzie liczba kilometrów drogi.  | Kryterium oznacza wartość dofinansowania z EFRR*, jaka jest niezbędna do wytworzenia 1 rezultatu w projekcie. Oznacza to zatem efektywność wydatkowania środków z funduszy strukturalnych na rezultaty stanowiące jednocześnie wskaźniki monitorowania wdrożenia danej osi priorytetowej RPO. Ponieważ projekty w poszczególnych działaniach różnią się uwarunkowaniami społeczno-gospodarczymi, prawnymi i instytucjonalnymi, nie określono konkretnych przedziałów powyższego wskaźnika i nie przypisano im punktów od 1 do 4.<br>Dlatego w wyniku oceny każdemu projektowi zostanie przypisana wartość wskaźnika, a po ocenie wszystkich projektów w konkursie (w tym narastająco – łącznie z wszystkimi projektami z poprzednich konkursów) projekty zostaną uszeregowane od najmniejszej do największej wartości. Następnie projekty zostaną podzielone na 4 kwartyle i I kwartył projektów uzyska 4 pkt II kwartył – 3 pkt III kwartył – 2 pkt i IV kwartył – 1 pkt.  |
| 2   | Efektywność   | I – IV         | 5    | Kryterium będzie mierzone za pomocą   | Kryterium określa, o ile razy korzyści społeczno-ekonomiczne (poprawa   |

| Lp. | Kryterium   | Skala punktowa | Waga | Opis kryterium   | Definicja kryterium  |
|-----|---|----------------|------|--|--|
|     | ekonomiczna projektu  | kwartyl        |      | wysokości wskaźnika B/C – im wyższy od 1 tym więcej punktów dany projekt uzyskuje. Liczba punktów będzie zależna (względna) od osiągnięć wszystkich projektów w danym konkursie. Jeżeli nie jest wymagane wyliczanie wskaźnika B/C ocena będzie subiektywną oceną eksperta (w skali 1-4 pkt) zgodnie z pytaniem: na ile zakładane korzyści społeczne z projektu przekroczą koszty ekonomiczne? | wykorzystania istniejącej infrastruktury, redukcja liczby wypadków, oszczędność czasu podróży, zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów – jako wyniku zwiększonej średniej prędkości przejazdu i poprawionego stanu nawierzchni, mniejsza emisja gazów i pyłów do atmosfery) z realizacji projektu przewyższają jego koszty ekonomiczne. Do dofinansowania mogą być przedstawione projekty, których wskaźnik B/C ('korzyści / koszty') jest wyższy od 1 (projekty niespełniające tego warunku są odrzucane na ocenie merytorycznej 0/1).<br>Ponieważ projekty w poszczególnych działaniach różnią się uwarunkowaniami społeczno-gospodarczymi, prawnymi i instytucjonalnymi, nie określono konkretnych przedziałów powyższego wskaźnika i nie przypisano im punktów od 1 do 4.<br>Dlatego w wyniku oceny każdemu projektowi zostanie przypisana wartość wskaźnika, a po ocenie wszystkich projektów w konkursie (w tym narastająco – łącznie z wszystkimi projektami z poprzednich konkursów) projekty zostaną uszeregowane od najmniejszej do największej wartości. Następnie projekty zostaną podzielone na 4 kwartyle i I kwartyl projektów uzyska 1 pkt, II kwartyl – 2 pkt, III kwartyl – 3 pkt i IV kwartyl – 4 pkt.   |
| 3   | Wpływ projektu na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym | 1-4 punkty     | 3    | Kryterium punktuje projekty zwiększające bezpieczeństwo użytkowników. Oparte jest ono na analizie całkowitego współczynnika redukcji wypadkowości.   | Kryterium 'Wpływ projektu na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym' należy tak określić, aby ocena była jednoznaczna i łatwa. Można tu zastosować metodologię zaproponowaną w 'Niebieskiej Księdze' w załączniku dotyczącym inwestycji drogowych (s. 37-38):<br>obliczamy <b>całkowity współczynnik redukcji wypadkowości</b> w następujący sposób:<br>$wr = wr_1 \times wr_2 \times wr_3$<br>gdzie:<br><div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <math>wr</math><br/> <math>wr_1, wr_2, wr_3</math> </div> <div> całkowity współczynnik redukcji wypadkowości,<br/> współczynniki redukcji wypadkowości przypisane danym środkom poprawy bezpieczeństwa (maksymalnie trzy najkorzystniejsze z punktu widzenia analizy ekonomicznej)). </div> </div><br>W powyższym wzorze zawsze muszą wystąpić trzy składniki. Oznacza to, że jeżeli projekt nie ma trzech środków poprawy bezpieczeństwa, pozostałe składniki wzoru zastępujemy współczynnikiem o najniższe wartości tj. 0,55. Wyliczając współczynnik wr wyniki zaokrąglamy do dwóch miejsc po przecinku.<br><br><i>Przykład.</i><br>Jeżeli projekt nie ma żadnego środka poprawy bezpieczeństwa, uzyskuje $wr = 0,55 \times 0,55 \times 0,55 = 0,17$ .<br>Jeżeli ma jedynie sygnalizację świetlną na przejściu dla pieszych uzyskuje: $wr = 0,92 \times 0,55 \times 0,55 = 0,28$ .<br>Jeżeli ma sygnalizację świetlną i wyniesione przejścia dla pieszych, uzyskuje: $wr = 0,92 \times 0,76 \times 0,55 = 0,38$ . Jeżeli dodatkowo wybuduje się sprężyste bariery, projekt uzyska: $wr = 0,92 \times 0,76 \times 0,90 = 0,63$ itd.<br><br>Współczynniki redukcji liczby zdarzeń drogowych i ofiar dla inwestycji modernizacyjnych:<br>Budowa azyli centralnych w osi jezdni 0,65 |

| Lp. | Kryterium | Skala punktowa | Waga | Opis kryterium | Definicja kryterium  |
|-----|-----------|----------------|------|----------------|--|
|     |           |                |      |                | Budowa azylu centralnego na dojeździe do skrzyżowania 0,55<br>Sygnalizacja świetlna na przejściu dla pieszych 0,92<br>Budowa wyniesionego przejścia dla pieszych 0,76<br>Budowa zatoki autobusowej na obszarach niezabudowanych 0,88<br>Budowa naprzemiennych skrętów w lewo na skrzyżowaniu 0,85<br>Instalacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu o 4 wlotach 0,80<br>Zamknięcie jednego dojazdu na skrzyżowaniu o 4 wlotach 0,77<br>Wydzielenie pasów do lewoskrętu na skrzyżowaniach bez sygnalizacji świetlnej 0,75<br>Wydzielenie pasów i fazy świateł do skrętu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną 0,80<br>Wydzielenie przestrzeni dla ruchu lekkiego, w tym budowa chodnika lub ścieżki rowerowej 0,82<br>Budowa i montaż drogowych barier sprężystych 0,90<br>Budowa barier chodnikowych 0,85<br>Przebudowa skrzyżowań na typu skanalizowane lub rondo 0,85<br><br>Współczynniki redukcji liczby zdarzeń drogowych i ofiar dla inwestycji dotyczących budowy:<br>Budowa wygrozdzenia wzdłuż chodnika 0,85<br>Dobudowa drugiej jezdni 0,60<br>Wydzielenie pasa dla ruchu rowerowego na jezdni 0,90<br>Wydzielenie pasa dla ruchu ciężkiego / wolnego 0,90<br>Poprawa szorstkości nawierzchni poza skrzyżowaniem 0,90<br>Instalacja barier ochronnych wzdłuż krawędzi jezdni 0,85<br>Usunięcie przeszkód stałych z otoczenia drogi np. drzew, słupów itp. 0,60<br>Budowa tunelu dla ruchu pojazdów lub ruchu niezmotoryzowanego (segregacja ruchu) 0,65<br>Wydzielenie pasa dla pojazdów włączających się do ruchu 0,95<br><br>Następnie kwalifikujemy odpowiednio projekty i przydzielamy punkty zgodnie z zasadą:<br>4,0 pkt – (0,65; 1,00)<br>3,6 pkt – (0,60; 0,65)<br>3,2 pkt – (0,55; 0,60)<br>2,8 pkt – (0,50; 0,55)<br>2,4 pkt – (0,45; 0,50)<br>2,0 pkt – (0,40; 0,45)<br>1,6 pkt – (0,35; 0,40) |

| Lp. | Kryterium   | Skala punktowa | Waga | Opis kryterium   | Definicja kryterium  |
|-----|---|----------------|------|--|--|
|     |   |                |      |  | 1,2 pkt – <0,30; 0,35><br>0,8 pkt – <0,25; 0,30><br>0,4 pkt – <0,20; 0,25><br>0 pkt – <0,00; 0,20>   |
| 4   | Stopień wypełnienia polityk horyzontalnych  | 1-4 punkty     | 2    | Kryterium punktuje konkretne działania podjęte na rzecz realizacji polityk horyzontalnych: równość mężczyzn i kobiet oraz niedyskryminacji, zrównoważonego rozwoju, konkurencji oraz zamówień publicznych i społeczeństwa informacyjnego.  | Kryterium punktuje konkretne rozwiązania z zakresu polityk horyzontalnych:<br>Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu zrównoważonego rozwoju (nie więcej niż 2 pkt.):<br>-czy w projekcie przeanalizowano konieczność istnienia:<br>↳ budowa ekranów akustycznych (0,2 pkt);<br>↳ budowa przejść dla zwierząt (0,5 pkt),<br>↳ przebudowa nieczynnych przepustów na przejścia dla zwierząt w rejonach kompleksów leśnych (0,2 pkt),<br>↳ budowa urządzeń podczyszczających wody opadowe odprowadzane do cieków lub kanalizacji miejskiej np. studnie chłonne , sączki, drenaże itp. (0,2 pkt)<br>↳ budowa kanalizacji burzowej w terenie zabudowanym w tym kratek ściekowych odprowadzających wodę z jezdni (0,2 pkt),<br>↳ projekt zawiera nowoczesne, energooszczędne rozwiązania techniczne i technologiczne (0,5 pkt),<br>↳ wykorzystanie materiałów z rozbiórki starej nawierzchni do ponownego wbudowania/zmniejszenie emisji odpadów (0,3 pkt);<br>↳ wykonanie warstwy ścieralnej w technologii SMA (nowoczesnej, cichej i bardzo przyjaznej środowisku) (0,5 pkt).<br>Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu wyrównywania szans np.:<br>↳ zatrudnienie kobiet lub osób z marginalizowanych grup społecznych lub outsourcing usług uzupełniających obsługę sieci przedsiębiorstwom zatrudniającym osoby z marginalizowanych grup społecznych (np. niepełnosprawnych) (1 pkt),<br>przygotowanie infrastruktury w taki sposób, który ułatwi dostęp zmarginalizowanych grup społecznych (np. niepełnosprawnych) (0,5 pkt), |
| 5   | Komplementarność i spójność z innymi przedsięwzięciami w ramach różnych programów operacyjnych i pomocy zewnętrznej | 1-4 punkty     | 5    | Kryterium punktuje projekty poprawiające spójność programową, będące elementem szerszej strategii realizowanej przez szereg projektów komplementarnych lub też powiązane z projektami już zrealizowanymi, w trakcie realizacji lub wybranych do realizacji w ramach ZPORR, RPO, Krajowych Programów Operacyjnych | W tym kryterium punktowane będą:<br>↳ kompleksowe rozwiązania obszarowe – projekt jest końcowym lub jednym z końcowych elementów wypełniających ostatnią lukę w istniejącej infrastrukturze na danym obszarze lub projekt jest centralnym rozwiązaniem, którego realizacja umożliwi realizację kolejnych projektów sferycznie umiejscowionych wobec danego projektu (1 pkt)<br>↳ poprawa dostępności do terenów przemysłowych, inwestycyjnych, turystycznych lub usługowych, a przez to wpływ na wzrost atrakcyjności  |

| Lp. | Kryterium | Skala punktowa | Waga | Opis kryterium  | Definicja kryterium  |
|-----|-----------|----------------|------|---|--|
|     |           |                |      | <p>współfinansowanych ze środków zagranicznych i polskich (brane są tu pod uwagę umowy od 1 stycznia 1999 roku). Premiowane będą tutaj również projekty realizowane w partnerstwach, a także projekty kompleksowe (w osiąganiu celu w pełni i całkowitej likwidacji problemu na danym obszarze).</p> <p>Preferowany będzie wpływ na poprawę dostępności do terenów przemysłowych, inwestycyjnych, turystycznych lub usługowych, a przez to wpływ na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej terenów aktywnych gospodarczo.</p> | <p>inwestycyjnej terenów aktywnych gospodarczo (1 pkt)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ powiązanie z projektami infrastrukturalnymi mającymi na celu zmniejszyć czas przejazdu i zwiększyć dostępność danego miejsca (0,5 pkt)</li> <li>↳ projekty, które powodują, że w pełni są wykorzystywane możliwości istniejącej infrastruktury (0,2 pkt)</li> <li>↳ lokalizację projektu na obszarze o odpowiedniej infrastrukturze (wodociągi, kanalizacja, komunikacja itp.) (0,3 pkt)</li> <li>↳ kontynuacja bądź uzupełnienie projektów zrealizowanych ze środków pomocowych (fundusze strukturalne, przedakcesyjne, kontrakt wojewódzki itp.) (0,5 pkt)</li> </ul> <p>projekty realizowane w porozumieniach (0,5 pkt)</p> |

\*Jako EFRR należy rozumieć dofinansowanie ze środków EFRR lub dofinansowanie z EFRR i współfinansowanie z budżetu państwa (jeśli dotyczy).