PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Załącznik nr 9.9 do Regulaminu
naboru i oceny wniosków o dofinansowanie
projektów (…) z dnia .. lipca 2009 r.

KRYTERIA MERYTORYCZNE PUNKTOWE – KARTA Z DEFINICJĄ KRYTERIUM

OŚ PRIORYTETOWA – Infrastruktura Transportowa regionalna i lokalna

	Działanie 5.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej warunkującej rozwój regionalny **Poddziałanie 5.1.3 – Porty lotnicze**	**Skala punktowa**	**Waga**	**Opis kryterium**	**Definicja kryterium**
1	Wartość dofinansowania z EFRR przypadająca na 1 jednostkę rezultatu	I – IV kwarty	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 podróżnych.	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. 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 4 pkt II kwartyl – 3 pkt III kwartyl – 2 pkt i IV kwartyl – 1 pkt.
2	Efektywność ekonomiczna projektu	I – IV kwarty	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 konkursie. Jeżeli nie jest wymagane wyliczanie wskaźnika B/C ocena będzie subiektywną oceną eksperta (w skali 1-4 pkt) zgodnie z pytaniem: na ile	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 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). Ponieważ projekty w poszczególnych działaniach różnią się uwarunkowaniami społeczno-gospodarczymi, prawnymi i instytucjonalnymi, nie określono konkretnych przedziałów

<table>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>zakładane korzyści społeczne z projektu przekroczą koszty ekonomiczne?</td>
<td>powyższego wskaźnika i nie przypisano im punktów od 1 do 4.
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. Istnieje również możliwość oceny kryterium poprzez analizę wielokryterialną:
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.
Ekspert, dokonując analizy wielokryterialnej, będzie miał do dyspozycji informacje o tym kryterium we wszystkich projektach z poprzednich konkursów.
Stworzonej liście korzyści (patrz poniżej w tabeli) przyporządkowano wagi cząstkowe 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?
Analiza wielokryterialna projektu przedstawia się następująco:
<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 Rezultatem w poddziałaniu 5.1.3 będzie liczba odprawionych podróżnych</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>
</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Wpływ na jakość, udogodnienia i bezpieczeństwo użytkowników</td>
<td>1-4 punkty</td>
<td>3</td>
<td>Kryterium punktuje projekty zwiększające bezpieczeństwo użytkowników.
Kryterium punktuje również rozwiązania wpływające na poprawę jakości: wszelkie ułatwienia / udogodnienia dla użytkowników, analizę jakości świadczonych usług / użyteczności dla użytkowników.</td>
<td>Kryterium punktuje projekty zwiększające bezpieczeństwo obiektów i użytkowników:
↳ instalacja systemów monitoringu na zewnątrz i wewnątrz infrastruktury lotniczej wraz z otoczeniem (0,5 pkt)
↳ instalacja systemów zabezpieczeń (przeciwpożarowych, powodziowych, przeciwwłamaniowych) na zewnątrz i wewnątrz obiektów infrastruktury lotniczej wraz z otoczeniem na wypadek zagrożeń (0,5 pkt)
Kryterium punktuje rozwiązania wpływające na poprawę jakości infrastruktury i jej użytkowania:
↳ zainstalowanie systemów wspierających działania prewencyjne zwiększające bezpieczeństwo na lotniskach (np. systemy kamer przemysłowych, wideokamer do monitorowania podróżnych lub systemy antyterrorystyczne) (0,5 pkt);
↳ 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),
↳ 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);</td>
</tr>
</table>

					↳ wykorzystanie systemów informatycznych w logistyce i transporcie multimodalnym („śledzenie" towarów i bagaży, gospodarka magazynowa) (0,5 pkt), ↳ 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), ↳ zainstalowanie systemów służących optymalizacji planów podróży, wraz z informacjami o różnych dostępnych dla danej trasy środkach transportu (0,2 pkt), wprowadzenie kart – certyfikatów jakości oferowanych usług ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych (0,3 pkt).
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, w tym w szczególności wykorzystanie nowoczesnych, energooszczędnych rozwiązań technicznych i technologicznych, zastosowanie technologii przyjaznych środowisku przyrodniczemu lub korzystne oddziaływanie projektu na środowisko przyrodnicze, a także rozwój odnawialnych źródeł energii.	Kryterium punktuje konkretne rozwiązania z zakresu polityk horyzontalnych: Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu ochrony środowiska to np: ↳ powiązanie z projektami mającymi na celu wprowadzenie i wykorzystanie odnawialnych źródeł energii, a także technik architektury bioklimatycznej (0,5 pkt); ↳ zastosowanie technologii przyjaznych środowisku przyrodniczemu lub korzystne oddziaływanie projektu na środowisko przyrodnicze (0,5 pkt); ↳ projekt zawiera nowoczesne, energooszczędne rozwiązania techniczne i technologiczne (0,5 pkt). Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu wyrównywania szans np.: ↳ 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) ↳ przygotowanie infrastruktury w taki sposób, który ułatwi dostęp zmarginalizowanych grup społecznych (np. niepełnosprawnych) (0,5 pkt) lub ↳ wprowadzenie polityki cenowej korzystnej dla osób z marginalizowanych grup społecznych (np. dla różnych grup niepełnosprawnych) oraz obszarów słabo rozwiniętych gospodarczo (0,5 pkt) 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)
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 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).	W tym kryterium punktowane będą: ↳ 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) ↳ 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) ↳ powiązanie z projektami infrastrukturalnymi mającymi na celu zmniejszyć czas przejazdu i zwiększyć dostępność danego miejsca (0,5 pkt) ↳ projekty, które powodują, że w pełni są wykorzystywane możliwości istniejącej infrastruktury (0,3 pkt) ↳ wykorzystanie technologii ICT dla celów marketingu terytorialnego dotyczącego całego

				W ramach komplementarności oceniany będzie również wpływ na jakość powiązań województwa z sąsiednimi województwami, krajem i zagranicą.	obszaru danego terytorium (kompleksowość), w tym wykorzystanie terytorialnych portali tematycznych w celu prezentacji ofert o tym samym profilu (0,2 pkt) ↳ lokalizację projektu na obszarze o odpowiedniej infrastrukturze (wodociągi, kanalizacja, komunikacja itp.) (0,2 pkt) ↳ kontynuacja bądź uzupełnienie projektów zrealizowanych ze środków pomocowych (fundusze strukturalne, przedakcesyjne, kontrakt wojewódzki itp.) (0,5 pkt) ↳ 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) ↳ projekty realizowane w porozumieniach (1 pkt) ↳ dostosowanie lotniska 'Olsztyn-Mazury' w celu połączenia węzłów ruchu do odpowiadających potrzeb regionu, w tym potrzeb gospodarczych (0,5 pkt); ↳ dostosowanie infrastruktury i wyposażenia lotniska 'Olsztyn-Mazury' do optymalnych rozmiarów (0,5 pkt); rozwój ruchu turystycznego i gospodarczego, zarówno krajowego, jak i międzynarodowego (poprzez nowe połączenia) (0,1 pkt za każde połączenie).
	Działanie 5.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej warunkującej rozwój regionalny **5.1.6 – Infrastruktura drogowa warunkująca rozwój regionalny**				
1	Wartość dofinansowania z EFRR przypadająca na 1 jednostkę rezultatu	I – IV kwarty	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.	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. 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 4 pkt II kwartyl – 3 pkt III kwartyl – 2 pkt i IV kwartyl – 1 pkt.
2	Efektywność ekonomiczna projektu	I – IV kwarty	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 konkursie. Jeżeli nie jest wymagane wyliczanie wskaźnika B/C ocena będzie subiektywną oceną eksperta (w skali 1-4 pkt) zgodnie z pytaniem: na ile	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 niespełniające tego warunku są odrzucane na ocenie merytorycznej 0/1). Ponieważ projekty w poszczególnych działaniach różnią się uwarunkowaniami społeczno-gospodarczymi, prawnymi i instytucjonalnymi, nie określono konkretnych przedziałów

				zakładane korzyści społeczne z projektu przekroczą koszty ekonomiczne?	powyższego wskaźnika i nie przypisano im punktów od 1 do 4. 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): obliczamy **całkowity współczynnik redukcji wypadkowości** w następujący sposób: $wr = wr_1 \times wr_2 \times wr_3$ *gdzie:* *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).* 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. *Przykład.* *Jeżeli projekt nie ma żadnego środka poprawy bezpieczeństwa, uzyskuje wr = 0,55 × 0,55 × 0,55 = 0,17.* *Jeżeli ma jedynie sygnalizację świetlną na przejściu dla pieszych uzyskuje: wr = 0,92 × 0,55 × 0,55 = 0,28.* *Jeżeli ma sygnalizację świetlną i wyniesione przejścia dla pieszych, uzyskuje: wr = 0,92 × 0,76 × 0,55 = 0,38.Jeżeli dodatkowo wybuduje się sprężyste bariery, projekt uzyska: wr = 0,92 × 0,76 × 0,90 = 0,63 itd.* Współczynniki redukcji liczby zdarzeń drogowych i ofiar dla inwestycji modernizacyjnych: ↳ 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 ↳ Budowa wyniesionego przejścia dla pieszych 0,76 ↳ Budowa zatoki autobusowej na obszarach niezabudowanych 0,88 ↳ Budowa naprzemiennych skrętów w lewo na skrzyżowaniu 0,85 ↳ Instalacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu o 4 wlotach 0,80 ↳ Zamknięcie jednego dojazdu na skrzyżowaniu o 4 wlotach 0,77 ↳ Wydzielenie pasów do lewoskrętu na skrzyżowaniach bez sygnalizacji świetlnej 0,75

					↳ Wydzielenie pasów i fazy świateł do skrętu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną 0,80 ↳ Wydzielenie przestrzeni dla ruchu lekkiego, w tym budowa chodnika lub ścieżki rowerowej 0,82 ↳ Budowa i montaż drogowych barier sprężystych 0,90 ↳ Budowa barier chodnikowych 0,85 ↳ Przebudowa skrzyżowań na typu skanalizowane lub rondo 0,85 Współczynniki redukcji liczby zdarzeń drogowych i ofiar dla inwestycji dotyczących budowy: ↳ 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 wygrodzenia wzdłuż chodnika 0,85 ↳ Dobudowa drugiej jezdni 0,60 ↳ Wydzielenie pasa dla ruchu rowerowego na jezdni 0,90 ↳ Wydzielenie pasa dla ruchu ciężkiego / wolnego 0,90 ↳ Poprawa szorstkości nawierzchni poza skrzyżowaniem 0,90 ↳ Instalacja barier ochronnych wzdłuż krawędzi jezdni 0,85 ↳ Usunięcie przeszkód stałych z otoczenia drogi np. drzew, słupów itp. 0,60 ↳ Budowa tunelu dla ruchu pojazdów lub ruchu niezmotoryzowanego (segregacja ruchu) 0,65 ↳ Wydzielenie pasa dla pojazdów włączających się do ruchu 0,95 Następnie kwalifikujemy odpowiednio projekty i przydzielamy punkty zgodnie z zasadą: 4,0 pkt – ⟨0,65; 1,00) 3,6 pkt – ⟨0,60; 0,65) 3,2 pkt – ⟨0,55; 0,60) 2,8 pkt – ⟨0,50; 0,55) 2,4 pkt – ⟨0,45; 0,50) 2,0 pkt – ⟨0,40; 0,45) 1,6 pkt – ⟨0,35; 0,40) 1,2 pkt – ⟨0,30; 0,35) 0,8 pkt – ⟨0,25; 0,30) 0,4 pkt – ⟨0,20; 0,25) 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	Kryterium punktuje konkretne rozwiązania z zakresu polityk horyzontalnych: Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu ochrony środowiska to np: ↳ powiązanie z projektami mającymi na celu wprowadzenie i wykorzystanie odnawialnych

				niedyskryminacji, zrównoważonego rozwoju, konkurencji oraz zamówień publicznych i społeczeństwa informacyjnego, w tym w szczególności wykorzystanie nowoczesnych, energooszczędnych rozwiązań technicznych i technologicznych, zastosowanie technologii przyjaznych środowisku przyrodniczemu lub korzystne oddziaływanie projektu na środowisko przyrodnicze, a także rozwój odnawialnych źródeł energii.	źródeł energii w krajobrazie historycznym oraz w centrach historycznych, a także technik architektury bioklimatycznej (0,2 pkt) ↳ zastosowanie technologii przyjaznych środowisku przyrodniczemu lub korzystne oddziaływanie projektu na środowisko przyrodnicze np.: ↳ budowa ekranów akustycznych (0,2 pkt); ↳ budowa przejść dla zwierząt (0,2 pkt), ↳ przebudowa nieczynnych przepustów na przejścia dla zwierząt w rejonach kompleksów leśnych (0,2 pkt), ↳ budowa urządzeń podczyszczających wody opadowe odprowadzane do cieków lub kanalizacji miejskiej np. studnie chłonne , sączki, drenaże itp. (0,2 pkt) ↳ budowa kanalizacji burzowej w terenie zabudowanym w tym kratek ściekowych odprowadzających wodę z jezdni (0,2 pkt), ↳ projekt zawiera nowoczesne, energooszczędne rozwiązania techniczne i technologiczne (0,5 pkt), ↳ wykorzystanie materiałów z rozbiórki starej nawierzchni do ponownego wbudowania/zmniejszenie emisji odpadów (0,3 pkt); ↳ wykonanie warstwy ścieralnej w technologii SMA (nowoczesnej, cichej i bardzo przyjaznej środowisku) (1 pkt). Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu wyrównywania szans (max 2 pkt) np.: ↳ 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) ↳ sygnały dźwiękowe na przejściach dla pieszych (0,3 pkt) przygotowanie infrastruktury w taki sposób, który ułatwi dostęp zmarginalizowanych grup społecznych (np. niepełnosprawnych) (0,2 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 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). Preferowane będzie kompleksowe rozwiązywanie problemów komunikacyjnych, a	W tym kryterium punktowane będą: ↳ 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 (0,5 pkt) ↳ powiązania z siecią transeuropejską, siecią dróg krajowych oraz z lotniskiem regionalnym w Szymanach (1 pkt) ↳ poprawę dostępności do przejść granicznych lub kluczowych regionalnych szlaków transportowych (0,5 pkt) ↳ powiązanie z projektami infrastrukturalnymi mającymi na celu zmniejszyć czas przejazdu i zwiększyć dostępność danego miejsca (0,5 pkt) ↳ projekty, które powodują, że w pełni są wykorzystywane możliwości istniejącej infrastruktury (0,2 pkt) ↳ lokalizację projektu na obszarze o odpowiedniej infrastrukturze (wodociągi, kanalizacja, komunikacja itp.) (0,3 pkt) ↳ kontynuacja bądź uzupełnienie projektów zrealizowanych ze środków pomocowych

				także tworzenia sieci i powiązań układów obsługujących gospodarkę. Premiowany będzie wpływ na poprawę dostępności do dróg krajowych, lotnisk, przejść granicznych lub kluczowych regionalnych szlaków transportowych.	(fundusze strukturalne, przedakcesyjne, kontrakt wojewódzki itp.) (0,5 pkt) ↳ projekty realizowane w porozumieniach (0,5 pkt)
	Działanie 5.2. Infrastruktura transportowa służąca rozwojowi lokalnemu Poddziałanie 5.2.1 – Infrastruktura drogowa warunkująca rozwój lokalny				
1	Wartość dofinansowania z EFRR przypadająca na 1 jednostkę rezultatu to 1 jednostkę rezultatu	I – IV kwarty	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.	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. 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 4 pkt II kwartyl – 3 pkt III kwartyl – 2 pkt i IV kwartyl – 1 pkt.
2	Efektywność ekonomiczna projektu	I – IV kwarty	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 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?	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 niespełniające tego warunku są odrzucane na ocenie merytorycznej 0/1). 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. 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): obliczamy **całkowity współczynnik redukcji wypadkowości** w następujący sposób:

					$wr = wr_1 \times wr_2 \times wr_3$ *gdzie:* *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).* 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. *Przykład.* *Jeżeli projekt nie ma żadnego środka poprawy bezpieczeństwa, uzyskuje wr = 0,55 × 0,55 × 0,55 = 0,17.* *Jeżeli ma jedynie sygnalizację świetlną na przejściu dla pieszych uzyskuje: wr = 0,92 × 0,55 × 0,55 = 0,28.* *Jeżeli ma sygnalizację świetlną i wyniesione przejścia dla pieszych, uzyskuje: wr = 0,92 × 0,76 × 0,55 = 0,38.Jeżeli dodatkowo wybuduje się sprężyste bariery, projekt uzyska: wr = 0,92 × 0,76 × 0,90 = 0,63 itd.* Współczynniki redukcji liczby zdarzeń drogowych i ofiar dla inwestycji modernizacyjnych: ↳ 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 ↳ Budowa wyniesionego przejścia dla pieszych — 0,76 ↳ Budowa zatoki autobusowej na obszarach niezabudowanych — 0,88 ↳ Budowa naprzemiennych skrętów w lewo na skrzyżowaniu — 0,85 ↳ Instalacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu o 4 wlotach — 0,80 ↳ Zamknięcie jednego dojazdu na skrzyżowaniu o 4 wlotach — 0,77 ↳ Wydzielenie pasów do lewoskrętu na skrzyżowaniach bez sygnalizacji świetlnej — 0,75 ↳ Wydzielenie pasów i fazy świateł do skrętu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną — 0,80 ↳ Wydzielenie przestrzeni dla ruchu lekkiego, w tym budowa chodnika lub ścieżki rowerowej — 0,82 ↳ Budowa i montaż drogowych barier sprężystych — 0,90 ↳ Budowa barier chodnikowych — 0,85 ↳ Przebudowa skrzyżowań na typu skanalizowane lub rondo — 0,85 Współczynniki redukcji liczby zdarzeń drogowych i ofiar dla inwestycji dotyczących budowy:

					↳ 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 wygrodzenia wzdłuż chodnika 0,85 ↳ Dobudowa drugiej jezdni 0,60 ↳ Wydzielenie pasa dla ruchu rowerowego na jezdni 0,90 ↳ Wydzielenie pasa dla ruchu ciężkiego / wolnego 0,90 ↳ Poprawa szorstkości nawierzchni poza skrzyżowaniem 0,90 ↳ Instalacja barier ochronnych wzdłuż krawędzi jezdni 0,85 ↳ Usunięcie przeszkód stałych z otoczenia drogi np. drzew, słupów itp. 0,60 ↳ Budowa tunelu dla ruchu pojazdów lub ruchu niezmotoryzowanego (segregacja ruchu) 0,65 ↳ Wydzielenie pasa dla pojazdów włączających się do ruchu 0,95 Następnie kwalifikujemy odpowiednio projekty i przydzielamy punkty zgodnie z zasadą: 4,0 pkt – ⟨0,65; 1,00) 3,6 pkt – ⟨0,60; 0,65) 3,2 pkt – ⟨0,55; 0,60) 2,8 pkt – ⟨0,50; 0,55) 2,4 pkt – ⟨0,45; 0,50) 2,0 pkt – ⟨0,40; 0,45) 1,6 pkt – ⟨0,35; 0,40) 1,2 pkt – ⟨0,30; 0,35) 0,8 pkt – ⟨0,25; 0,30) 0,4 pkt – ⟨0,20; 0,25) 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, w tym w szczególności wykorzystanie nowoczesnych, energooszczędnych rozwiązań technicznych i technologicznych, zastosowanie technologii przyjaznych środowisku przyrodniczemu lub korzystne oddziaływanie projektu na środowisko przyrodnicze, a także rozwój odnawialnych źródeł energii.	Kryterium punktuje konkretne rozwiązania z zakresu polityk horyzontalnych: Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu ochrony środowiska to np: ↳ powiązanie z projektami mającymi na celu wprowadzenie i wykorzystanie odnawialnych źródeł energii w krajobrazie historycznym oraz w centrach historycznych, a także technik architektury bioklimatycznej (1 pkt), ↳ zastosowanie technologii przyjaznych środowisku przyrodniczemu lub korzystne oddziaływanie projektu na środowisko przyrodnicze (0,5 pkt), ↳ projekt zawiera nowoczesne, energooszczędne rozwiązania techniczne i technologiczne (1 pkt), Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu wyrównywania szans np.: ↳ 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), 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 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). Preferowany będzie wpływ na poprawę dostępności do terenów przemysłowych, inwestycyjnych, turystycznych lub usługowych, a przez to wpływ na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej terenów aktywnych gospodarczo.	W tym kryterium punktowane będą: ↳ 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) ↳ poprawa dostępności do terenów przemysłowych, inwestycyjnych, turystycznych lub usługowych, a przez to wpływ na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej terenów aktywnych gospodarczo (1 pkt) ↳ powiązanie z projektami infrastrukturalnymi mającymi na celu zmniejszyć czas przejazdu i zwiększyć dostępność danego miejsca (0,5 pkt) ↳ projekty, które powodują, że w pełni są wykorzystywane możliwości istniejącej infrastruktury (0,2 pkt) ↳ lokalizację projektu na obszarze o odpowiedniej infrastrukturze (wodociągi, kanalizacja, komunikacja itp.) (0,3 pkt) ↳ kontynuacja bądź uzupełnienie projektów zrealizowanych ze środków pomocowych (fundusze strukturalne, przedakcesyjne, kontrakt wojewódzki itp.) (0,5 pkt) projekty realizowane w porozumieniach (0,5 pkt)