



Załącznik nr 9.1. do Regulaminu
naboru i oceny wniosków o dofinansowanie
projektów (...) z dnia 20 lipca 2009 r.

KRYTERIA MERYTORYCZNE PUNKTOWE – KARTA Z OPISEM I DEFINICJĄ KRYTERIUM (SCHEMAT A)
OŚ PRIORYTETOWA - INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA REGIONALNA I LOKALNA

	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. Projekty będą oceniane w podziale zgodnym z kategorią dróg 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 4 pkt II kwantyl – 3 pkt III kwantyl – 2 pkt i IV kwantyl – 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.	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

				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). 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. 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.																				
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: <table><tr><td>wr</td><td>całkowity współczynnik redukcji wypadkowości,</td></tr><tr><td>wr_1, wr_2, wr_3</td><td>współczynniki redukcji wypadkowości przypisane danym środkom poprawy bezpieczeństwa (maksymalnie trzy najkorzystniejsze z punktu widzenia analizy ekonomicznej).</td></tr></table> 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. <i>Przykład.</i> <i>Jeżeli projekt nie ma żadnego środka poprawy bezpieczeństwa, uzyskuje $wr = 0,55 \times 0,55 \times 0,55 = 0,17$.</i> <i>Jeżeli ma jedynie sygnalizację świetlną na przejściu dla pieszych uzyskuje: $wr = 0,92 \times 0,55 \times 0,55 = 0,28$.</i> <i>Jeżeli ma sygnalizację świetlną i wyniesione przejścia dla pieszych, uzyskuje: $wr = 0,92 \times 0,76 \times 0,55 = 0,38$.</i> <i>Jeżeli dodatkowo wybuduje się sprężyste bariery, projekt uzyska: $wr = 0,92 \times 0,76 \times 0,90 = 0,63$ itd.</i> Współczynniki redukcji liczby zdarzeń drogowych i ofiar dla inwestycji modernizacyjnych: <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><tr><td>↳ Budowa wyniesionego przejścia dla pieszych</td><td>0,76</td></tr><tr><td>↳ Budowa zatoki autobusowej na obszarach niezabudowanych</td><td>0,88</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	↳ Budowa wyniesionego przejścia dla pieszych	0,76	↳ Budowa zatoki autobusowej na obszarach niezabudowanych	0,88
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																								
↳ Budowa wyniesionego przejścia dla pieszych	0,76																								
↳ Budowa zatoki autobusowej na obszarach niezabudowanych	0,88																								

					<ul style="list-style-type: none"> ↳ 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 <p>Współczynniki redukcji liczby zdarzeń drogowych i ofiar dla inwestycji dotyczących budowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ 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 <p>Następnie kwalifikujemy odpowiednio projekty i przydzielamy punkty zgodnie z zasadą:</p> <p>4,0 pkt – (0,65; 1,00)</p> <p>3,6 pkt – (0,60; 0,65)</p> <p>3,2 pkt – (0,55; 0,60)</p> <p>2,8 pkt – (0,50; 0,55)</p> <p>2,4 pkt – (0,45; 0,50)</p> <p>2,0 pkt – (0,40; 0,45)</p> <p>1,6 pkt – (0,35; 0,40)</p> <p>1,2 pkt – (0,30; 0,35)</p>
--	--	--	--	--	--

					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)