



Załącznik nr 9.9 do Regulaminu
naboru i oceny wniosków o dofinansowanie
projektów (...) z dnia 8 lutego 2010 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
	Działanie 5.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej warunkującej rozwój regionalny Poddziałanie 5.1.3 – Porty lotnicze				
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. 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. 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 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 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 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. 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"> ↳ 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) <p>Kryterium punktuje rozwiązania wpływające na poprawę jakości infrastruktury i jej użytkowania:</p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ zainstalowanie systemów wspierających działania prewencyjne zwiększające bezpieczeństwo na lotniskach (np. systemy kamer przemysłowych, wideokamer do monitorowania podróży 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); ↳ 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), <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"> ↳ położenie portu poza obszarami objętymi formalną ochroną przyrody (1pkt) ↳ podczyszczanie ścieków deszczowych i oczyszczanie ścieków z odladania samolotów (0,5 pkt) ↳ wytyczenie ścieżki start-ładowanie tak, aby nie naruszać norm akustycznych

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"> ↳ 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); <p>rozwój ruchu turystycznego i gospodarczego, zarówno krajowego, jak i międzynarodowego (poprzez nowe połączenia) (0,1 pkt za każde połączenie).</p>
	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 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. 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. Przykład. Jeżeli projekt nie ma żadnego środka poprawy bezpieczeństwa, uzyskuje $wr = 0,55 \times 0,55 \times 0,55 = 0,17$. Jeżeli ma jedynie sygnalizację świetlną na przejściu dla pieszych uzyskuje: $wr = 0,92 \times 0,55 \times 0,55 = 0,28$. 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. 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 azylu 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 azylu 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 azylu 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"> ↳ 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 <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 wyгородzenia 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) 3,6 pkt – (0,60; 0,65) 3,2 pkt – (0,55; 0,60) 2,8 pkt – (0,50; 0,55)</p>

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
					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.	Kryterium punktuje konkretne rozwiązania z zakresu polityk horyzontalnych: Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu zrównoważonego rozwoju (nie więcej niż 2 pkt.): -czy w projekcie przeanalizowano konieczność istnienia: ↳ budowa ekranów akustycznych (0,2 pkt); ↳ budowa przejść dla zwierząt (0,5 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) (0,5 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	1-4 punkty	5	Kryterium punktuje projekty poprawiające spójność programową, będące elementem	W tym kryterium punktowane będą: ↳ 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). 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.	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)
	Działanie 5.2. Infrastruktura transportowa służąca rozwojowi lokalnemu kategoria interwencji nr Poddziałanie 5.2.1 – Infrastruktura drogowa warunkująca rozwój lokalny				
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.	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 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). 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: <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> wr wr_1, wr_2, wr_3 </div> <div> całkowity współczynnik redukcji wypadkowości, współczynniki redukcji wypadkowości przypisane danym środkom poprawy bezpieczeństwa (maksymalnie trzy najkorzystniejsze z punktu widzenia analizy ekonomicznej)). </div> </div> <p>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.</p> <p><i>Przykład.</i> Jeżeli projekt nie ma żadnego środka poprawy bezpieczeństwa, uzyskuje $wr = 0,55 \times 0,55 \times 0,55 = 0,17$. Jeżeli ma jedynie sygnalizację świetlną na przejściu dla pieszych uzyskuje: $wr = 0,92 \times 0,55 \times 0,55 = 0,28$. 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.</p> <p>Współczynniki redukcji liczby zdarzeń drogowych i ofiar dla inwestycji modernizacyjnych: Budowa azyli centralnych w osi jezdni 0,65</p>

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
					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: Budowa wygrozdzenia 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)

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
					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.	Kryterium punktuje konkretne rozwiązania z zakresu polityk horyzontalnych: Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu zrównoważonego rozwoju (nie więcej niż 2 pkt.): -czy w projekcie przeanalizowano konieczność istnienia: ↳ budowa ekranów akustycznych (0,2 pkt); ↳ budowa przejść dla zwierząt (0,5 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) (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) (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	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

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"> ↳ 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) <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).