PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Załącznik nr 8.1 do Regulaminu
naboru i oceny wniosków o dofinansowanie
projektów (…) z dnia ……..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 5.1.1 – Infrastruktura kolejowa**				
1	Wartość dofinansowania z EFRR* przypadająca na 1 jednostkę rezultatu	I – IV kwartyl	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 oszczędność finansowa na nowych i odtworzonych liniach kolejowych.	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 w ramach danego konkursu) 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 kwartyl	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	Kryterium określa, o ile razy korzyści społeczno-ekonomiczne (np. poprawa wykorzystania istniejącej infrastruktury, oszczędność czasu podróży, kosztów eksploatacji, mniejsza emisja zanieczyszczeń, redukcja liczby wypadków) 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-

<table>
<tr><th>Lp.</th><th>Kryterium</th><th>Skala punktowa</th><th>Waga</th><th>Opis kryterium</th><th>Definicja kryterium</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>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?</td><td>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 w ramach danego konkursu) 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 w ramach danego konkursu.
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 5.1.1 będzie oszczędność finansowa na nowych i odtworzonych liniach kolejowych</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>
</table>

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
3	Wpływ na jakość, udogodnienia i bezpieczeństwo użytkowników	1-4 punkty	3	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.	Kryterium punktuje projekty zwiększające bezpieczeństwo obiektów i użytkowników (punktowane są konkretne rozwiązania, przy czym suma przyznanych punktów nie może przekroczyć 1 pkt), np.: ↳ skrzyżowania bezkolizyjne związane z budową mostów, wiaduktów, tuneli (1 pkt), ↳ budowa przejazdu kolejowego kategorii A (1 pkt), ↳ budowa przejazdu kolejowego kategorii B (0,8 pkt), ↳ budowa przejazdu kolejowego kategorii C lub budowa kładki lub przejścia pod torami (0,6pkt), ↳ budowa przejazdu kolejowego kategorii D lub podwyższenie kategorii przejazdu (0,4 pkt), ↳ budowa przejazdu kolejowego kategorii E lub modernizacja przejazdu dowolnej kategorii (0,2 pkt), ↳ oświetlenie przejazdów kolejowych (0,5 pkt). Kryterium punktuje rozwiązania wpływające na poprawę jakości infrastruktury i jej użytkowania (punktowane są konkretne rozwiązania, przy czym suma przyznanych punktów nie może przekroczyć 3 pkt), np.: ↳ dopuszczalna prędkość zwiększyła się do 160 km/h (2 pkt), ↳ dopuszczalna prędkość zwiększyła się o więcej niż 50 km/h (1,6 pkt), ↳ dopuszczalna prędkość zwiększyła się o 40-50 km/h (1,2 pkt), ↳ dopuszczalna prędkość zwiększyła się o 30-40 km/h (0,8 pkt), ↳ dopuszczalna prędkość zwiększyła się o 20-30 km/h (0,4 pkt), ↳ zamontowano systemy sterowania ruchem kolejowym (SRK) (0,5 pkt), ↳ zastosowano systemy informatyczne w logistyce i transporcie multimodalnym (obsługa taboru, „śledzenie" towarów i bagaży, gospodarka magazynowa) (0,5 pkt), ↳ zastosowano systemy poprawiające dostępność do informacji na temat systemu transportu dla wszystkich zainteresowanych (informacje o rozkładach jazdy, dogodnych przesiadkach, połączeniach itd.) (0,5 pkt), ↳ wykonano odwodnienie torowiska (rowy lub ławy lub skarpy) (0,3 pkt), ↳ wprowadzono karty – certyfikaty jakości oferowanych usług ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych (0,2 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.	Kryterium punktuje konkretne rozwiązania z zakresu polityk horyzontalnych (max 4 pkt): Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu zrównoważonego rozwoju (nie więcej niż 2 pkt.), np.: ↳ rozwiązania poprawiające elektryfikację linii kolejowych (zmniejszenie

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
					zanieczyszczenia środowiska) (1 pkt), ↳ stosowanie lokomotyw z odzyskiem energii w czasie hamowania (0,5 pkt), ↳ stosowanie toalet zamkniętych w pociągach bez zrzuty ścieków na torowisko (0,5 pkt), ↳ na liniach magistralnych znaczenia państwowego w przypadku ich modernizacji analizowanie korytarzy migracyjnych zwierząt i w razie potrzeby projektowanie przejścia dla zwierząt (1 pkt). Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu wyrównywania szans (nie więcej niż 2 pkt.), np.: ↳ wzrost poziomu dostępności (również pod względem kosztów) i jakości usług dla różnych grup użytkowników (kobiet, osób niepełnosprawnych, małych dzieci itd.) – np. wprowadzenie zniżkowych abonamentów (1 pkt), ↳ dostosowanie elementów infrastruktury do potrzeb dzieci, niepełnosprawnych, osób starszych itd. (1 pkt), ↳ zainstalowanie specjalnych przycisków służących wezwaniu pomocy przy wejściu na stacje (0,5 pkt), ↳ wpływ na polityki horyzontalne z zakresu społeczeństwa informacyjnego np.: instalowanie elementów sieci teletechnicznej (0,5 pkt).
5	Komplementarność z innymi projektami i wpływ na spójność sieci kolejowej objętej projektem z regionalnym układem komunikacyjnym	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). Kryterium opisuje również cel działania ('wzrost dostępności komunikacyjnej regionu'), określa również użyteczność dla korzystających (możliwość przesiadek, kontynuacji podróży itd.), a także wpływa na oddziaływanie z innymi rodzajami transportu (np. możliwość zmniejszenia ruchu kołowego na skutek lepszych połączeń kolejowych).	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), ↳ możliwość przesiadek, kontynuacji podróży itd.), a także wpływ na oddziaływanie z innymi rodzajami transportu (np. możliwość zmniejszenia ruchu kołowego na skutek lepszych połączeń kolejowych) (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 (0,5 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 (0,5 pkt).

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
				Projekty muszą dotyczyć linii kolejowej na odcinku Olsztyn – Szymany obsługującej port lotniczy jako kluczowy element wzrostu dostępności komunikacyjnej regionu.	
	Działanie 5.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej warunkującej rozwój regionalny Poddziałanie 5.1.2 – Tabor kolejowy				
1	Wartość dofinansowania z EFRR* przypadająca na 1 jednostkę rezultatu	I – IV kwartyl	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 miejsc w zakupionych taborze.	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 w ramach danego konkursu) 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 kwartyl	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 (np. oszczędność czasu podróży, zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów szynowych – jako wyniku zwiększonej średniej prędkości przejazdu, zwiększenie częstotliwości ruchu pojazdów na liniach, mniejsza emisja pyłów i gazów, zwiększenie frekwencji w transporcie osobowym – tym samym zmniejszenie obciążenia ruchem pojazdów samochodowych) 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

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
					wskaźnika, a po ocenie wszystkich projektów w konkursie (w tym narastająco – łącznie z wszystkimi projektami w ramach danego konkursu) 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 na jakość, udogodnienia i bezpieczeństwo użytkowników	1-4 punkty	3	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.	Kryterium punktuje projekty zwiększające bezpieczeństwo obiektów i użytkowników: ↳ zainstalowanie systemu monitoringu wewnątrz taboru (1 pkt). Kryterium punktuje rozwiązania wpływające na poprawę jakości infrastruktury i jej użytkowania: ↳ dopuszczalna prędkość zwiększyła się do 160 km/h (2 pkt), ↳ dopuszczalna prędkość zwiększyła się o więcej niż 50 km/h (1,6 pkt), ↳ dopuszczalna prędkość zwiększyła się o 40-50 km/h (1,2 pkt), ↳ dopuszczalna prędkość zwiększyła się o 31-40 km/h (0,8 pkt), ↳ dopuszczalna prędkość zwiększyła się o 20-30 km/h (0,4 pkt), ↳ zamontowano systemy sterowania ruchem kolejowym (SRK) (0,5 pkt), ↳ zastosowano systemy informatyczne w logistyce i transporcie multimodalnym (obsługa taboru, „śledzenie" towarów i bagaży, gospodarka magazynowa) (0,5 pkt), ↳ zastosowano systemy poprawiające dostępność do informacji na temat systemu transportu dla wszystkich zainteresowanych (informacje o rozkładach jazdy, dogodnych przesiadkach, połączeniach itd.) (0,5 pkt), ↳ wprowadzono karty – certyfikaty jakości oferowanych usług ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych (0,3 pkt), ↳ przystosowano wagony do przewozu rowerów, wózków itp. (ułatwione wejście, specjalny przedział itp.) (0,2 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	Kryterium punktuje konkretne rozwiązania z zakresu polityk horyzontalnych Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu ochrony środowiska to: ↳ rozwiązania poprawiające wykorzystanie energii elektrycznej przez pojazdy szynowe (zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska) (1 pkt) Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu wyrównywania szans np.: ↳ wzrost poziomu dostępności (również pod względem kosztów) i jakości usług dla różnych grup użytkowników (kobiet, osób niepełnosprawnych, małych dzieci itd.) – np. wprowadzenie zniżkowych abonamentów (1 pkt); ↳ dostosowanie wyposażenia wagonów do potrzeb dzieci, niepełnosprawnych, osób starszych itd. (1 pkt); ↳ zainstalowanie specjalnych przycisków służących wezwaniu pomocy przy wejściu do pojazdu (0,5 pkt); Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu społeczeństwa informacyjnego np.: możliwość korzystania z Internetu wewnątrz taboru (0,5 pkt).

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
5	Komplementarność z innymi projektami i wpływ na spójność sieci kolejowej objętej projektem z regionalnym układem komunikacyjnym	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 projekty kompleksowe (w osiąganiu celu w pełni i całkowitej likwidacji problemu na danym obszarze). Kryterium opisuje również cel działania ('wzrost dostępności komunikacyjnej regionu'), określa również użyteczność dla korzystających (możliwość przesiadek, kontynuacji podróży itd.), a także wpływa na oddziaływanie z innymi rodzajami transportu (np. możliwość zmniejszenia ruchu kołowego na skutek lepszych połączeń kolejowych). Przede wszystkim projekty muszą dotyczyć linii kolejowej na odcinku Olsztyn – Szymany obsługującej port lotniczy jako kluczowy element wzrostu dostępności komunikacyjnej regionu.	W tym kryterium punktowane będą: ↳ stopień realizacji *Strategii dla transportu kolejowego do roku 2009* (1 pkt) ↳ 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) ↳ możliwość przesiadek, kontynuacji podróży itd.), a także wpływ na oddziaływanie z innymi rodzajami transportu (np. możliwość zmniejszenia ruchu kołowego na skutek lepszych połączeń kolejowych) (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) ↳ 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)
	Działanie 5.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej warunkującej rozwój regionalny Poddziałanie 5.1.3 – Porty lotnicze				
1	Wartość dofinansowania z	I – IV	5	To kryterium mówi po pierwsze, że nie	Kryterium oznacza wartość dofinansowania z EFRR*, jaka jest niezbędna do

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
	EFRR* przypadająca na 1 jednostkę rezultatu	kwartyl		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.	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 w ramach danego konkursu) 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 kwartyl	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 (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 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 w ramach danego konkursu) 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

<table>
<tr><th>Lp.</th><th>Kryterium</th><th>Skala punktowa</th><th>Waga</th><th>Opis kryterium</th><th>Definicja kryterium</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>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>3. 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>4. 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);
↳ 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-</td></tr>
</table>

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
					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.	Kryterium punktuje konkretne rozwiązania z zakresu polityk horyzontalnych: Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu zrównoważonego rozwoju (nie więcej niż 2 pkt.): ↳ położenie portu poza obszarami objętymi formalna ochrona przyrody (1pkt) ↳ podczyszczanie ścieków deszczowych i oczyszczanie ścieków z odladzania samolotów (0,5 pkt) ↳ wytyczenie ścieżki start-lądowanie tak, aby nie naruszać norm akustycznych na terenach chronionych (0,5pkt) ↳ uzupełnianie paliwa w samolotach z zabezpieczeniami ekologicznymi (0,5 pkt) ↳ utrzymanie poziomów promieniowania elektromagnetycznego z urządzeń radio-nawigacyjnych w granicach norm środowiskowych (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,	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

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
				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 ramach komplementarności oceniany będzie również wpływ na jakość powiązań województwa z sąsiednimi województwami, krajem i zagranicą.	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 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 **Poddziałanie 5.1.4 – Infrastruktura portowa**				
1	Wartość dofinansowania z EFRR* przypadająca na 1 jednostkę rezultatu	I – IV kwartyl	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	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.

<table>
<tr><th>Lp.</th><th>Kryterium</th><th>Skala punktowa</th><th>Waga</th><th>Opis kryterium</th><th>Definicja kryterium</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>poprzez zwiększanie wkładu własnego (zmniejszanie wkładu z EFRR*), przez co projektodawca uzyskuje lepszy wynik i więcej punktów.
Rezultatem w tym poddziałaniu będzie liczba podróżnych.</td><td>Dlatego w wyniku oceny każdemu projektowi zostanie przypisana wartość wskaźnika, a po ocenie wszystkich projektów w konkursie (w tym narastająco – łącznie z wszystkimi projektami w ramach danego konkursu) 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.</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Efektywność ekonomiczna projektu</td><td>I – IV kwartyl</td><td>5</td><td>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?</td><td>Kryterium określa, o ile razy korzyści społeczno-ekonomiczne (np. poprawa wykorzystania istniejącej infrastruktury, mniejsza emisja gazów i pyłów do atmosfery, powstanie nowych miejsc pracy) 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 w ramach danego konkursu) 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 w ramach danego konkursu.
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>5. Wartość dofinansowania z EFRR* przypadająca na 1 jednostkę rezultatu Rezultatem w poddziałaniu 5.1.4 będzie liczba podróżnych</td><td></td><td>0,4</td><td></td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>6. Wpływ na jakość, udogodnienia i bezpieczeństwo użytkowników (rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo użytkowników, a także wpływające na poprawę</td><td></td><td>0,6</td><td></td></tr>
</table></td></tr>
</table>

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
					jakości: wszelkie ułatwienia / udogodnienia dla użytkowników, zwiększające jakość świadczonych usług / użyteczność dla użytkowników itp.) **Razem:** **1,0**
3	Wpływ na jakość, udogodnienia i bezpieczeństwo użytkowników	1-4 punkty	3	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.	Kryterium punktuje projekty zwiększające bezpieczeństwo obiektów i użytkowników: ↳ instalacja systemów monitoringu na zewnątrz i wewnątrz infrastruktury portowej wraz z otoczeniem (0,5 pkt) ↳ instalacja systemów zabezpieczeń (przeciwpożarowych, powodziowych, przeciwwłamaniowych) na zewnątrz i wewnątrz obiektów portowych wraz z otoczeniem na wypadek zagrożeń (0,5 pkt) Kryterium punktuje rozwiązania wpływające na poprawę jakości infrastruktury i jej użytkowania: ↳ systemy monitoringowe przepływu ludności oraz ewaluację danych powiązanych z aktualnymi i przyszłymi działaniami odnoszącymi się do infrastruktury portowej i zrealizowanych w ramach projektu (analiza społeczno-gospodarcza) mające na celu m.in. rozładowanie tłoku w miejscach newralgicznych (1 pkt) ↳ uruchomienie serwisów, za pośrednictwem których będą przekazywane i gromadzone informacje zwrotne od klientów, jak również użytkownicy będą mogli dokonywać transakcji on-line (usługi on-line, pobieranie opłat, dostępne usługi, uwagi i skargi, zapytania, dostępność nowych usług, call centre itp.) (1 pkt) ↳ odpowiednie (przyjazne dla użytkowników) zagospodarowanie terenu wokół obiektów portowych (m.in. budowa miejsc parkingowych, przeładunkowych) (0,5 pkt) ↳ wykorzystanie strony internetowej lub innych narzędzi ICT w celu oceny poziomu satysfakcji użytkowników z otrzymanych usług (0,5 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.	Kryterium punktuje konkretne rozwiązania z zakresu polityk horyzontalnych: Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu zrównoważonego rozwoju (nie więcej niż 2 pkt.)np.: ↳ położenie portu poza obszarami objętymi formalna ochrona przyrody (0,5 pkt) ↳ zapewnienie w budowie portów infrastruktury zapewniającej odbiór ścieków, odpadów komunalnych, bezpieczne tankowanie paliwa (1 pkt) ↳ wyposażenie portu w stosownej wielkości parking (0,5 pkt) Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu wyrównywania szans (nie więcej niż 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) (0,5 pkt) ↳ przygotowanie infrastruktury w taki sposób, który ułatwi dostęp zmarginalizowanych grup społecznych (np. niepełnosprawnych) (0,5 pkt) ↳ wprowadzenie polityki cenowej korzystnej dla osób z marginalizowanych grup społecznych (np. dla różnych grup niepełnosprawnych) oraz obszarów słabo

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
					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 i zasobów naturalnych zagrożonych w wyniku organizowanych imprez czy wydarzeń (np. działania z zakresu prewencji i kontroli pożarów, inicjatywy zmierzające do uwrażliwienia na zjawiska wandalizmu itp.) (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). Premiowane będą tu projekty sprzyjające zwiększeniu transportu pasażerskiego.	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) ↳ projekty sprzyjające zwiększeniu transportu pasażerskiego (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 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 (0,5 pkt)
	Działanie 5.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej warunkującej rozwój regionalny kategoria interwencji nr Poddziałanie 5.1.5 – Śródlądowe drogi wodne (regionalne i lokalne)				
1	Wartość dofinansowania z EFRR* przypadająca na 1 jednostkę rezultatu	I – IV kwartyl	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*	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.

<table>
<tr><th>Lp.</th><th>Kryterium</th><th>Skala punktowa</th><th>Waga</th><th>Opis kryterium</th><th>Definicja kryterium</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>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 poddziałaniu będzie liczba kilometrów przebudowanej/rozbudowanej drogi wodnej.</td><td>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 w ramach danego konkursu) 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.</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Efektywność ekonomiczna projektu</td><td>I – IV kwartyl</td><td>5</td><td>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?</td><td>Kryterium określa, o ile razy korzyści społeczno-ekonomiczne (np. poprawa istniejącej infrastruktury, zmniejszenie kosztów eksploatacji statków - jako wyniku zwiększonej średniej prędkości przepływu, zwiększenia częstotliwości ruchu statków na liniach, mniejsza emisja gazów i pyłów do atmosfery, wzrost dostępności obiektów infrastruktury turystycznej, kulturalnej, gospodarczej 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 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 w ramach danego konkursu) 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 w ramach danego konkursu.
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>7. Wartość dofinansowania z EFRR* przypadająca na 1 jednostkę rezultatu Rezultatem w</td><td></td><td>0,4</td><td></td><td></td></tr>
</table></td></tr>
</table>

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
					<table><tr><td>poddziałaniu 5.1.5 będzie liczba kilometrów przebudowanej/rozbudowanej drogi wodnej.</td><td></td><td></td><td></td><td rowspan="3"></td></tr><tr><td>8. 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>
3	Wpływ na jakość, udogodnienia i bezpieczeństwo użytkowników	1-4 punkty	1	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.	Kryterium punktuje projekty zwiększające bezpieczeństwo infrastruktury i użytkowników: ↳ instalacja systemów monitoringu wokół infrastruktury dróg wodnych wraz z otoczeniem (1 pkt) Kryterium punktuje rozwiązania wpływające na poprawę jakości infrastruktury i jej użytkowania: ↳ systemy monitoringowe przepływu ludności oraz ewaluację danych powiązanych z aktualnymi i przyszłymi działaniami odnoszącymi się do infrastruktury dróg wodnych i zrealizowanych w ramach projektu (analiza społeczno-gospodarcza) mające na celu m.in. rozładowanie tłoku w miejscach newralgicznych (1 pkt) ↳ uruchomienie serwisów, za pośrednictwem których będą przekazywane i gromadzone informacje zwrotne od klientów, jak również użytkownicy będą mogli dokonywać transakcji on-line (usługi on-line, pobieranie opłat, dostępne usługi, uwagi i skargi, zapytania, dostępność nowych usług, call centre itp.) (1 pkt) ↳ odpowiednie (przyjazne dla użytkowników) zagospodarowanie terenu wokół infrastruktury dróg wodnych (m.in. budowa miejsc parkingowych, przeładunkowych) (0,5 pkt) ↳ wykorzystanie strony internetowej lub innych narzędzi ICT w celu oceny poziomu satysfakcji użytkowników z otrzymanych usług (0,5 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.	Kryterium punktuje konkretne rozwiązania z zakresu polityk horyzontalnych: Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu zrównoważonego rozwoju (nie więcej niż 1,5 pkt.)np.: ↳ wykorzystanie urobku z pogłębiania w sposób nieuciążliwy środowiskowo (0,5 pkt) ↳ prowadzenie robot hydrotechnicznych poza sezonem lęgowym w przypadku obszarów objętych ochrona przyrody (1 pkt) Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu wyrównywania szans (nie więcej niż 2,5 pkt.)np.:

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
					↳ 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) 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 infrastrukturę dróg wodnych i zasobów naturalnych zagrożonych w wyniku wzmożonego ruchu (np. działania z zakresu prewencji i kontroli pożarów, inicjatywy zmierzające do uwrażliwienia na zjawiska wandalizmu itp.) (0,5 pkt)
5	Komplementarność i spójność z innymi przedsięwzięciami w ramach różnych programów operacyjnych i pomocy zewnętrznej	1-4 punkty	7	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). Premiowane będą również projekty wpływające na jakość powiązań województwa z sąsiednimi województwami, krajem i zagranicą.	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 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.) (0,3 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) ↳ poprawa jakości powiązań województwa z sąsiednimi województwami, krajem i zagranicą (0,2 pkt) ↳ projekty realizowane w porozumieniach (0,5 pkt)

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
	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 kwartyl	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 ocenianie 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 w ramach danego konkursu) 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 kwartyl	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. Projekty będą ocenianie 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 w ramach danego konkursu) 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:

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
					$wr = wr_1 \times wr_2 \times wr_3$ *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

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
					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.	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

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
					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 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 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)
	Działanie 5.2. Infrastruktura transportowa służąca				

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
	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 kwartyl	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 w ramach danego konkursu) 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 kwartyl	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 w ramach danego konkursu) 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	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.

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
				analizie całkowitego współczynnika redukcji wypadkowości.	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: 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: Budowa wygrodzenia wzdłuż chodnika — 0,85

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
					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.	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

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
					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 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)

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
	Działanie 5.2. Infrastruktura transportowa służąca rozwojowi lokalnemu Poddziałanie 5.2.2 – Infrastruktura energii elektrycznej				
1	Wartość dofinansowania z EFRR* przypadająca na 1 jednostkę rezultatu	I – IV kwartyl	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 odbiorców mających dostęp do nowej / zmodernizowanej sieci energetycznej.	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 w ramach danego konkursu) 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 kwartyl	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 (np. zmniejszenie emisji gazów i pyłów do atmosfery ze źródła, zmniejszenie zużycia energii poprzez zmniejszenie strat przesyłowych 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 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 w ramach danego konkursu) 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 w ramach danego konkursu. 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

<table>
<tr><th>Lp.</th><th>Kryterium</th><th>Skala punktowa</th><th>Waga</th><th>Opis kryterium</th><th>Definicja kryterium</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>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 5.2.2 będzie liczba odbiorców mających dostęp do nowej / zmodernizowanej sieci energetycznej.</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 infrastruktury, wpływające na poprawę jakości infrastruktury i jej użytkowania:
↳ projekty mające na celu zastępowanie istniejącej produkcji energii z surowców kopalnych produkcją ze źródeł odnawialnych (1 pkt),
↳ rozwiązania mające na celu wyrównanie kosztu kWh wyprodukowanego z alternatywnych źródeł i kosztu kWh wyprodukowanego z tradycyjnych źródeł surowców kopalnych (0,5 pkt),
↳ systemy wykorzystujące odpady jako surowiec do produkcji energii (0,5 pkt),
↳ wdrożenie systemów pomiaru, obsługi i monitoringu wykorzystania energii w kontekście ich skalowalności, elastyczności i niezależności od dostawców (0,5 pkt),
↳ rozwiązania gwarantujące trwałość projektu w zakresie dostaw paliwa (0,5 pkt),
↳ uruchomienie serwisów, za pośrednictwem których użytkownicy będą mogli dokonywać transakcji on-line (zawieranie umów, odczyty liczników, pobieranie opłat, stan rozliczeń, uwagi i skargi, zapytania, dostępność dotychczasowych i nowych usług itp.) (0,5 pkt),
↳ wykorzystanie stron internetowych i innych narzędzi ICT w celu wdrożenia i promocji rozwiązań, usług i produktów czystej energii, w tym promocji lokalizowania ośrodków czystej energii na obszarach peryferyjnych (0,5 pkt).</td></tr>
<tr><td>4</td><td>Stopień wypełnienia polityk</td><td>1-4 punkty</td><td>2</td><td>Kryterium punktuje konkretne działania</td><td>Kryterium punktuje konkretne rozwiązania z zakresu polityk horyzontalnych:</td></tr>
</table>

Lp.	Kryterium	Skala punktowa	Waga	Opis kryterium	Definicja kryterium
	horyzontalnych			podjęte na rzecz realizacji polityk horyzontalnych: równość mężczyzn i kobiet oraz niedyskryminacji, zrównoważonego rozwoju, konkurencji oraz zamówień publicznych i społeczeństwa informacyjnego.	Wpływ na polityki horyzontalne z zakresu zrównoważonego rozwoju np.: ↳ zastosowanie technologii przyjaznych środowisku przyrodniczemu np. poprowadzenie alternatywnych dróg przebiegu linii energetycznych (0,5 pkt) ↳ projekt zawiera nowoczesne, energooszczędne rozwiązania techniczne i technologiczne (1 pkt). ↳ powiązanie z projektami mającymi na celu minimalizację wprowadzania energii do środowiska(hałasu, promieniowania, odpadów) (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), ↳ wprowadzenie polityki cenowej korzystnej dla osób z marginalizowanych grup społecznych (np. dla różnych grup niepełnosprawnych) oraz obszarów słabo rozwiniętych gospodarczo (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). Premiowane będzie zapewnienie dostępu do energii na terenach inwestycyjnych.	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) ↳ zapewnienie dostępu do energii na terenach inwestycyjnych (1 pkt) ↳ projekty, które powodują, że w pełni są wykorzystywane możliwości istniejącej infrastruktury (0,5 pkt) ↳ kontynuacja bądź uzupełnienie projektów zrealizowanych ze środków pomocowych (fundusze strukturalne, przedakcesyjne, kontrakt wojewódzki itp.) (1 pkt) ↳ projekty realizowane w porozumieniach (0,5 pkt)

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