

OŚ PRIORYTETOWA II NOWOCZESNA INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA, DZIAŁANIE 2.2 INFRASTRUKTURA DROGOWA

Etap I oceny

Lp.	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Ocena
Do etapu II oceny przechodzą wyłącznie wnioski, które spełniają wszystkie kryteria etapu I.			
Kryteria- wnioskodawca			
1.	Kwalifikowalność wnioskodawcy w ramach działania	Weryfikacja czy wnioskodawca jest wymieniony wśród podmiotów określonych w § 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 14 sierpnia 2015 r. w sprawie udzielania przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości pomocy finansowej w ramach osi priorytetowej II Nowoczesna Infrastruktura Transportowa Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 (Dz. U. 2015 r., poz. 1263).	0-1
Kryteria – projekt			
1.	Planowany okres realizacji projektu	Okres realizacji projektu nie przekracza 2 lat (czas od podpisania umowy o dofinansowanie do złożenia wniosku o płatność końcową) oraz nie wykracza poza końcową datę okresu kwalifikowalności wydatków w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia, tj. 31 grudnia 2023 r.	0-1
2	Obszar realizacji projektu	Sprawdzeniu podlega czy przedsięwzięcie będzie realizowane w: 1. jednym z miast wojewódzkich Polski Wschodniej (tj. Białymstoku, Kielcach, Lublinie, Olsztynie, Rzeszowie) i/lub 2. obszarze funkcjonalnym miasta wojewódzkiego Polski Wschodniej* i/lub 3. obszarze realizacji ZIT miasta wojewódzkiego Polski Wschodniej.	0-1

		<p>* obszar funkcjonalny miasta wojewódzkiego w rozumieniu § 2 pkt 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 14 sierpnia 2015 r. w sprawie udzielania przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości pomocy finansowej w ramach Osi priorytetowej II Nowoczesna Infrastruktura Transportowa Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 (Dz. U. 2015, poz. 1263).</p> <p>Dopuszcza się jednokrotne uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.</p>	
3	Wnioskowana kwota wsparcia jest zgodna z zasadami finansowania projektów obowiązującymi dla działania	<p>Wnioskodawca właściwie wyliczył wnioskowaną kwotę wsparcia w zakresie poziomu dofinansowania w ramach działania 2.2 tj. maksymalny poziom dofinansowanie UE wydatków kwalifikowanych w ramach projektu nie przekracza 85%.</p> <p>Kwoty wskazane przez wnioskodawcę w złożonym wniosku o dofinansowanie są naliczone prawidłowo pod względem rachunkowym.</p> <p>Dopuszcza się jednokrotne uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.</p>	0-1
4	Projekt jest zgodny z ogólnymi zasadami ustanowionymi w art. 7 i 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013	<p>Ocenie podlega, czy projekt jest zgodny z zasadami horyzontalnymi UE:</p> <p>1. promowanie równości szans kobiet i mężczyzn oraz niedyskryminacji, zgodnie z art. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. Zgodnie z zasadą realizacja projektu nie może przyczyniać się do nierównego traktowania osób ze względu na płeć, rasę, pochodzenie etniczne, narodowość, religię, wyznanie, światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną;</p> <p>2. zrównoważony rozwój, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., tj. w zakresie wymogów ochrony środowiska, efektywnego gospodarowania zasobami, dostosowania do zmian klimatu i łagodzenia jego skutków, różnorodności</p>	0-1

		<p>biologicznej, odporności na klęski żywiołowe oraz zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem związanym z ochroną środowiska. Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju wsparcie nie może być udzielone na projekty prowadzące do degradacji lub znacznego pogorszenia stanu środowiska naturalnego.</p> <p>Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każdy z podpunktów.</p> <p>Ocena jest dokonywana na podstawie oświadczenia wnioskodawcy.</p> <p>Niezależnie od tego, na etapie II oceny projektu będą oceniane istotne aspekty projektu, mające wpływ na spełnienie wymogów art. 8 <i>Zrównoważony rozwój</i>.</p> <p>Dopuszcza się jednokrotne uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.</p>	
5	Projekt nie został zakończony przed złożeniem wniosku o dofinansowanie	<p>Sprawdzenie czy inwestycja nie wyczerpuje przesłanek art. 65 ust. 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 tj. czy projekt nie został fizycznie ukończony bądź w pełni zrealizowany przed przedłożeniem do oceny projektu, niezależnie od tego, czy wszystkie powiązane płatności zostały przez wnioskodawcę dokonane.</p> <p><i>Jako fizyczne ukończenie bądź pełną realizację projektu należy rozumieć podpisanie protokołu odbioru końcowego w ramach ostatniego kontraktu na roboty budowlane (w przypadku projektu, w ramach którego realizowanych jest kilka etapów, dotyczy ostatniego etapu).</i></p>	0-1
6	Projekt został ujęty w Planie Transportowym dla Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020	<p>Projekt jest ujęty w załączniku <i>Lista projektów drogowych w podziale na województwa Polski Wschodniej</i> do Planu Transportowego POPW albo w projekcie ww. Planu w wersji aktualnej na moment złożenia wniosku o dofinansowanie projektu.</p> <p>Dopuszcza się jednokrotne uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium w zakresie</p>	0-1

		określonym w regulaminie konkursu.	
Kryteria– wniosek			
1	Dysponowanie pozwoleniem na budowę / decyzją ZRiD	Wypełnieniem kryterium jest dysponowanie pozwoleniem na budowę / decyzją ZRiD.	0-1
Etap II oceny			
A. Niespełnienie jednego z kryteriów powoduje odrzucenie wniosku na etapie II oceny.			
Lp.	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Ocena
1	Kategoria drogi	<p>Sprawdzeniu podlega czy projekt dotyczy budowy/przebudowy drogi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ krajowej lub wojewódzkiej w obrębie miast wojewódzkich lub/i ▪ wojewódzkiej w obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich PW lub obszarach realizacji ZIT miasta wojewódzkiego lub/i ▪ krajowej w obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich PW lub obszarach realizacji ZIT miasta wojewódzkiego, zarządzanej na podstawie porozumienia z GDDKiA, o którym mowa w art. 19, ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. <p>Dopuszcza się jednokrotne uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.</p>	0-1
2	Łączność z siecią dróg krajowych	Sprawdzeniu podlega czy projekt dotyczy budowy / przebudowy drogi wojewódzkiej / dróg wojewódzkich łączącej / ych się z siecią dróg krajowych na obszarze realizacji działania 2.2 POPW za pomocą drogi wojewódzkiej o głównych parametrach (dopuszczalny nacisk na oś, przekrój drogi, przepustowość) wynikających z analiz ruchu przyjętych w studium wykonalności projektu.	0-1

		<p>W przypadku budowy/przebudowy drogi krajowej kryterium uważa się za spełnione.</p> <p>Dopuszcza się jednokrotne uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.</p>	
3	Wpływ na ruch w centrum miasta	<p>Realizacja projektu nie skutkuje zwiększeniem natężenia ruchu drogowego w centrum miasta (centrum miasta zgodne z zapisami Planu Transportowego POPW lub projektu ww. dokumentu w wersji aktualnej na moment złożenia wniosku o dofinansowanie).</p> <p>Dopuszcza się jednokrotne uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.</p>	0-1
4	Podniesienie parametrów infrastruktury drogowej	<p>Realizacja projektu spowoduje podniesienie parametrów planowanej do zrealizowania infrastruktury drogowej w stosunku do stanu wyjściowego.</p> <p>Dopuszcza się jednokrotne uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.</p>	0-1
5	Trwałość projektu	<p>Finansowa: Ocena czy deklarowane zasoby finansowe na realizację projektu są możliwe do zapewnienia i są wystarczające do sfinansowania kosztów projektu podczas jego realizacji, a następnie eksploatacji. Projekt zachowuje trwałość finansową, jeśli skumulowane saldo przepływów pieniężnych projektu i wnioskodawcy z projektem jest nieujemne w każdym roku okresu referencyjnego. Wystąpienie ujemnego salda w rachunku przepływów pieniężnych nawet dla jednego roku w ramach okresu referencyjnego i niewskazanie źródła pokrycia deficytu przez wnioskodawcę powoduje negatywną ocenę wniosku w tym aspekcie.</p> <p>Funkcjonowania: Ocena czy wnioskodawca zamierza wykorzystywać produkty projektu zgodnie z przeznaczeniem oraz czy założone cele projektu zostaną w pełni osiągnięte.</p> <p>Sprawdzeniu będzie podlegać także zapewnienie przez wnioskodawcę we wniosku o dofinansowanie trwałości operacji. Zgodnie z zapisami art. 71 Rozporządzenia</p>	0-1

		<p>PE i Rady (UE) nr 1303/2013 kryterium trwałości operacji uważa się za niespełnione, jeżeli w okresie 5 lat od płatności końcowej na rzecz beneficjenta, zajdzie jakakolwiek z poniższych okoliczności:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zaprzestanie działalności produkcyjnej lub przeniesienie jej poza obszar objęty programem, b) zmiana własności elementu infrastruktury, która daje przedsiębiorstwu lub podmiotowi publicznemu nienależne korzyści, c) istotna zmiana wpływająca na charakter operacji, jej cele lub warunki wdrażania, która mogłaby doprowadzić do naruszenia jej pierwotnych celów. <p>Dopuszcza się jednokrotne uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.</p>	
6	Poprawność analizy ekonomicznej	<p>Analiza społeczno-ekonomiczna powinna zostać przeprowadzona zgodnie z wykładnią Komisji Europejskiej i wytycznymi krajowymi. Weryfikacji zostanie poddana spójność analizy ekonomicznej z danymi zawartymi w Studium Wykonalności, a ponadto zasadność realizacji projektu z punktu widzenia społeczno-ekonomicznego zgodnie z wynikami analizy kosztów i korzyści.</p> <p>Weryfikacji podlegać będzie w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Czy prawidłowo określono obszar oddziaływania projektu oraz jego interesariuszy? b) Czy przeprowadzono analizę wariantów oraz opisano ją w studium wykonalności lub czy została opisana analiza wariantów przeprowadzona uprzednio w ramach innego opracowania? c) Czy wykonano prognozę popytu dla wariantu bezinwestycyjnego i inwestycyjnego, i (jeśli dotyczy) dla analizowanych wariantów alternatywnych, z odpowiednimi założeniami, metodyką i spójnością zarówno z zakresem projektu, jak i bieżącymi trendami rozwojowymi przedmiotowej gałęzi transportu? d) Czy założono odpowiedni okres referencyjny? e) Czy dla całości analizy przyjęto ceny realne? f) Czy analizy dokonano w cenach netto? 	0-1

		<p>g) Czy przyjęto prawidłową społeczną stopę dyskonta?</p> <p>h) Czy prawidłowo dokonano korekt fiskalnych, oraz (jeśli dotyczy) przekształcenia cen rynkowych w ceny rozrachunkowe w odniesieniu do wyników analizy finansowej?</p> <p>i) Czy z analizy ekonomicznej wyłączono przychody operacyjne oraz przychody finansowe?</p> <p>j) Czy prawidłowo określono katalog korzyści i kosztów społeczno-ekonomicznych oraz założenia i metodykę ich kwantyfikacji zgodnie z wytycznymi i/lub w nietypowych przypadkach posłużono się metodyką autorską?</p> <p>k) Czy przyjęto i opisano realne założenia oraz akceptowalną metodykę dla wszystkich pozycji ekonomicznych przyjętych do kalkulacji, w stopniu szczególności umożliwiającym ich weryfikację?</p> <p>l) Czy wyliczono wartość rezydualną w analizie ekonomicznej zgodnie z wytycznymi i opisano założenia przyjęte w kalkulacji?</p> <p>m) Czy dla wskaźników efektywności ekonomicznej wykonano analizę wrażliwości?</p> <p>n) Czy w kalkulacjach analizy społeczno-ekonomicznej przedłożonych w arkuszu kalkulacyjnym nie ma błędów matematycznych i/lub metodycznych?</p> <p>o) Czy wskaźnik ekonomicznej wartości bieżącej netto inwestycji ENPV ma wartość większą od 0?¹</p> <p>p) Czy wskaźnik ekonomicznej wewnętrznej stopy zwrotu z inwestycji ERR jest wyższy od przyjętej w analizie stopy dyskontowej?</p> <p>q) Czy wskaźnik Korzyści/Koszty (B/C) jest większy lub równy 1?</p> <p>r) Czy efekty społeczno-gospodarcze projektu, których nie da się wyrazić w wartościach pieniężnych zostały opisane ilościowo i jakościowo z uwzględnieniem wszystkich istotnych skutków realizacji projektu?</p>	
--	--	---	--

¹ Ujemna wartość ENPV może być do przyjęcia w pewnych wyjątkowych przypadkach, jeśli projekt niesie ze sobą istotne korzyści nie dające się oszacować w kategoriach pieniężnych, pod warunkiem jednak, że korzyści takie zostaną szczególnie określone.

		<p>Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każde z pytań pomocniczych.</p> <p>Dopuszcza się jednokrotne uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.</p>	
7	Poprawność wskaźników monitorowania	<p>Dokonując oceny projektu według tego kryterium należy stwierdzić:</p> <p>a) czy w projekcie znajdują się wszystkie adekwatne do zakresu projektu wskaźniki?</p> <p>b) czy wartości docelowe wskaźników są realne do osiągnięcia?</p> <p>c) czy podany rok osiągnięcia wartości docelowej wskaźników jest właściwy do zaplanowanego czasu realizacji projektu?</p> <p>d) czy wybrane wskaźniki, w korespondencji z AKK, są adekwatne dla oczekiwanych rezultatów działania 2.2?</p> <p>Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każde z pytań pomocniczych.</p> <p>Dopuszcza się jednokrotne uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.</p>	0-1
8	Kwalifikowalność wydatków	<p>Weryfikacja wydatków zaplanowanych w projekcie zgodnie z <i>Wytocznymi w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020</i> oraz z kategoriami wydatków kwalifikowalnych wskazanymi w regulaminie konkursu.</p> <p>Dopuszcza się jednokrotne uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.</p>	0-1
9	Spójność wewnętrzna projektu	<p>Weryfikacji zostanie poddana logika interwencji, tzn. czy planowane w projekcie działania wynikają z przeprowadzonych analiz oraz są spójne z diagnozą potrzeb, celami projektu, nakładami, założonymi wskaźnikami realizacji oraz są wykonalne.</p> <p>Dopuszcza się jednokrotne uzupełnienie lub poprawienie wniosku o</p>	0-1

		dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.	
10	Zgodność projektu z polityką ochrony środowiska	<p>Ocena zgodności z ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 3 października 2008 r. (Dz. U. 2017, poz. 1405, z późn. zm.).</p> <p>Sprawdzenie, czy dla projektu wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach obejmującą pełen zakres projektu. W przypadku, gdy przedkładanych jest kilka decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach sprawdzeniu podlega uzasadnienie takiego podejścia oraz to czy przedstawiona dokumentacja uwzględnia kumulatywny wpływ projektu na środowisko.</p> <p>Dopuszcza się jednokrotne uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.</p>	0-1
11	Odporność na zmiany klimatu	<p>a) Projekt jest zgodny z dokumentami:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ „Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” oraz ▪ „Ocena ryzyka na potrzeby zarządzania kryzysowego. Raport o zagrożeniach bezpieczeństwa narodowego”, <p>b) W projekcie przeanalizowano ryzyko zalania, podtopienia, osuwiska czy innego niekorzystnego zdarzenia, skutkującego uszkodzeniem lub zniszczeniem infrastruktury wytworzonej w wyniku realizacji projektu. Tam gdzie ma to uzasadnienie, zastosowano rozwiązania zwiększające odporność infrastruktury w przypadku nasilonej częstotliwości występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych lub też rozwiązania ograniczające ryzyko wpływu tego typu zjawisk na zachowanie stabilności i trwałości projektu. Rozwiązania te powinny dotyczyć zarówno etapu realizacji przedsięwzięcia, jak też dalszego utrzymania wybudowanej infrastruktury.</p> <p>Kryterium b) jest również spełnione w przypadku, jeżeli w wyniku analizy ryzyka przeprowadzonej w studium wykonalności lub w raporcie oddziaływania na środowisko stwierdzono brak konieczności stosowania tego typu rozwiązań.</p> <p>Aby pozytywnie ocenić całe kryterium należy odpowiedzieć TAK na każdy</p>	0-1

		z podpunktów. Dopuszcza się jednokrotne uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.	
12	Adaptacja do zmian klimatu	W projekcie uwzględniono rozwiązania: a) zapobiegające uszkodzeniom lub przedwczesnemu zużyciu nawierzchni drogi, b) dostosowujące do warunków okresowego występowania nawalnych deszczy czy gwałtownych roztopów. Kryterium b) jest również spełnione w przypadku, kiedy w wyniku analizy ryzyka w studium wykonalności lub w raporcie oddziaływania na środowisko, stwierdzono brak konieczności stosowania tego typu rozwiązań. Dopuszcza się jednokrotne uzupełnienie lub poprawienie wniosku o dofinansowanie w części dotyczącej spełniania niniejszego kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.	0-1

B. Wymagane jest uzyskanie minimum 60% punktów (24 pkt.) z wszystkich możliwych do osiągnięcia w ramach kryteriów punktowych.

Lp.	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Punktacja (zasady oceny)	Liczba punktów	Max. punktacja
1.	Realizacja celów osi priorytetowej	Wprowadzenie preferencji dla projektów: polegających na budowie/przebudowie dróg łączących się bezpośrednio z siecią TEN-T, wpływających na zmniejszenie zatłoczenia i ograniczeń	Bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T w obrębie miast wojewódzkich PW, ich obszarów funkcjonalnych albo obszarów realizacji ZIT.	6	19
			Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ocena na podstawie wskaźników wyliczonych w analizie ekonomicznej: oszczędność kosztów wypadków drogowych.	4	
			Zmniejszenie zatłoczenia i ograniczeń przepustowości infrastruktury drogowej. Ocena na podstawie wskaźników wyliczonych w analizie ekonomicznej: oszczędność kosztów czasu w przewozach pasażerskich i towarowych, oszczędność kosztów eksploatacji pojazdów.	5	

		przepustowości dróg oraz poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i środowiska.	Poprawa stanu środowiska. Ocena na podstawie wskaźników wyliczonych w analizie ekonomicznej: oszczędność kosztów zanieczyszczenia środowiska uwzględniająca m.in. zmniejszenie emisji gazów, emisji hałasu.	4	
2.	Przygotowanie projektu do realizacji	Rozpoczęcie procesu wyłaniania wykonawcy robót budowlanych.	Ogłoszenie postępowania mającego na celu wybór wykonawcy robót budowlanych.	3	5
		Premiowane będzie udokumentowanie rozpoczęcia ww. procesów na moment złożenia wniosku o dofinansowanie	Otwarcie ofert w ramach postępowania mającego na celu wybór wykonawcy robót budowlanych w projekcie.	2	
3.	Projekt zintegrowany	Wprowadzenie preferencji dla projektów zintegrowanych.	Projekt zintegrowany to co najmniej dwa projekty różnych beneficjentów, powiązane ze sobą tematycznie w ramach wspólnego celu, który zostanie osiągnięty dzięki ich realizacji.	5	5
4.	Komplementarność	Powiązanie z projektami zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub planowanymi do realizacji.	Projekt jest komplementarny ze zrealizowanymi dotychczas lub realizowanymi / planowanymi do realizacji w latach 2004-2020 projektami infrastrukturalnymi zlokalizowanymi na obszarze realizacji działania 2.2:		6
			▪ w obrębie tych samych ciągów komunikacyjnych (z uwzględnieniem innych aniżeli drogowa rodzajów infrastruktury transportowej),	2	
			▪ położonych na tej samej lub bezpośrednio do niej przylegającej drodze,	2	
			▪ poprawiającymi skomunikowanie z drogami wyższej kategorii.	2	
5.	Kontrakt terytorialny lub strategia ZIT	Wprowadzenie preferencji dla projektów ujętych w	Projekt jest ujęty w kontrakcie terytorialnym lub strategii ZIT miasta wojewódzkiego, obowiązujących na moment złożenia wniosku o dofinansowanie.	5	5

		kontraktach terytorialnych lub strategiach ZIT.			
MAKSYMALNA LICZBA PUNKTÓW					40