

Soubor kritérií pro vyhodnocení projektových klastrů																									
Soubor kritérií	Předběžný návrh (MD)	Bodové hodnocení experta 1	Bodové hodnocení experta 2	Bodové hodnocení experta 3	Bodové hodnocení experta 4	Bodové hodnocení experta 5	Bodové hodnocení experta 6	Bodové hodnocení experta 7	Bodové hodnocení experta 8	Bodové hodnocení experta 9	Bodové hodnocení experta 10	Bodové hodnocení experta 11	Bodové hodnocení experta 12	Bodové hodnocení experta 13	Bodové hodnocení experta 14	Bodové hodnocení experta 15	Bodové hodnocení experta 16	Bodové hodnocení experta 17	Bodové hodnocení experta 18	Aritmetický průměr	Medián	Průměrná odchylka	Rozptyl	Směrodatná odchylka	Výsledná hodnota bodového hodnocení
Územní význam																									
Kritérium: Hlavní síť TEN-T																									
Klastr součástí hlavní sítě TEN-T	30	30	30	30	20	30	30	30	30	20	35	30	30	60	30	30	30	30	15	30,00	30	4,67	90	9,49	30
Klastr není součástí hlavní sítě TEN-T	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0,26	0	0	0	0	0
Kritérium: Rozšířená hlavní síť TEN-T																									
Klastr je součástí rozšířené hlavní sítě TEN-T	20	20	20	20	15	20	20	25	20	20	25	20	20	40	20	20	20	20	10	20,79	20	3,60	37,33	6,11	20
Klastr není součástí rozšířené hlavní sítě TEN-T	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kritérium: Globální síť TEN-T																									
Klastr je součástí globální sítě	10	7	15	10	10	10	10	15	10	5	15	10	10	20	10	10	10	10	5	10,63	10	2,91	14,96	3,87	10
Klastr není součástí globální sítě	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0	0
Kritérium: Propojení metropolí - základní a doplňkové potřeby																									
Základní potřeby	50	40		50	50	50	55	50	50	30	50	50	50	50	50	50	50	50	30	47,50	50	5,47	52,67	7,26	50
Doplňkové potřeby	15	13	20	20	20	20	10	20	30	20	15	15	15	15	15	15	15	15	20	17,26	15	3,61	20,38	4,51	15
Klastr nepropojuje metropole	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0	0
Kritérium: Infrastruktura pro nákladní dopravu																									
Páteční tahy pro nákladní železniční a vodní dopravu	50	50	50	50	40	50	45	50	50	50	50	50	50	100	50	50	50	50	30	50,79	50	6,53	200,67	14,17	50
Tahy napojující strategicky významné průmyslové zóny mimo páteční hlavní tahy	20	20			20	20	25	20	20	30	20	20	20	20	25	20	20	20	30	21,76	20	2,67	12,22	3,5	20
V ostatních případech	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0	0
Kritérium: Propojení aglomerací ITI na spádové metropole – základní a doplňkové potřeby																									
Napojení aglomerací ITI na jejich spádové metropole	40	35	40	40	60	50	40	40	40	40	40	40	40	40	40	50	40	40	30	41,32	40	3,73	40,67	6,38	40
Doplňkové potřeby	10	10	10	10	30	15	10	10	10	20	10	10	10	10	10	20	10	10	10	12,37	10	3,73	29,56	5,44	10
Spojení sousedních metropolí	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0	0
Kritérium: Příměstské vztahy metropolí																									
Úsek je klíčový pro udržitelnou městskou mobilitu metropole	30	20	30	40	60	40	30	30	30	30	30	30	30	30	30	40	30	30	30	32,63	30	5,6	72,89	8,54	30
Úsek není klíčový pro udržitelnou městskou mobilitu metropole	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0	0
Kritérium: Propojení metropolí – cílové potřeby																									
Klastr, kde je možné dosáhnout nových přínosů	15	15	15	10	30	20	15	20	15	30	15	15	15	15	15	20	15	15	10	16,84	15	4,27	32,67	5,72	15
Klastr, kde není možné dosáhnout nových přínosů	0	0			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0	0
Kritérium: Propojení aglomerací ITI na spádové metropole – cílové potřeby																									
Klastr splňující základní potřeby a současně je možné dosáhnout dalších přínosů.	10	10	10	10	20	10	10	10	10	20	10	10	10	10	15	15	10	10	20	12,11	10	3,2	16	4	10
V opačném případě	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0	0
Kritérium: Propojení sousedních aglomerací ITI																									
Klastr je dalším prvkem základní sítě národní úrovně zajišťující spojení sousedních aglomerací ITI	10	10	10	10	20	15	10	10	20	15	10	10	10	10	10	15	10	10	20	12,37	10	3,56	16,22	4,03	10
V opačném případě	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0	0
Kritérium: Významná mezinárodní spojení mimo TEN-T a napojení odlehklých regionů																									
Tahy důležité pro tranzitní dopravu, které pomáhají odlehčit přetížené tahy v okolí metropolí	15	15		20	15	20	15	20	20	15	20	15	15	15	20	15	15	15	30	17,50	15	4,24	36,97	6,08	15
Tahy zajišťující významná mezinárodní spojení mimo TEN-T do významnějších center v zahraničí mimo metropole	10	10		20	10	15	10	15	15	10	15	10	10	10	10	10	10	10	30	12,78	10	4,71	40,37	6,35	10
Tahy zajišťující napojení dalších významných měst, které nejsou součástí ITI a které neleží na síti TEN-T (např. Znojmo, Česká Lípa)	10	10		20	10	10	10	15	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	20	11,39	10	3,4	21,28	4,61	10
Tahy napojující odlehlé regiony se soustředěnou podporou státu (např. Jesenicko nebo Šluknovský výběžek)	5	5		20	5	5	10	10	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6,39	5	3,07	18,43	4,29	5
V ostatních případech	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0	0
Kritérium: Příměstské vztahy v aglomeracích ITI																									

Soubor kritérií pro vyhodnocení projektových klastrů																									
Soubor kritérií	Předběžný návrh (MD)	Bodové hodnocení experta 1	Bodové hodnocení experta 2	Bodové hodnocení experta 3	Bodové hodnocení experta 4	Bodové hodnocení experta 5	Bodové hodnocení experta 6	Bodové hodnocení experta 7	Bodové hodnocení experta 8	Bodové hodnocení experta 9	Bodové hodnocení experta 10	Bodové hodnocení experta 11	Bodové hodnocení experta 12	Bodové hodnocení experta 13	Bodové hodnocení experta 14	Bodové hodnocení experta 15	Bodové hodnocení experta 16	Bodové hodnocení experta 17	Bodové hodnocení experta 18	Aritmetický průměr	Medián	Průměrná odchylka	Rozptyl	Směrodatná odchylka	Výsledná hodnota bodového hodnocení
Úseky, které jsou klíčové pro udržitelnou městskou mobilitu center aglomerací	10	8	10	10	40	20	5	10	10	20	10	10	10	10	10	15	10	10	20	13,05	10	6,12	69,45	8,33	10
V opačném případě	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stav klastru																									
Kritérium: Základní potřeby																									
Základní potřeby jsou dokončeny – klastř je zcela funkční a je vyřazen z hodnocení jako dokončený																									
Klastř je ve fázi realizace, je nutné ho dokončit, bude zařazen do samostatného hodnocení rozestavěných klastrů	0	2		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,11	0	0,26	0,25	0,5	0
Řešený klastř je v současnosti nefunkční (missing link) a nebyla zahájena příprava projektů	30	20		30	30	30	30	30	30	30	25	30	30	30	30	30	30	30	20	28,61	30	4,5	65,09	8,07	30
Řešený klastř je v současnosti nefunkční (missing link) a příprava klastru na realizaci v současnosti probíhá	25	15		25	25	25	25	25	25	25	30	25	25	25	25	25	25	25	20	24,44	25	3,43	48,84	6,99	25
Řešený klastř je v současnosti částečně funkční a nebyla zahájena příprava projektů	10	10		15	20	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	20	11,39	10	3,4	21,28	4,61	10
Řešený klastř je v současnosti částečně funkční a byla zahájena příprava projektů	0	0		10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,56	0	1,29	6,22	2,49	0
Nejde o klastř základních potřeb	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0	0
Kritérium: Doplnkové potřeby																									
Doplnkové potřeby jsou dokončeny – klastř je zcela funkční a je vyřazen z hodnocení jako dokončený						0																			
Klastř je ve fázi realizace, je nutné ho dokončit, bude zařazen do samostatného hodnocení rozestavěných klastrů	0	3		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,18	0	0,40	0,56	0,75	0
Nebyla zahájena příprava projektů	5	2		5	5	5	5	5	5		5	5	5	5	5	5	5	10	5,12	5	1,33	5,79	2,41	5	
Byla zahájena příprava projektů nebo nejde o klastř doplnkových potřeb	0	2		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,12	0	0,27	0,25	0,50	0
Kritérium: Cílové potřeby																									
Cílové potřeby jsou dokončeny – klastř je zcela funkční a je vyřazen z hodnocení jako dokončený																									
klastř je ve fázi realizace, je nutné ho dokončit, bude zařazen do samostatného hodnocení rozestavěných klastrů	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0	0
Byla zahájena příprava klastru cílové potřeby	15	15		15	15	25	15	15	15	10	15	15	15	15	15	15	15	20	15,56	15	2,86	25,99	5,1	15	
Nebyla zahájena příprava klastru cílové potřeby	5	5		10	10	10	5	5	5	0	5	5	5	5	5	5	5	10	5,83	5	2,5	9,72	3,12	5	
Nejedná se o klastř cílové potřeby	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0	0
Životní prostředí																									
Kritérium: Emise skleníkových plynů																									
Přímá elektrizace a projekty zajišťující větší využívání železniční dopravy v elektrické trakci a vodní dopravy s alternativním pohonem	20	20		40	40	20	20	20	20	20	20	20	20	100	20	30	20	30	10	27,22	20	14,71	480,78	21,93	10
Větší využívání neelektrizované železniční dopravy a vodní dopravy,projekty zajišťující větší plynulost silniční dopravy	10	10		20	10	20	10	10	10	15	10	10	10	20	10	10	10	0	10	11,39	10	4,17	26,25	5,12	5
Projekty nepřinesou změnu v emisích skleníkových plynů	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0		0
Projekty přinášející vyšší indukci silniční dopravy nebo převod ze železniční a vodní dopravy na dopravu silniční, nebo znamenají větší spotřebu energie v silniční dopravě	-10	-10	-5	-10	-10	-10	0	-20	-10	-15	-10	-10	-10	-100	-10	-20	-10	-10	0	-14,74	-10	11,91	534,89	23,13	-5
Kritérium: Emise znečišťujících látek v urbanizovaném území																									
Přímá elektrizace a klastř zajišťující větší využívání železniční dopravy v elektrické trakci a vodní dopravy	10	10		20	30	10	10	15	10	15	10	10	20	100	10	20	10	15	10	18,61	10	13,33	516,67	22,73	10
Klastř zajišťující větší využívání neelektrizované železniční dopravy a vodní dopravy, klastř zajišťující větší plynulost silniční dopravy, pokud zároveň nepřinesou indukci silniční dopravy	5	5		10	5	10	5	10	5	10	5	5	10	5	5	5	5	0	10	6,39	5	2,76	9,12	3,02	5
Klastř nepřinesou změnu v emisích znečišťujících látek	0	0		0	0	0	0	0	0	-10	0	0		0	0	0	0	0	0	-0,59	0	1,33	6,23	2,5	0

Soubor kritérií pro vyhodnocení projektových klastrů																									
Soubor kritérií	Předběžný návrh (MD)	Bodové hodnocení experta 1	Bodové hodnocení experta 2	Bodové hodnocení experta 3	Bodové hodnocení experta 4	Bodové hodnocení experta 5	Bodové hodnocení experta 6	Bodové hodnocení experta 7	Bodové hodnocení experta 8	Bodové hodnocení experta 9	Bodové hodnocení experta 10	Bodové hodnocení experta 11	Bodové hodnocení experta 12	Bodové hodnocení experta 13	Bodové hodnocení experta 14	Bodové hodnocení experta 15	Bodové hodnocení experta 16	Bodové hodnocení experta 17	Bodové hodnocení experta 18	Aritmetický průměr	Medián	Průměrná odchylka	Rozptyl	Směrodatná odchylka	Výsledná hodnota bodového hodnocení
Klastry přinášející vyšší indukci silniční dopravy a / nebo převod ze železniční a vodní dopravy na dopravu silniční, nebo budou znamenat větší spotřebu energie v silniční dopravě	-5	0		-5	-5	-5	0	-10	-5	-5	-5	-5	-10	-100	-5	-10	-5	-5	0	-10,28	-5	12,57	580,14	24,09	-5
Kritérium: Energetická náročnost dopravy																									
Patří přímá elektrizace a projekty zajišťující větší využívání železniční dopravy v elektrické trakti a vodní dopravy	10	10		20	30	10	10	10	10	20	10	10	10	10	10	20	10	15	0	12,50	10	5,29	52,21	7,23	30
Projekty zajišťující větší využívání neelektrizované železniční dopravy a vodní dopravy. Dále sem patří klastry zajišťující větší plynulost silniční dopravy, pokud zároveň nepřinesou indukci silniční dopravy	5	4		10	5	10	5	5	5	-15	5	5	5	5	5	5	5	0	0	4,94	5	3,29	31,51	5,61	15
Klastry nepřinesou změnu v energetické náročnosti	0	0		0	0	0	0	0	0	-10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-0,56	0	1,29	6,22	2,49	0
Klastry přinášející vyšší indukci silniční dopravy a / nebo převod ze železniční a vodní dopravy na dopravu silniční, nebo budou znamenat větší spotřebu energie v silniční dopravě	-5	-5		-5	-5	-5	0	-5	-5	-15	-5	-5	-5	-5	-5	-10	-5	-5	0	-5,59	-5	2	12,07	3,47	-15
Kritérium: Hluková zátěž																									
Klastry s pozitivním vlivem na snižování hladiny hluku	5	5		50	5	5	5	5	10	5	10	5	10	5	5	5	5	5	10	8,61	5	6,21	127,75	11,3	10
Neutrální klaster	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0	0
Kritérium: Nehodovost																									
Projekty s převodem na ty druhy dopravy, které vykazují nižší nehodovost	15	10		30	20	10	10	15	10	20	15	15	15	15	15	15	15	15	5	14,72	15	4,74	0,13	0,36	15
Klaster odstraňuje riziková místa na infrastruktuře	10	10		15	10	20	10	10	20	15	10	10	10	10	10	10	10	10	10	11,67	10	3,67	22,21	4,71	10
Neutrální klaster	0	1		0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,33	0	0,71	1,57	1,25	0
Kritérium: Fragmentace krajiny																									
Klastry zaměřené na snižování fragmentace krajiny	5	5			5	10	5	5	5	10	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5,59	5	1,9	7,26	2,69	5
Neutrální klaster	0	0			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0	0
Klaster zvyšující fragmentaci krajiny	-5	-3			-5	-5	0	-5	-5	0	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-4,29	-5	1,77	5,08	2,25	-5
Kritérium: Zábor území																									
Klaster při své modernizaci je veden ve stejné stopě, a má tak neutrální vliv na zábor území	5	5			5	5	5	5	5	0	5	5	5	5	5	5	5	0	15	5,00	5	2	12,07	3,47	5
Klaster má malý vliv na nový zábor území (vysokorychlostní tratě, rozšíření stávajících silnic, projekty 2+1 bez další doprovodné komunikace)	0	0			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-5	10	0,29	0	1,33	6,23	2,5	0
Velký vliv mají komunikace 2+2 s doprovodnou silnicí	-5	-3			-5	-5	0	-5	-5	0	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-10	0	-4,29	-5	2	6	2,45	-5
Zjednodušená analýza nákladů a přínosů - časová dostupnoast																									
Kritérium: Průměrná rychlost dosažení center vzdušnou vzdáleností																									
Rychlost pod 40 km/h	20	15			25	30	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20,59	20	4,56	67	8,19	20
	15	12			20	25	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15,71	15	3,88	42	6,48	15
40 – 49 km/h	15	15			20	25	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15,88	15	3,85	41,97	6,48	15
	10	10			15	15	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10,59	10	2,56	18,28	4,28	10
50 – 69 km/h	10	10			15	15	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10,59	10	2,56	18,28	4,28	10
	5	5			10	10	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5,59	5	1,9	7,26	2,69	5
70 – 89 km/h	5	5			10	10	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5,59	5	1,9	7,26	2,69	5
	0	5			5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,59	0	1,23	2,9	1,7	0
90 km/h a více	0	3			5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,47	0	0,98	1,99	1,41	0
	0	3			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,18	0	0,4	0,56	0,75	0
Kapacita, předpokládaná intenzita																									
Kritérium: Odstranění omezujících míst																									
Klastry přispívající k odstraňování kapacitních nedostatků	20	10		30	20	20	20	30	20	40	20	20	20	20	20	20	20	20	20	21,67	20	5,95	75,07	8,66	20
V opačném případě	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0	0
Kritérium: Soulad kapacity																									
Klastry, které jsou v souladu mezi návrhovými parametry klastru a prognózovanými intenzitami jsou hodnoceny	0	0		0	0	0	10	0	0 b.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,59	0	1,29	6,22	2,49	0
U klastrů s mírným převisem návrhových parametrů nad prognózovanými intenzitami bude bodové hodnocení	-10	-5		-10	-10	-10	0	0	0	-5	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-8,24	-10	3,79	19,94	4,47	-10
U projektů s velkým převisem návrhových parametrů nad prognózovanými intenzitami je bodové hodnocení	-30	-20	-25	-20	-30	-30	0	-20	-15	-20	-30	-30	-30	-30	-30	-30	-30	-30	-30	-27,35	-30	6,23	73,78	8,59	-30
Zlepšení podmínek pro multimodalitu																									
Kritérium: Multimodální nákladní doprava																									
Přínos klastru dopravní infrastruktury pro multimodální nákladní dopravu	20	20		30	20	30	15	20	20	25	20	20	30	40	20	20	20	20	20	22,78	20	6,52	75,14	8,67	25
V opačném případě	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0	0
Kritérium: Multimodální osobní doprava																									

Soubor kritérií pro vyhodnocení projektových klastrů																									
Soubor kritérií	Předběžný návrh (MD)	Bodové hodnocení experta 1	Bodové hodnocení experta 2	Bodové hodnocení experta 3	Bodové hodnocení experta 4	Bodové hodnocení experta 5	Bodové hodnocení experta 6	Bodové hodnocení experta 7	Bodové hodnocení experta 8	Bodové hodnocení experta 9	Bodové hodnocení experta 10	Bodové hodnocení experta 11	Bodové hodnocení experta 12	Bodové hodnocení experta 13	Bodové hodnocení experta 14	Bodové hodnocení experta 15	Bodové hodnocení experta 16	Bodové hodnocení experta 17	Bodové hodnocení experta 18	Aritmetický průměr	Medián	Průměrná odchylka	Rozptyl	Směrodatná odchylka	Výsledná hodnota bodového hodnocení
Přínos klastru dopravní infrastruktury pro multimodální osobní dopravu	10	10		20	20	15	5	10	10	20	10	10	20	20	10	10	10	10	10	12,78	10	5,38	37,04	6,09	15
V opačném případě	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0	0
Technologie																									
Projekty klastru přispívající k mezinárodní digitální interoperabilitě	5	5			5	5	5	56	5	15	5	5	5	20	5	5	5	5	5	9,47	5	9,24	181,13	13,46	10
Projekty, které přispívají k nastavení koordinovaného přeshraničního postupu provozovatelů dopravní infrastruktury pro organizační opatření v případech mimořádných událostí mající dopad na mezinárodní dopravu	5	3		5	5	5	5	5	5	15	5	5	5	5	10	5	10	5	0	5,72	5	1,65	10,37	3,22	5
Projekty přispívající k přípravě dopravní infrastruktury na zavádění automatizace do sektoru dopravy	5	3		5	5	10	5	5	5	15	5	5	5	5	5	5	10	5	5	6,00	5	2,15	10,14	3,18	5
Digitální projekty klastru s přínosy v oblasti optimalizace kapacity infrastruktury	15	15	15	15	15	20	15	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	5	14,47	15	1,82	9,56	3,09	15
Klastry obsahující digitální projekty přispívající ke zvyšování bezpečnosti dopravy	15	15	15	15	15	15	15	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	5	14,21	15	1,73	7,33	2,71	15
Klastry obsahující digitální projekty podporující vytvoření rovných podmínek přístupnosti dopravního systému	5	4	5	4	5	5	5	5	5	10	5	5	5	5	5	5	10	5	0	5,16	5	0,88	3,45	1,86	5
Klastry obsahující projekty vedoucí k dalšímu rozvoji dalších digitálních služeb pro uživatele	5	5	5	5	5	10	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	10	5	5	5,53	5	0,62	1,56	1,25	5
Vyváženost rozvoje multimodálního klastru																									
Klastr železniční nebo silniční infrastruktury svou realizací zajistí funkčnost multimodálního klastru	20	20	20	20	20	20	15	20	20	25	20	20	20	40	20	20	20	20	15	20,79	20	3,07	30,67	5,54	20
Klastr železniční nebo silniční infrastruktury svou realizací zvýší funkčnost multimodálního klastru	5	5	5	10	5	10	10	10	5	10	5	5	5	20	10	5	5	5	10	7,63	5	3,2	16	4	5
Multimodální klastr je funkční (oba druhy dopravní infrastruktury se vyvíjejí zhruba rovnoměrně)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0		0	0	0	0	0	0	0	0,28	0	0,62	1,56	1,25	0