

I. OCENA FORMALNA

C. KRYTERIA FORMALNE SPECYFICZNE

DZIAŁANIE 8.3 TRANSPORT KOLEJOWY

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
1	Połączenie sieci kolejowej w ramach regionalnej sieci transportowej z siecią TEN-T¹	<p>Kryterium zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY” Kryterium dotyczy jedynie sieci kolejowej</p> <p>Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.</p> <p>Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</p>	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.
2	Wsparła infrastruktura przyczyni się do usunięcia zatorów i wąskich gardeł	<p>Kryterium zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”.</p> <p>Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.</p> <p>Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Projekt wykazuje się pozytywnym wpływem na zmniejszenie zatorów i usunięcie wąskich gardeł (projekt wykazuje większą od zera oszczędność czasu w przewozach pasażerskich i towarowych i/lub zwiększenie minimalnej prędkości przejazdu (jeżeli występuje)). Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium</p>	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.
3	Inwestycje w zakresie zakupu taboru kolejowego muszą	<p>Kryterium zerojedynkowe.</p>	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.

¹ Przez **sieć TEN-T** należy rozumieć sieć bazową i kompleksową wyznaczoną w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE.

	spełniać kryterium energooszczędności i ograniczonej emisji CO₂	<p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY” Kryterium dotyczy jedynie zakupu taboru kolejowego.</p> <p>Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.</p> <p>Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</p>	
4	Pozytywny wpływ na efektywność środowiskową	<p>Kryterium zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”.</p> <p>Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.</p> <p>Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</p> <p>W ramach kryterium weryfikacji podlegać będzie czy inwestycja ma pozytywny wpływ na efektywność środowiskową². Kryterium jest spełnione, jeżeli z dokumentacji projektu wynika, że tam, gdzie to mogło mieć uzasadnienie, zostały wzięte pod uwagę przy wyborze wariantów albo na innym właściwym etapie przygotowania projektu: efektywność energetyczna, efektywne wykorzystanie materiałów i zasobów (np. wody), minimalizacja emisji szkodliwych substancji oraz produkcji odpadów, racjonalne zużycie energii, wykorzystanie energii ze źródeł odnawialnych, działania redukujące i kompensacyjne, jak również zastosowanie/promocja niskowęglowych rozwiązań; bądź też opisano proces, w ramach którego te elementy będą brane pod uwagę na dalszych etapach realizacji projektu.</p>	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.
5	Poprawa bezpieczeństwa	<p>Kryterium zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”.</p> <p>Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.</p> <p>Kryterium będzie oceniane na etapie oceny formalnej. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium.</p> <p>W ramach kryterium weryfikacji podlegać będzie czy inwestycja zwiększa bezpieczeństwo w ruchu kolejowym (projekt powinien wykorzystywać rozwiązania podnoszące bezpieczeństwo podróżnych i obsługi w zakresie minimalnych wymagań dopuszczenia do ruchu, w tym w</p>	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.

² Pod pojęciem „efektywność środowiskowa” należy rozumieć działania nakierowane na efektywne wykorzystanie zasobów i minimalizujące negatywny wpływ na środowisko, w szczególności związane z:

- efektywnością energetyczną,
- efektywnym wykorzystaniem materiałów, i zasobów (np. wody),
- minimalizacją emisji szkodliwych substancji oraz produkcji odpadów.
- wykorzystaniem energii ze źródeł odnawialnych, w tym działania redukujące i kompensacyjne,
- zastosowaniem niskowęglowych rozwiązań, itp.



szczególności przyczyniać się do zmniejszenia kosztów wypadków).

II. OCENA MERYTORYCZNA

C. KRYTERIA TRAFNOŚCI MERYTORYCZNEJ

(maksymalnie 100 punktów ogółem)

DZIAŁANIE 8.3 TRANSPORT KOLEJOWY

Kryteria trafności

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	
1	Miejsce realizacji projektu na terenach szczególnie istotnych z punktu widzenia celów RPO WL	<p>Kryterium punktowe.</p> <p>Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.</p> <p>Kryterium punktuje zwiększenie dostępności do sieci TEN-T, a także przynależność miejsca realizacji projektu do gmin objętych obszarami strategicznej interwencji (OSI) zgodnie z zapisami Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014–2020 z perspektywą do 2030 r. Punkty są przyznawane za spełnienie każdego punktu (niezależnie od pozostałych). Punktowane są poszczególne miejsca realizacji projektu, projekt może uzyskać punkty zarówno za zwiększenie dostępności, jak i przynależność do kilku OSI.</p>	<p>Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania).</p> <p>Ocena kryterium będzie polegała na:</p> <p>a) przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów oraz ich wagi (maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 3 tj. 15 pkt),</p> <p>b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.</p>	
		Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga
		Projekt dotyczy sieci kolejowej stanowiącej połączenie regionalnej sieci transportowej z siecią TEN-T zarówno na potrzeby transportu towarowego oraz pasażerskiego	3	3
		Projekt dotyczy zwiększenia dostępności do obszarów przemysłowych oraz innych ośrodków gospodarczych (infrastruktura objęta projektem bezpośrednio prowadzi do tych obszarów lub ośrodków i powoduje zwiększenie przepustowości lub skrócenie czasu dojazdu)	3	
		Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) nr 1: Lubelski Obszar Metropolitalny	3	
		Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) nr 2: Miasta subregionalne	2	
		Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) nr 3: Obszary przygraniczne	1	
		Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) nr 4: Gospodarczego wykorzystania walorów przyrodniczych i kulturowych	1	

Kryteria skuteczności / efektywności (maksymalna liczba punktów możliwa do osiągnięcia w ramach kryterium wynosi 25 pkt)				
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	
1	Efektywność kosztowa 1 km przebudowanej lub zmodernizowanej linii kolejowej	Kryterium punktowe. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Kryterium ocenia średni umowny koszt jednostkowy uzyskania 1 jednostki wskaźnika produktu w projekcie w porównaniu z analogicznym kosztem jednostkowym zaplanowanym w Programie. Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika w Programie wyniósł 2 806 178 zł/km i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów tym kryterium.	Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania). Ocena kryterium będzie polegała na: <ul style="list-style-type: none"> a) wyliczeniu dla projektu wartości umownego kosztu jednostkowego dla danego wskaźnika poprzez podzielenie dofinansowania z EFRR dla projektu przez poziom wskaźnika produktu osiąganego w projekcie (i zaokrąglenia do pełnych złotych), a następnie sprawdzeniu, w którym przedziale mieści się wyliczony wskaźnik i przyznaniu odpowiedniej liczby punktów, b) wyliczeniu umownych kosztów jednostkowych dla danego projektu dla pozostałych wskaźników, które wystąpiły w projekcie oraz przyznaniu odpowiedniej liczby punktów (jeżeli wskaźnik nie występuje w projekcie, umownego kosztu jednostkowego nie wylicza się i nie przyznaje się za niego punktów), c) wyliczeniu średniej ze wszystkich przyznanych punktów dla wypełnionych wskaźników, a następnie przemożeniu jej przez wagę (maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 5 tj. 25 pkt), d) przyznaniu 0 punktów – kiedy projekt nie realizuje żadnego ze wskaźników. 	
		Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga
		Efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 2 104 633 zł/km włącznie)	5	5
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 2 104 634 do 2 806 177 zł/km włącznie)	4	
		Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 2 806 178 do 3 507 722 zł/km włącznie)	2	
Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (3 507 723 zł/km i więcej)	0			
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	
2	Efektywność kosztowa zakupu 1 pojazdu kolejowego	Kryterium punktowe. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Kryterium ocenia średni umowny koszt jednostkowy uzyskania 1 jednostki wskaźnika produktu w projekcie w porównaniu z analogicznym kosztem jednostkowym zaplanowanym w Programie. Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika w Programie wyniósł 5 156 283 zł/szt. i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów tym kryterium.	Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania). Ocena kryterium będzie polegała na: <ul style="list-style-type: none"> a) wyliczeniu dla projektu wartości umownego kosztu jednostkowego dla danego wskaźnika poprzez podzielenie dofinansowania z EFRR dla projektu przez poziom wskaźnika produktu osiąganego w projekcie (i zaokrąglenia do pełnych złotych), a następnie sprawdzeniu, w którym przedziale mieści się wyliczony wskaźnik i 	



			<p>b) wyliczeniu umownych kosztów jednostkowych dla danego projektu dla pozostałych wskaźników, które wystąpiły w projekcie oraz przyznaniu odpowiedniej liczby punktów (jeżeli wskaźnik nie występuje w projekcie, umownego kosztu jednostkowego nie wylicza się i nie przyznaje się za niego punktów),</p> <p>c) wyliczeniu średniej ze wszystkich przyznanych punktów dla wypełnionych wskaźników, a następnie przemożeniu jej przez wagę (maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 5 tj. 25 pkt),</p> <p>d) przyznaniu 0 punktów - kiedy projekt nie realizuje żadnego ze wskaźników.</p>
	Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga
	Efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 3 867 212 zł/os. włącznie)	5	5
	Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 3 867 213 do 5 156 282 zł/os. włącznie)	4	
	Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 5 156 283 do 6 445 353 zł/os. włącznie)	2	
	Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (6 445 354 zł/os. i więcej)	0	
Kryteria użyteczności			
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
1	Wpływ na oszczędność zasobów oraz jakość użytkowania	<p>Kryterium punktowe.</p> <p>Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.</p> <p>Kryterium punktowe rozwiązań wpływające na poprawę jakości podróży.</p>	<p>Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania).</p> <p>Ocena kryterium będzie polegała na:</p> <p>a) przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów oraz ich wagi za każde z zastosowanych w projekcie rozwiązań (przy czym maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 4 tj. 20 pkt),</p> <p>b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.</p>
	Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga
	Zainstalowanie systemów informacji dla podróżnych w zakupionym / odnowionym taborze	3	4
	Wdrożenie systemów informatycznych w logistyce i transporcie multimodalnym ³ (obsługa taboru, „śledzenie” towarów i bagaży, gospodarka magazynowa)	2	
	Zwiększenie prędkości maksymalnej lub prędkości średniej na linii kolejowej o więcej niż 10%, w tym likwidacja punktowych lub odcinkowych ograniczeń prędkości na odcinku linii kolejowej, na którym w ramach projektu prowadzone będą prace	2	

³ Transport multimodalny oznacza przewóz towarów przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu.

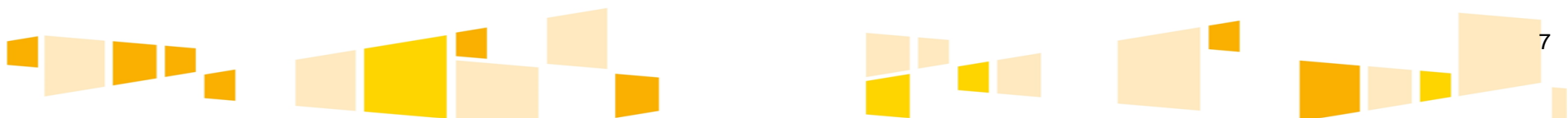


		Przystosowanie wagonów do przewozu rowerów, wózków itp. (ułatwione wejście, specjalny przedział itp.)	2	
		Poprawa jakości oczekiwania na pociąg przez podróżnych	1	
		Wdrożenie systemów poprawiających dostępność do informacji na temat systemu transportu dla wszystkich zainteresowanych (informacje o rozkładach jazdy, dogodnych przesiadkach, połączeniach itd.)	1	
		Usunięcie technicznych przyczyn punktowego lub odcinkowego zmniejszenia dopuszczalnego nacisku na odcinku linii kolejowej, na którym w ramach projektu prowadzone będą prace.	1	
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	
2	Wpływ projektu na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym	<p>Kryterium punktowe.</p> <p>Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.</p> <p>Kryterium punktuje rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo użytkowników infrastruktury kolejowej oraz uczestników innych gałęzi transportu w przypadku, gdy korytarze transportu kolejowego przebiegają wspólnie z korytarzami transportu indywidualnego.</p>	<p>Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania).</p> <p>Ocena kryterium będzie polegała na:</p> <p>a) przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów oraz ich wagi za każde z zastosowanych w projekcie rozwiązań (przy czym maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 4 tj. 20 pkt),</p> <p>b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.</p>	
		Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga
		Zakup taboru spełniającego podwyższone (w stosunku do wymagań) normy bezpieczeństwa	4	4
		Likwidacja przejazdów kolejowych na rzecz skrzyżowań bezkolizyjnych	3	
		Zastosowanie nowoczesnych systemów sygnalizacji	2	
		Zastosowanie systemów kontroli pociągów	2	
		Podniesienie kategorii przejazdu kolejowego z E do C, C do A, B do A ⁴	2	
		Podniesienie kategorii przejazdu kolejowego z E do D, D do C, C do B	1	
		Wybudowanie oświetlenia na przejeździe kolejowym	1	
		Poprawa stanu technicznego nawierzchni i rozjazdów	0.5	
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	

⁴ W Polsce zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. 2015 poz. 1744) Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dzielą się na następujące kategorie: 1) kategoria A – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany: a) przez uprawnionych pracowników zarządcy kolei lub przewoźnika kolejowego, posiadających wymagane kwalifikacje, b) przy pomocy sygnałów ręcznych albo systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w rogatki zamykające całą szerokość jezdnii; 2) kategoria B – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych, wyposażonych w sygnalizację świetlną i rogatki zamykające ruch drogowy w kierunku: a) wjazdu na przejazd albo b) wjazdu na przejazd i zjazdu z przejazdem; 3) kategoria C – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych tylko w sygnalizację świetlną; 4) kategoria D – przejazdy kolejowo-drogowe, które nie są wyposażone w systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu; 5) kategoria E – przejścia wyposażone w: a) półsamoczynne systemy przejazdowe lub samoczynne systemy przejazdowe albo b) kołowrotki, bariery lub labirynty; 6) kategoria F – przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia zlokalizowane na drogach wewnętrznych, wyposażone w rogatki stale zamknięte, otwierane w razie potrzeby przez użytkowników lub 2) zgodnie z warunkami technicznymi określonymi dla kategorii A albo B.

3	Komplementarność projektu	Kryterium punktowe. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. 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 i współfinansowanych ze środków zagranicznych i polskich m.in. funduszy europejskich, kontraktów wojewódzkich, dotacji celowych itp. od 2007 roku. Premiowane będą tutaj również projekty realizowane w partnerstwach, a także projekty kompleksowe (w osiągnięciu celu w pełni i całkowitej likwidacji problemu na danym obszarze).	Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania). Ocena kryterium będzie polegała na:	
			a) przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów oraz ich wagi za każde z zastosowanych w projekcie rozwiązań (przy czym maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 2 tj. 10 pkt), b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.	
		Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga
		Projekt współtworzy kompleksowe rozwiązania obszarowe – projekt łączy co najmniej dwie różne gałęzie transportu ⁵ (oprócz transportu kolejowego) wykorzystując możliwości, jakie daje transport intermodalny	4	2
		Projekt bezpośrednio wykorzystuje produkty bądź rezultaty innego projektu	3	
		Projekt pełni łącznie z innymi projektami tę samą funkcję, dzięki czemu w pełni wykorzystywane są możliwości istniejącej infrastruktury	3	
		Projekt łącznie z innymi projektami jest wykorzystywany przez tych samych użytkowników (np. zwiększenie dostępności do terenów przemysłowych oraz innych ośrodków gospodarczych i przyczynia się do promowania integracji systemu transportu)	2	
		Projekt wykorzystuje wiedzę / kompetencje powstałe w innym projekcie	1	
Projekt znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie innych projektów, niekoniecznie pełniących tę samą funkcję lub użytkowanych przez tych samych użytkowników	0			
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium	
4	Oddziaływanie na ochronę środowiska i inne polityki horyzontalne	Kryterium punktowe. Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu. Kryterium punktuje konkretne działania podjęte na rzecz realizacji polityk horyzontalnych: zrównoważonego rozwoju oraz promowanie równości mężczyzn i kobiet oraz niedyskryminacji, w tym w szczególności wykorzystanie nowoczesnych, energooszczędnych rozwiązań technicznych i technologicznych, zastosowanie technologii przyjaznych środowisku przyrodniczemu lub korzystne oddziaływanie projektu na środowisko przyrodnicze, a także rozwój odnawialnych źródeł energii.	Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania). Ocena kryterium będzie polegała na:	
			a) przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów oraz ich wagi za każde z zastosowanych w projekcie rozwiązań (przy czym maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 2 tj. 10 pkt), b) przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium.	
		Metody pomiaru	Możliwe punkty	Waga
	Wpływ na zrównoważony rozwój:		2	

⁵ Mają tu zastosowanie następujące gałęzie transportu (nie licząc transportu kolejowego): w ramach transportu pasażerskiego: 1) publiczny pasażerski transport drogowy, 2) transport samochodowy i motocyklowy; 3) transport powietrzny; 4) transport wodny; oraz w ramach transportu towarowego: 5) transport ciężarowy; 6) transport wodny.



	Projekt zakłada wykorzystanie biopaliw	1	
	Projekt wykorzystuje rozwiązania o emisji gazów cieplarnianych niższej niż przewidują polskie normy	1	
	Projekt przewiduje budowę przejść dla zwierząt	1	
	Projekt przewiduje budowę ogrodzeń dla zwierząt	0.5	
	Projekt przewiduje budowę ekranów akustycznych i innych zabezpieczeń przeciwhałasowych	0.5	
	Projekt przewiduje budowę pasów zieleni	0.5	
	Projekt przewiduje budowę urządzeń odwadniających torowiska (rowy, ławy lub skarpy)	0.5	
	Projekt przewiduje budowę separatorów dla wód opadowych	0.5	
	Projekt przewiduje wykorzystanie pow. 30% ilości elementów podlegających recyklingowi w stosunku do wszystkich materiałów niezbędnych do realizacji robót budowlanych	0.5	
	Wpływ na promowanie równości szans i niedyskryminacji w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami		
	Przystosowanie infrastruktury kolejowej do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się, wykraczające poza obowiązujące wymogi przepisów prawa	1	
	Zatrudnienie osób tej płci, która jest w danym obszarze w trudniejszej sytuacji lub osób z marginalizowanych grup społecznych lub outsourcing usług uzupełniających obsługę infrastruktury przedsiębiorstwom zatrudniającym osoby z marginalizowanych grup społecznych (np. niepełnosprawnych)	0.5	

D. KRYTERIA ROZSTRZYGAJĄCE⁶

(ZAWARTE ZOSTANĄ WE WSZYSTKICH KARTACH OCEN MERYTORYCZNYCH I DOTYCZYĆ BĘDĄ WSZYSTKICH OCENIANYCH PROJEKTÓW)

DZIAŁANIE 8.3 TRANSPORT KOLEJOWY

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium
1	Wpływ projektu na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym	<i>W jakim stopniu projekt wpływa na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym?</i>	W przypadku, gdy kilka projektów uzyska tą samą, najniższą pozytywną liczbę punktów, a wartość alokacji przeznaczonej na dany konkurs nie pozwala na zatwierdzenie do dofinansowania wszystkich projektów, o wyborze projektu do dofinansowania decyduje kryterium rozstrzygające.

⁶ W przypadku, gdy kilka projektów uzyska tą samą, najniższą pozytywną liczbę punktów, a wartość alokacji przeznaczonej na dany konkurs nie pozwala na zatwierdzenie do dofinansowania wszystkich projektów, o wyborze projektu do dofinansowania decydują kryteria rozstrzygające. Jeżeli pierwsze z wymienionych kryteriów rozstrzygających nie rozstrzyga kwestii wyboru projektów, wówczas stosuje się drugie kryterium rozstrzygające. W przypadku, gdy na podstawie kryteriów rozstrzygających nadal nie jest możliwe ustalenie kolejności uszeregowania wniosków, wówczas o wyborze projektu do dofinansowania decyduje losowanie.



		<p>Wsparcie w pierwszej kolejności jest przyznawane projektom, które otrzymały największą liczbę punktów w ramach przedmiotowego kryterium.</p> <p>O rozstrzygnięciu kryterium decyduje realizacja projektu zwiększającego bezpieczeństwo użytkowników infrastruktury kolejowej oraz uczestników innych gałęzi transportu w przypadku, gdy korytarze transportu kolejowego przebiegają wspólnie z korytarzami transportu indywidualnego.</p>	
2	Wpływ na oszczędność zasobów oraz jakość użytkowania	<p><i>W jaki stopniu projekt wpływa na oszczędność zasobów oraz jakość użytkowania?</i></p> <p>Wsparcie w pierwszej kolejności jest przyznawane projektom zmniejszającym zatopy i usuwającym wąskie gardła, wdrażającym systemy informatyczne w logistyce i transporcie multimodalnym, zwiększającym prędkość maksymalną lub prędkość średnią na linii kolejowej o więcej niż 10%, poprawiającym jakość oczekiwania na pociąg, wdrażającym systemy poprawiające dostępność do informacji na temat systemu transportu, instalującym systemy informacji dla podróżnych, przystosowujących wagony do przewozu rowerów i wózków, usuwających techniczne przyczyny zmniejszania dopuszczanego nacisku itp.</p>	<p>Jeżeli pierwsze z wymienionych kryteriów rozstrzygających nie rozstrzyga kwestii wyboru projektów, wówczas stosuje się drugie kryterium rozstrzygające.</p> <p>W przypadku, gdy kilka projektów uzyska tą samą, najniższą pozytywną liczbę punktów, a wartość alokacji przeznaczonej na dany konkurs nie pozwala na zatwierdzenie do dofinansowania wszystkich projektów, o wyborze projektu do dofinansowania decyduje kryterium rozstrzygające.</p>
3	Efektywność kosztowa wsparcia 1 km linii kolejowej / 1 pojazdu kolejowego	<p><i>W jakim stopniu projekt jest efektywny kosztowo?</i></p> <p>Wsparcie w pierwszej kolejności jest przyznawane projektom, które otrzymały największą liczbę punktów w ramach przedmiotowego kryterium.</p> <p>O rozstrzygnięciu kryterium decyduje najniższa średnia kosztów wsparcia 1 km linii kolejowej / 1 pojazdu kolejowego (zgodnie z metodyką obliczania wskaźników efektywności / skuteczności).</p>	<p>Jeżeli drugie z wymienionych kryteriów rozstrzygających nie rozstrzyga kwestii wyboru projektów, wówczas stosuje się trzecie kryterium rozstrzygające.</p> <p>W przypadku, gdy kilka projektów uzyska tą samą, najniższą pozytywną liczbę punktów, a wartość alokacji przeznaczonej na dany konkurs nie pozwala na zatwierdzenie do dofinansowania wszystkich projektów, o wyborze projektu do dofinansowania decyduje kryterium rozstrzygające.</p>

