|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 1. **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-T[[1]](#footnote-1)** | Kryterium zerojedynkowe.  Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY”  Kryterium dotyczy jedynie zakupu taboru  Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.  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. | Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. |
| 2 | **Wsparta infrastruktura przyczyni się do usunięcia zatorów i wąskich gardeł** | Kryterium zerojedynkowe.  Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”.  Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.  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 oraz uwzględnia elementy bezpieczeństwa ruchu (projekt wykazuje większą od zera oszczędność czasu w przewozach pasażerskich i towarowych oraz zmniejszenie kosztów wypadków i/lub zwiększenie minimalnej prędkości przejazdu (jeżeli występuje)). Wnioskodawca może zostać zobowiązany do uzasadnienia w treści wniosku spełnienia kryterium | Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. |
| 3 | **Inwestycje w zakresie zakupu taboru kolejowego muszą spełniać kryterium energooszczędności i ograniczonej emisji CO2** | Kryterium zerojedynkowe.  Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY”  Kryterium dotyczy jedynie sieci kolejowej.  Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.  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. | Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. |
| 4 | **Pozytywny wpływ na efektywność środowiskową** | Kryterium zerojedynkowe.  Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”.  Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.  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.  W ramach kryterium weryfikacji podlegać będzie czy inwestycja ma pozytywny wpływ na efektywność środowiskową.  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. | Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. |
| 5 | **Poprawa bezpieczeństwa** | Kryterium zerojedynkowe.  Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”.  Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.  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.  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).. | Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. |
| 6 | **Produkt projektu jest zgodny z koncepcją uniwersalnego projektowania[[2]](#footnote-2), w tym realizuje zasadę dostępności dla osób z niepełnosprawnościami** | Kryterium zerojedynkowe.  Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY”  Kryterium indywidualne - weryfikowane w odniesieniu do danego projektu.  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. | Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **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** | Kryterium punktowe.  Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.  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. | 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:   1. przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów oraz ich wagi (maksymalnie można przyznać 5 pkt o wadze 3 tj. 15 pkt), 2. przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium. | |
| **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 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:   1. 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, 2. 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), 3. 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), 4. przyznaniu 0 punktów – kiedy projekt nie realizuje żadnego ze wskaźników. | |
| **Metody pomiaru** | **Możliwe punkty** | **Waga** |
| Efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 2 104 632 zł/km włącznie) | 5 | 5 |
| Efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 2 104 633 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:   1. 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, 2. 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), 3. 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), 4. przyznaniu 0 punktów - kiedy projekt nie realizuje żadnego ze wskaźników. | |
| **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** | Kryterium punktowe.  Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.  Kryterium punktuje rozwiązania wpływające na poprawę jakości podróżowania. | 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:   1. 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), 2. przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium. | |
| **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]](#footnote-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 |
| 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** | Kryterium punktowe.  Kryterium zostanie zweryfikowane na podstawie zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu.  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. | 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:   1. 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), 2. przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium. | |
| **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]](#footnote-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** | |
| 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 osiąganiu 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:   1. 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), 2. 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]](#footnote-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:   1. 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), 2. przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium. | |
| **Metody pomiaru** | **Możliwe punkty** | **Waga** |
| **Wpływ na zrównoważony rozwój:** |  | 2 |
| 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 ROZSTRZYGAJĄCE[[6]](#footnote-6)**  **(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** | *W jakim stopniu projekt wpływa na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym?*  Wsparcie w pierwszej kolejności jest przyznawane projektom, które otrzymały największą liczbę punktów w ramach przedmiotowego kryterium.  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. | 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. |
| 2 | **Wpływ na oszczędność zasobów oraz jakość użytkowania** | *W jaki stopniu projekt wpływa na oszczędność zasobów oraz jakość użytkowania?*  Wsparcie w pierwszej kolejności jest przyznawane projektom zmniejszającym zatory 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. | Jeżeli pierwsze z wymienionych kryteriów rozstrzygających nie rozstrzyga kwestii wyboru projektów, wówczas stosuje się drugie kryterium rozstrzygające.  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. |
| 3 | **Efektywność kosztowa wsparcia 1 km linii kolejowej / 1 pojazdu kolejowego** | *W jakim stopniu projekt jest efektywny kosztowo?*  Wsparcie w pierwszej kolejności jest przyznawane projektom, które otrzymały największą liczbę punktów w ramach przedmiotowego kryterium.  O rozstrzygnięciu kryterium decyduje najniższa średnia kosztów wsparcia 1 km linii kolejowej / 1 pojazdu kolejowego (zgodnie z metodyką obliczania wskaźników efektywności / skuteczności). | Jeżeli drugie z wymienionych kryteriów rozstrzygających nie rozstrzyga kwestii wyboru projektów, wówczas stosuje się trzecie kryterium rozstrzygające.  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. |

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. [↑](#footnote-ref-1)
2. Zgodnie z definicją zawartą w *Wytycznych MIiR w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020 z dnia 8 maja 2015 r.* **koncepcja uniwersalnego projektowania** to projektowanie produktów, środowiska, programów i usług w taki sposób, by były użyteczne dla wszystkich, w możliwie największym stopniu, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego projektowania. Uniwersalne projektowanie nie wyklucza możliwości zapewniania dodatkowych udogodnień dla szczególnych grup osób z niepełnosprawnościami, jeżeli jest to potrzebne. [↑](#footnote-ref-2)
3. Transport multimodalny oznacza przewóz towarów przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu. [↑](#footnote-ref-3)
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 urządzeń́ przejazdowych wyposażonych w rogatki zamykające całą szerokość́ jezdni; 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 przejazdu; 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, barierki 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. [↑](#footnote-ref-4)
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. [↑](#footnote-ref-5)
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. [↑](#footnote-ref-6)