

Załącznik do Uchwały nr 13/2015 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 18 maja 2015 r w sprawie przyjęcia sektorowych kryteriów wyboru projektów dla wybranych typów projektów w ramach działania 5.2. Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

### **Kolej poza TEN-T**

**Typ projektu:** budowa, modernizacja i rehabilitacja linii kolejowych, w tym z możliwością: instalacji ERTMS, budowy i modernizacji przystanków kolejowych, systemów zasilania trakcyjnego i sieci trakcyjnej, systemów sterowania ruchem kolejowym, systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i towarowymi oraz obiektów inżynierskich;

**Typ projektu:** zabudowa ERTMS na liniach kolejowych,

### **Dodatkowe kryteria formalne**

<b>Nr</b>	<b><u>Nazwa Kryterium</u></b>	<b><u>Opis Kryterium</u></b>	<b><u>TAK/NIE</u></b>
11.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji.	
12.	Zgodność z ramami wdrożenia ERTMS (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym)	Rozwiązania przyjęte w projekcie <sup>1</sup> obejmują lub umożliwiają w przyszłości wdrażanie systemu ERTMS	
13.	Zgodność z Dokumentem Implementacyjnym do SRT (Strategii Rozwoju Transportu)	Ujęcie w części opisowej lub na liście projektów w DI. Kryterium uznaje się za spełnione dla projektów uprzednio ujętych na LPI PO IiŚ 2007-13, zgodnie z częścią opisową DI.	
14.	Zgodność z TSI (Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności)	Projekt realizowany zgodnie z wymaganiami TSI.	

### **Kryteria merytoryczne**

<b>Nr</b>	<b>Nazwa kryterium</b>	<b>Opis kryterium</b>	<b>Zasady oceny kryterium</b>	<b>Waga</b>	<b>Maksymalna punktacja</b>
1.	Rozwój połączeń z siecią TEN-T	Projekt służy poprawie połączeń kolejowych z siecią TEN-T	Projekt dotyczy inwestycji na linii kolejowej, która stanowi: 2 pkt – bezpośrednie połączenie z siecią (linią lub węzłem) TEN-T 1 pkt – element ciągu łączącego się z siecią (linią lub węzłem) TEN-T	2	4

<sup>1</sup> Kryterium dotyczy elementów projektu leżących na sieci TEN-T.

2.	Funkcja linii 1	Projekt wspiera rozwój przewozów towarów kolejną	Projekt dotyczy inwestycji na linii kolejowej: 2 pkt - wykorzystywanej do ruchu towarowego lub mieszanego 1 pkt – wykorzystywanej do ruchu pasażerskiego	2	4
3.	Funkcja linii 2	Projekt wspiera rozwój kolejowych połączeń z portami morskimi, portami lotniczymi, ośrodkami przemysłowymi lub gospodarczymi	Projekt dotyczy inwestycji na linii kolejowej, która: 2 pkt – stanowi bezpośrednie połączenie do portów morskich, portów lotniczych, lub do ośrodków przemysłowych lub gospodarczych 1 pkt – przyczynia się do lepszego połączenia portów morskich, portów lotniczych lub ośrodków przemysłowych lub gospodarczych z zapleczem gospodarczym w głębi kraju	1	2
4	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) <sup>2</sup>	Sprawdzone jest, w jakim stopniu projekt jest zgodny lub komplementarny z celami Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego	Ocena zgodnie z następującą punktacją: 2 pkt - projekty, które mają status flagowych projektów w ramach SUE BSR 1 pkt - projekty przyczyniają się do osiągnięcia wskaźników, o których mowa w Planie działania UE dotyczącym Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego dla jednego z obszarów priorytetowych: Transport, Energy, Bio, Agri, Hazards, Nutri, Ship, Safe, Secure, Culture, Tourism, Health.	1	2
Maksymalna liczba punktów					12

<sup>2</sup> horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnie (przyjęte uchwałą KM nr 3/2015) – nie jest przedmiotem uchwały nr 13/2015 przyjmującej kryteria dla działania 5.2

## Kryteria merytoryczne II stopnia

Nr	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Ocena
1.	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	Projekt zostanie uznany za „dojrzały” gdy spełnione zostaną łącznie następujące warunki: – opracowano studium wykonalności wraz z AKK, – wydano niezbędne decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, – przygotowano szczegółowy harmonogram realizacji, obrazujący planowane procedury przetargowe i procedury pozyskania niezbędnych decyzji administracyjnych, których zaawansowanie pozwala na dotrzymanie planowanych terminów realizacji przedsięwzięcia.	0/1
2.	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji.	Komplementarność z: – projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, lub – równoległe realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji, lub – komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równoległe realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji.	0/1
3.	Efektywność ekonomiczna	Nie dotyczy projektów zabudowy ERTMS	Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0.	0/1
4.	Eliminacja „wąskich gardeł”	Kryterium dotyczy wyłącznie projektów obejmujących inwestycje w modernizację i rehabilitację istniejących szlaków kolejowych	W projekcie przewiduje się likwidację punktowych ograniczeń prędkości i zwiększenie prędkości handlowej na odcinku linii kolejowej, na której w ramach projektu prowadzone będą prace modernizacyjne / lub Jeżeli na odcinku linii kolejowej, na której w ramach projektu prowadzone będą prace modernizacyjne występują punkty lub odcinki o zmniejszonym dopuszczalnym nacisku na oś, w projekcie przewiduje się ich likwidację / lub Projekt obejmuje modernizację systemów SRK.	0/1

### **Kolej poza TEN-T**

**Typ projektu:** horyzontalne projekty multilokalizacyjne mające na celu zastosowanie systemowych rozwiązań prowadzących do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego w Polsce.

### **Dodatkowe kryteria formalne**

<b>Nr</b>	<b><u>Nazwa Kryterium</u></b>	<b><u>Opis Kryterium</u></b>	<b><u>TAK/NIE</u></b>
11.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji.	
12.	Zgodność z ramami wdrożenia ERTMS (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym)	Rozwiązania przyjęte w projekcie <sup>3</sup> obejmują lub umożliwiają w przyszłości wdrażanie systemu ERTMS lub też są neutralne z tego punktu widzenia.	
13.	Zgodność z Dokumentem Implementacyjnym do SRT (Strategii Rozwoju Transportu)	Ujęcie typu projektu w części opisowej DI.	
14.	Zgodność z TSI (Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności)	Projekt realizowany zgodnie z wymaganiami TSI.	

### **Kryteria merytoryczne**

<b>Nr</b>	<b>Nazwa kryterium</b>	<b>Opis kryterium</b>	<b>Zasady oceny kryterium</b>	<b>Waga</b>	<b>Max. punktacja</b>
1.	Rozwój połączeń z siecią TEN-T	Projekt służy poprawie połączeń kolejowych z siecią TEN-T	Projekt dotyczy inwestycji na liniach kolejowych, które stanowią: 2 pkt – bezpośrednie połączenie z siecią (linią lub węzłem) TEN-T <sup>4</sup> 1 pkt – element ciągu łączącego się z siecią (linią lub węzłem) TEN-T	2	4
2.	Funkcja linii 1	Projekt wspiera rozwój przewozów towarów koleją	Projekt dotyczy inwestycji na liniach kolejowych: 2 pkt - wykorzystywanych do ruchu towarowego lub mieszanego <sup>5</sup> 1 pkt – wykorzystywanych do ruchu pasażerskiego	2	4

<sup>3</sup> Kryterium dotyczy elementów projektu leżących na sieci TEN-T.

<sup>4</sup> Co najmniej 60% obiektów lub km linii leży na liniach stanowiących bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T (linia lub węzeł)

<sup>5</sup> Co najmniej 60% obiektów lub km linii leży na liniach wykorzystywanych do ruchu towarowego lub mieszanego.

3.	Funkcja linii 2	Projekt wspiera rozwój kolejowych połączeń z portami morskimi, portami lotniczymi, ośrodkami przemysłowymi lub gospodarczymi	Projekt dotyczy inwestycji na linii kolejowej, która: 2 pkt – stanowi bezpośrednie połączenie do portów morskich, portów lotniczych, lub do ośrodków przemysłowych lub gospodarczych <sup>6</sup> 1 pkt – przyczynia się do lepszego połączenia portów morskich, portów lotniczych lub ośrodków przemysłowych lub gospodarczych z zapleczem gospodarczym w głębi kraju	1	2
4.	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) <sup>7</sup>	Sprawdzone jest, w jakim stopniu projekt jest zgodny lub komplementarny z celami Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego	Ocena zgodnie z następującą punktacją: 2 pkt - projekty, które mają status flagowych projektów w ramach SUE BSR 1 pkt - projekty przyczyniają się do osiągnięcia wskaźników, o których mowa w Planie działania UE dotyczącym Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego dla jednego z obszarów priorytetowych: Transport, Energy, Bio, Agri, Hazards, Nutri, Ship, Safe, Secure, Culture, Tourism, Health.	1	2
<b>Maksymalna liczba punktów</b>					<b>12</b>

<sup>6</sup> Co najmniej 60% obiektów lub km linii leży na liniach stanowiących bezpośrednie połączenie do portów morskich, portów lotniczych, lub do ośrodków przemysłowych lub gospodarczych

<sup>7</sup> horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnia (przyjęte uchwałą KM nr 3/2015) – nie jest przedmiotem uchwały nr 13/2015 przyjmującej kryteria dla działania 5.2

## Kryteria merytoryczne II stopnia

Nr	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Ocena
1.	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	Projekt zostanie uznany za „dojrzały” gdy spełnione zostaną łącznie następujące warunki: <ul style="list-style-type: none"> <li>– opracowano studium wykonalności wraz z AKK</li> <li>– wydano niezbędne decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach,</li> <li>– przygotowano szczegółowy harmonogram realizacji, obrazujący planowane procedury przetargowe i procedury pozyskania niezbędnych decyzji administracyjnych, których zaawansowanie pozwala na dotrzymanie planowanych terminów realizacji przedsięwzięcia.</li> </ul>	0/1
2.	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji.	Komplementarność z: <ul style="list-style-type: none"> <li>– projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, lub</li> <li>– równolegle realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji, lub</li> <li>– komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równolegle realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji.</li> </ul>	0/1
3.	Efektywność ekonomiczna	Nie dotyczy projektów zabudowy ERTMS	Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0.	0/1
4.	Eliminacja „wąskich gardeł”	Kryterium dotyczy wyłącznie projektów obejmujących inwestycje w modernizację i rehabilitację istniejących szlaków kolejowych	W projekcie przewiduje się likwidację punktowych ograniczeń prędkości i zwiększenie prędkości handlowej na odcinku linii kolejowej, na której w ramach projektu prowadzone będą prace modernizacyjne / lub Jeżeli na odcinku linii kolejowej, na której w ramach projektu prowadzone będą prace modernizacyjne występują punkty lub odcinki o zmniejszonym dopuszczalnym nacisku na oś, w projekcie przewiduje się ich likwidację / lub Projekt obejmuje modernizację systemów SRK.	0/1

### **Kolej miejska**

**Typ projektu:** budowa, modernizacja i rehabilitacja linii kolejowych, w tym z możliwością: instalacji ERTMS, budowy i modernizacji przystanków kolejowych, systemów zasilania trakcyjnego i sieci trakcyjnej, systemów sterowania ruchem kolejowym, systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi oraz obiektów inżynierskich

#### **Dodatkowe kryteria formalne**

<b>Nr</b>	<b>Nazwa Kryterium</b>	<b>Opis Kryterium</b>	<b>TAK/NIE</b>
11.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji.	
12.	Położenie na obszarze funkcjonalnym miasta wojewódzkiego	Projekt dotyczy infrastruktury kolejowej położonej na obszarze funkcjonalnym <sup>8</sup> , po której odbywa się ruch o charakterze aglomeracyjnym.	
13.	Zgodność z TSI (Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności)	Projekt realizowany zgodnie z wymaganiami TSI.	
14.	Efektywność ekonomiczna	Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0.	
15.	Zgodność z Kontraktem Terytorialnym	Projekt ujęty w Kontrakcie Terytorialnym właściwym dla danego województwa.	

#### **Kryteria merytoryczne I stopnia**

<b>Nr</b>	<b>Kryteria</b>	<b>Opis kryterium</b>	<b>Zasady oceny kryterium</b>	<b>Waga</b>	<b>Max. punktacja</b>
1.	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów.		15
			max 3 pkt - prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane: 3 pkt - uregulowane w 100 %	2	

<sup>8</sup> Możliwa jest realizacja projektu, w ramach którego część infrastruktury leży poza granicami wyznaczonego obszaru funkcjonalnego miasta wojewódzkiego (np. węzły kolejowe), gdy wynika to z obiektywnych przyczyn technicznych i jest niezbędne dla prawidłowej realizacji projektu.

			2 pkt - uregulowane co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę (w przypadku realizacji projektów w systemie „buduj”) / uregulowane co najmniej w 50 % (w przypadku realizacji projektów w systemie „zaprojektuj i wybuduj”).		
			1 pkt – projekt budowlany co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy.	3	
			1 pkt - decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca wszystkie elementy projektu, które jej wymagają.	3	
			max 3 pkt - dokumentacja przetargowa dot. zakresu rzeczowego (pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego) posiadana w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości zamówień w ramach projektu 3 pkt – współczynnik $\geq 50\%$ 2 pkt – $50\% > \text{współczynnik} \geq 30\%$ 1 pkt – $30\% > \text{współczynnik} \geq 20\%$	1	
2.	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji.	Przyznane punkty sumują się (max 6 pkt): 2 pkt - projekt jest końcowym elementem docelowego rozwiązania kolejowego / projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie komunikacyjne. 2 pkt – komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu <sup>9</sup> ) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równolegle realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji. 1 pkt - komplementarność z projektami z tej samej gałęzi transportu <sup>10</sup> zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku. 1 pkt - komplementarność z równolegle realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji.	2	12
3.	Rozwój infrastruktury kolei miejskiej	Oddzielenie ruchu aglomeracyjnego od towarowego lub pasażerskiego	Realizacja projektu poprawi separację ruchu aglomeracyjnego od	2	4

<sup>9</sup> Jako inną gałąź transportu rozumie się środki komunikacji nie obejmujące miejskiego transportu publicznego tj. dalekobieżny i regionalny transport kolejowy, transport samochodowy itd.

<sup>10</sup> Jako tę samą gałąź transportu rozumie się transport publiczny (kolej miejską, komunikację tramwajową, trolejbusową, autobusową miejską i podmiejską itd.)

		dalekobieżnego	dalekobieżnego, poprzez: 2 pkt - budowę na obszarze aglomeracji i/lub jej obszaru funkcjonalnego dodatkowych torów, w tym mijanek lub przystanków kolejowych 1 pkt - zastosowanie innych rozwiązań technicznych służących poprawie płynności ruchu kolejowego w obrębie aglomeracji		
4.	Spójność z istniejącymi zintegrowanymi planami rozwoju transportu publicznego/strategią ZIT	Posiadanie przez beneficjenta planu wykonania projektu i jego spójność ze zintegrowanym planem rozwoju transportu publicznego/strategią ZIT	Przyznane punkty sumują się (max 4 pkt) 3 pkt – projekt został wskazany w strategii ZIT jako przedsięwzięcie komplementarne do inwestycji realizowanych w ramach strategii. 1 pkt - spójność projektu ze zintegrowanym planem rozwoju transportu publicznego (zgodnie ze szczegółowym opisem priorytetu). <sup>11</sup>	4	16
5.	Wpływ na system transportowy aglomeracji	Ocena wpływu projektu na funkcjonowanie systemu transportowego, w tym transportu publicznego, na terenie aglomeracji/obszaru funkcjonalnego.	Przyznane punkty sumują się (max 4 pkt) Realizacja projektu przyczyni się do: 2 pkt - zwiększenia ilości pasażerów kolei miejskiej/transportu publicznego na obszarze aglomeracji 2 pkt - ograniczenia ruchu samochodowego w obszarze aglomeracji -	2	8
6.	Efektywność ekonomiczna	ERR - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji.	Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg wartości ERR w przedziałach określonych jednokrotnie z datą zamknięcia oceny aplikacji konkursowych, przy zastosowaniu średnich harmonicznnych wyliczonych na podstawie potwierdzonych wartości ERR, po odrzuceniu skrajnych wyników: 4 pkt – $H_3 < ERR$ 3 pkt – $H_2 < ERR \leq H_3$ ; 2 pkt – $H_1 < ERR \leq H_2$ 1 pkt – $i < ERR \leq H_1$ , gdzie $i$ to ekonomiczna stopa dyskontowa, $H_2$ to średnia harmonicznna ERR projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników, $H_1$ to średnia harmonicznna drugiego najniższego wyniku ERR oraz $H_2$ , a $H_3$ to średnia harmonicznna drugiego najwyższego wyniku ERR oraz $H_2$ .	4	16

<sup>11</sup> Inwestycja odpowiada na wyzwania konkretnego obszaru problemowego opisane w zintegrowanym planie rozwoju transportu publicznego.

7	Ponadregionalność projektu <sup>12</sup>	Zakres projektu jest zgodny z przyjętą przez Radę Ministrów strategią ponadregionalną oraz jest to przedsięwzięcie o rzeczywistym potencjale ponadregionalnym, tj. cechujące się wartością dodaną wynikającą z koncentracji na zadaniach wykraczających poza obszar województwa, istotnych dla rozwoju na szerszym obszarze.	<p>1 pkt – spełnienie co najmniej jednego z czterech warunków będzie skutkowało przyznaniem 1 punktu przy ocenie projektu. Bez względu na to czy projekt spełnia jedno, czy więcej z przedmiotowych warunków, otrzyma zawsze tę samą liczbę punktów:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. przedsięwzięcie wynika ze strategii ponadregionalnej (tj. strategii przyjętej przez Radę Ministrów: Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do 2020, Strategia Rozwoju Polski Południowej do roku 2020, Strategia Polski Zachodniej 2020, Strategia Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030)</li> </ol> <p>lub</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. projekt realizowany jest w <b>partnerstwie</b> z podmiotem z przynajmniej jednego innego województwa objętego strategią ponadregionalną. Partnerstwo rozumiane jest zgodnie z art. 33 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. 2014 poz. 1146).;</li> </ol> <p>lub</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Projekt realizowany jest na <b>terenie więcej niż jednego województwa</b>, przy czym co najmniej jedno z województw objęte jest strategią ponadregionalną oraz jest zgodny z celami strategii ponadregionalnej,</li> </ol> <p>lub</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Projekt jest <b>komplementarny</b> z projektem wynikającym ze strategii ponadregionalnej</li> </ol>	1	1
8	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) <sup>13</sup>	Sprawdzone jest, w jakim stopniu projekt jest zgodny lub komplementarny z celami Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego	<p>Ocena zgodnie z następującą punktacją:</p> <p>2 pkt - projekty, które mają status flagowych projektów w ramach SUE BSR</p> <p>1 pkt - projekty przyczyniają się do osiągnięcia wskaźników, o których mowa w Planie działania UE dotyczącym Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego dla jednego z obszarów priorytetowych: Transport, Energy, Bio, Agri, Hazards, Nutri, Ship, Safe, Secure, Culture, Tourism, Health.</p>	1	2
<b>Maksymalna liczba punktów</b>					74

<sup>12</sup> horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnie (przyjęte uchwałą KM nr 3/2015) – nie jest przedmiotem uchwały nr 13/2015 przyjmującej kryteria dla działania 5.2

<sup>13</sup> horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnie (przyjęte uchwałą KM nr 3/2015) – nie jest przedmiotem uchwały nr 13/2015 przyjmującej kryteria dla działania 5.2

**Typ projektu:** unowocześnienie (zakup lub modernizacja) taboru kolejowego<sup>14</sup> do realizacji przewozów pasażerskich o charakterze ponadregionalnym, wraz z niezbędną infrastrukturą służącą jego utrzymaniu, w tym taboru i urządzeń niezbędnych do przygotowania składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego (np. lokomotywy manewrowe).

#### Dodatkowe kryteria formalne

Nr	Nazwa Kryterium	Opis Kryterium	TAK/NIE
11.	Tabor zgodny z wymogami TSI	Dotyczy: zakupu lub modernizacji taboru (Warunek ten jest spełniony, jeśli zakupiony tabor spełnia wymagania określone w TSI).	
12.	Zapewnienie poprawy jakości taboru wykorzystywanego w przewozach.	<p>Kryterium nie dotyczy taboru i urządzeń niezbędnych do przygotowania składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego (np. lokomotywy manewrowe) – dla których kryterium uważa się za spełnione</p> <p>Tabor będzie wykorzystywany do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W przypadku gdy tabor będzie wykorzystywany do przewozów komercyjnych, zostało wykazane, że bez dofinansowania przewoźnik nie zrealizowałby inwestycji w takim samym zakresie, a jest ona niezbędna dla osiągnięcia założonych celów w zakresie rozwoju regionalnego.</p> <p>Projekt obejmuje tabor do realizacji:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– przewozów międzyregionalnych prowadzonych na liniach w sieci TEN-T (w przypadku Działania 5.1)<sup>15</sup>, lub</li> <li>– przewozów międzyregionalnych (w przypadku Działania 5.2), lub</li> <li>– przewozów aglomeracyjnych (w przypadku Działania 5.2),</li> </ul> <p>zgodnie z <i>Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym</i> albo zgodnie z planami transportowymi przygotowywanymi przez samorządy wojewódzkie.</p> <p>Kryterium uważa się za spełnione, jeżeli w każdym akapicie co najmniej jedno z powyższych twierdzeń jest prawdziwe.</p>	

<sup>14</sup> Z wyłączeniem projektów dotyczących zakupu lub modernizacji taboru przeznaczonego do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

<sup>15</sup> Zakupiony lub zmodernizowany tabor porusza się po liniach kolejowych, wśród których minimum 60% ich długości leży w sieci TEN-T.

13.	Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych	Tabor jest zgodny z wymogami TSI PRM.  Kryterium nie dotyczy projektów z zakresu zakupu lub modernizacji lokomotyw oraz urządzeń niezbędnych do przygotowania składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego.	
14.	Efektywność ekonomiczna	Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0.	

### Kryteria merytoryczne I stopnia

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Max. punktacja
1.	Realizacja celów osi priorytetowych	Ocena projektu pod kątem poprawy standardów podróżowania taborem kolejowym	3 pkt – zakup nowego taboru; 1 pkt – modernizacja posiadanego taboru.	4	12
2.	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów.	1	12
			<b>Budowa/rozbudowa infrastruktury</b> (w rozumieniu art.2 pkt.8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. prawo zamówień publicznych Dz.U. 2010.113.759 j.t. z późniejszymi zmianami):		
			max 3 pkt - prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane. 3 pkt - uregulowane w 100 %; 2 pkt - uregulowane co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę (w przypadku realizacji projektów w systemie „buduj”) / uregulowane co najmniej w 50 % (w przypadku realizacji projektów w systemie „zaprojektuj i wybuduj”).		
			1 pkt - projekt budowlany co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy.		
			1 pkt - decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca wszystkie elementy projektu, które jej wymagają.	3	

			<p>max 3 pkt - dokumentacja przetargowa (pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego) posiadana w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości zamówień w ramach projektu</p> <p>3 pkt – współczynnik <math>\geq 50\%</math>  2 pkt – <math>50\% &gt; \text{współczynnik} \geq 30\%</math>  1 pkt – <math>30\% &gt; \text{współczynnik} \geq 20\%</math></p>	1	
			<p><b>Zakup i/lub remont taboru, urządzeń</b> (w rozumieniu art.2 pkt.2 oraz pkt.10 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. prawo zamówień publicznych Dz.U.2010.113.759 j.t. z późniejszymi zmianami).</p> <p>max 4 pkt:</p>	3	
			<p>4 pkt - pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzieleniu zamówienia publicznego (czyt. dokumentacja przetargowa).</p>		
			<p>3 pkt - Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań).</p>		
			<p>2 pkt - specyfikacje techniczne obejmujące zakres całego projektu (opis przedmiotu zamówienia dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań).</p>		
3.	Efektywność ekonomiczna	ERR - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji.	<p>Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg wartości ERR w przedziałach określonych jednokrotnie z datą zamknięcia oceny aplikacji konkursowych, przy zastosowaniu średnich harmonicznnych wyliczonych na podstawie potwierdzonych wartości ERR, po odrzuceniu skrajnych wyników:</p> <p>4 pkt – <math>H_3 &lt; ERR</math>;  3 pkt – <math>H_2 &lt; ERR \leq H_3</math>;  2 pkt – <math>H_1 &lt; ERR \leq H_2</math>  1 pkt – <math>i &lt; ERR \leq H_1</math>,</p> <p>gdzie <math>i</math> to ekonomiczna stopa dyskontowa, <math>H_2</math> to średnia harmoniczna ERR projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników, <math>H_1</math> to średnia harmoniczna drugiego najniższego wyniku ERR oraz <math>H_2</math>, a <math>H_3</math> to</p>	2	8

			średnia harmoniczna drugiego najwyższego wyniku ERR oraz H2.		
4.	Wykorzystanie taboru w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.	Ocena wykorzystania taboru w przewozach	2 pkt - tabor będzie wykorzystywany do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 1 pkt - tabor będzie wykorzystywany do przewozów komercyjnych i projekt posiada zgodę KE na udzielenie indywidualnej pomocy publicznej.	2	4
5.	Ponadregionalność projektu <sup>16</sup>	Zakres projektu jest zgodny z przyjętą przez Radę Ministrów strategią ponadregionalną oraz jest to przedsięwzięcie o rzeczywistym potencjale ponadregionalnym, tj. cechujące się wartością dodaną wynikającą z koncentracji na zadaniach wykraczających poza obszar województwa, istotnych dla rozwoju na szerszym obszarze.	1 pkt – spełnienie co najmniej jednego z czterech warunków będzie skutkowało przyznaniem 1 punktu przy ocenie projektu. Bez względu na to czy projekt spełnia jedno, czy więcej z przedmiotowych warunków, otrzyma zawsze tę samą liczbę punktów:  1. przedsięwzięcie wynika ze strategii ponadregionalnej (tj. strategii przyjętej przez Radę Ministrów: Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do 2020, Strategia Rozwoju Polski Południowej do roku 2020 Strategia Polski Zachodniej 2020, Strategia Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030)  lub  2. projekt realizowany jest w <b>partnerstwie</b> z podmiotem z przynajmniej jednego innego województwa objętego strategią ponadregionalną. Partnerstwo rozumiane jest zgodnie z art. 33 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. 2014 poz. 1146).;  lub  3. Projekt realizowany jest na <b>terenie więcej niż jednego województwa</b> , przy czym co najmniej jedno z województw objęte jest strategią ponadregionalną oraz jest zgodny z celami strategii ponadregionalnej,  lub  4. Projekt jest <b>komplementarny</b> z projektem wynikającym ze strategii ponadregionalnej	1	1
6.	Zgodność projektu ze Strategią Unii	Sprawdzone jest, w jakim stopniu	Ocena zgodnie z następującą punktacją:	1	2

<sup>16</sup> horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnie (przyjęte uchwałą KM nr 3/2015) – nie jest przedmiotem uchwały nr 13/2015 przyjmującej kryteria dla działania 5.1

	Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) <sup>17</sup>	projekt jest zgodny lub komplementarny z celami Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego	2 pkt - projekty, które mają status flagowych projektów w ramach SUE BSR 1 pkt - projekty przyczyniają się do osiągnięcia wskaźników, o których mowa w Planie działania UE dotyczącym Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego dla jednego z obszarów priorytetowych: Transport, Energy, Bio, Agri, Hazards, Nutri, Ship, Safe, Secure, Culture, Tourism, Health.		
<b>Maksymalna liczba punktów</b>					39

### Kryteria merytoryczne II stopnia

Nr	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Ocena
1.	Powiązanie projektu z infrastrukturą kolejową	Ocena powiązania projektu z infrastrukturą kolejową	<p>W dokumentacji aplikacyjnej wskazany został obszar, na którym będzie wykorzystywany dofinansowany tabor, a także:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– zakupiony lub zmodernizowany tabor będzie poruszał się po liniach kolejowych o parametrach technicznych umożliwiających optymalne wykorzystanie taboru, lub</li> <li>– zakup lub modernizacja taboru będzie powiązana z projektem infrastrukturalnym dotyczącym budowy, modernizacji lub rehabilitacji linii do parametrów eksploatacyjnych zgodnych z TEN-T (w przypadku Działania 5.1), lub zgodnych z kategorią tej linii (w przypadku Działania 5.2).</li> </ul>	0/1

<sup>17</sup> horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnie (przyjęte uchwałą KM nr 3/2015) – nie jest przedmiotem uchwały nr 13/2015 przyjmującej kryteria dla działania 5.2