



PROGRAM OPERACYJNY INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO

2014 – 2020

Kryteria wyboru projektów

OŚ PRIORYTETOWA V ROZWÓJ TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE

Wersja obowiązująca od 4 kwietnia 2017 r.

przygotowany na podstawie uchwał Komitetu Monitorującego POIiŚ nr 2/2015, 3/2015, 4/2015 z dn. 25 marca 2015 r., 12/2015, 13/2015 z dn. 18 maja 2015 r., 37/2015, 39/2015 z dn. 22 września 2015 r., 48/2015 z dn. 19 października 2015 r., 1/2016, 2/2016, 3/2016 z dn. 22 marca 2016 r., 24/2016 z dn. 20 października 2016 r., 30/2016 z dn. 25 listopada 2016 r., 6/2017 z dn. 4 kwietnia 2017 r.

W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko przewidziano następujące tryby wyboru projektów:

- tryb konkursowy;
- tryb pozakonkursowy.

W przypadku projektów „dużych”¹, niezależnie od trybu wyboru dofinansowanie projektu wymaga potwierdzenia przez Komisję Europejską (po spełnieniu wymogów opisanych w art. 100-103 rozporządzenia ogólnego).

Niezależnie od trybu wyboru projektu projekty oceniane są:

- kryteriami **formalnymi** - ocena zerojedynkowa, niespełnienie kryterium powoduje wykluczenie projektu z (dalszej) oceny, oraz
- kryteriami **merytorycznymi**, tj.
 - kryteriami merytorycznymi I stopnia – ocena punktowa (premia w postaci określonej liczby punktów), niespełnienie kryterium nie powoduje wykluczenia projektu z (dalszej) oceny, lub
 - kryteriami merytorycznymi II stopnia - ocena zerojedynkowa, niespełnienie kryterium powoduje wykluczenie projektu z (dalszej) oceny.

Procedury wyboru i zatwierdzania operacji (projektów) są szczegółowo określone w dokumencie System oceny i wyboru projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, stanowiącym załącznik nr 6 do Szczegółowego opisu osi priorytetowych POIiŚ 2014-2020.

Zgodnie z art. 43 ust. 1 ustawy wdrożeniowej² w razie stwierdzenia we wniosku o dofinansowanie braków formalnych (np. brak podpisu, brak pieczęci) lub oczywistych omyłek (np. błąd rachunkowy, błąd pisarski), właściwa instytucja wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku lub poprawienia w nim oczywistej omyłki w wyznaczonym terminie nie krótszym niż 7 dni, pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpatrzenia i w konsekwencji niedopuszczenia projektu do oceny lub dalszej oceny.

Instytucja organizująca konkurs może określić w regulaminie konkursu sposób i tryb uzupełniania/modyfikacji wniosku aplikacyjnego na etapie jego oceny, z zastrzeżeniem, że modyfikacja ta nie spowoduje nierównego traktowania wnioskodawców.

Wszystkie projekty w ramach osi **I-IX POIiŚ** oceniane będą kryteriami **horyzontalnymi** oraz kryteriami **sektorowymi** przyjętymi dla danego działania /poddziałania / typu projektu.

Wszystkie projekty w ramach **osi X POIiŚ** oceniane będą wyłącznie kryteriami przyjętymi dla danego działania.

¹ o których mowa w art. 100. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego objętych zakresem wspólnych ram strategicznych oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (dalej rozporządzenie ogólne).

² ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz.U. z 2016 r. poz. 217)

| | |
|---|----|
| Horyzontalne kryteria formalne | 4 |
| Horyzontalne kryteria merytoryczne I stopnia | 6 |
| Horyzontalne kryteria merytoryczne II stopnia | 9 |
| DZIAŁANIE 5.1. Rozwój kolejowej sieci TEN-T | 12 |
| Typ projektu: | 13 |
| – 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 | 13 |
| – zabudowa ERTMS na liniach kolejowych | 13 |
| Typ projektu: horyzontalne projekty multilokalizacyjne mające na celu zastosowanie systemowych rozwiązań prowadzących do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego w Polsce | 16 |
| Typ projektu: unowocześnienie (zakup lub modernizacja) taboru kolejowego do realizacji przewozów pasażerskich, w tym o charakterze ponadregionalnym lub aglomeracyjnym, wraz z niezbędną infrastrukturą służącą jego utrzymaniu, w tym taboru i urządzeń niezbędnych do przygotowania składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego (np. lokomotywy manewrowe) | 19 |
| Typ projektu: modernizacja lub przebudowa dworców | 24 |
| DZIAŁANIE 5.2. Rozwój kolejowej sieci TEN-T | 28 |
| A: Kolej poza TEN-T | 28 |
| Typ projektu: | 28 |
| – 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 | 28 |
| – zabudowa ERTMS na liniach kolejowych | 28 |
| Typ projektu: horyzontalne projekty multilokalizacyjne mające na celu zastosowanie systemowych rozwiązań prowadzących do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego w Polsce | 31 |
| Typ projektu: modernizacja lub przebudowa dworców | 33 |
| B: Kolej miejska | 42 |
| 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 | 42 |
| Typ projektu: unowocześnienie (zakup lub modernizacja) taboru kolejowego do realizacji przewozów pasażerskich, w tym o charakterze ponadregionalnym lub aglomeracyjnym, wraz z niezbędną infrastrukturą służącą jego utrzymaniu, w tym taboru i urządzeń niezbędnych do przygotowania składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego (np. lokomotywy manewrowe) | 46 |

Horizontalne kryteria formalne

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | TAK/NIE/ NIE DOTYCZY |
|----|---|---|----------------------------|
| 1. | Wniosek złożony w terminie ³ . | Termin składania wniosków, w przypadku projektów konkursowych podany jest w ogłoszeniu o konkursie. Datę złożenia wniosku dla projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym określa IP/IW indywidualnie dla każdego projektu w wezwaniu do złożenia wniosku o dofinansowanie (o którym mowa w art. 48 ust 1 ustawy wdrożeniowej). | |
| 2. | Wniosek sporządzono na obowiązującym formularzu. | Formularz wniosku dostępny jest na stronach internetowych instytucji organizujących nabór wniosków, do których odwołanie zawiera się w ogłoszeniu o naborze projektów lub w wezwaniu do złożenia wniosku o dofinansowanie. Formularz dotyczący projektów pomocy technicznej dystrybuowany będzie indywidualnie do potencjalnych beneficjentów (wnioskodawców). | |
| 3. | Wniosek wypełniony jest w języku polskim. | Informacje w treści wniosku spełniają wymogi ustawy z dnia 7 października 1999 r. o języku polskim. Tytuł i opis projektu w jasny i nie budzący wątpliwości sposób powinien obrazować faktyczne zadanie lub realizację pewnego etapu większego przedsięwzięcia, które zostanie w określonych ramach zrealizowane. | |
| 4. | Zgodność z realizacją zasady n+3. | W ramach kryterium ocenie podlega, czy harmonogram realizacji projektu nie narusza zasady n+3 w zakresie kwalifikowalności wydatków. | |
| 5. | Kompletność dokumentacji aplikacyjnej: wniosku i załączników. | Rodzaj załączników do wniosku o dofinansowanie i zakres informacji wymaganych w dokumentacji aplikacyjnej dla projektów wybieranych: <ul style="list-style-type: none"> - w trybie konkursowym zawarty jest w ogłoszeniu o konkursie. - w trybie pozakonkursowym określa instytucja przyjmująca wniosek. Kryterium nie ma zastosowania do braków formalnych lub oczywistych omyłek, o których mowa w art. 43 ustawy wdrożeniowej, zgodnie z którym właściwa instytucja wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku lub poprawienia w nim oczywistej omyłki w wyznaczonym terminie nie krótszym niż 7 dni, pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpatrzenia Załączniki do wniosku są ważne i zgodne z odpowiednimi polskimi oraz unijnymi przepisami, szczególnie jeśli chodzi o przepisy o ochronie środowiska, przepisy ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ustawy z 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane. | |
| 6. | Zgodność z Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko, „Szczegółowym | Warunkiem spełnienia kryterium jest zapewnienie zgodności projektu co najmniej w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> - Typ/rodzaj projektu jest zgodny z przewidzianym w szczegółowym opisie osi priorytetowych POIiŚ, | |

³ Zgodnie z art. 57 § 5. Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U.2013.267 j.t.)

| | | | |
|-----|---|--|--|
| | opisem osi priorytetowych POIiŚ” oraz regulaminem konkursu (w przypadku projektów wybieranych w trybie konkursowym). | <ul style="list-style-type: none"> - Zgodność projektu z opisem działania / poddziałania (w tym celem oraz zakresem interwencji) - Wnioskodawca jest zgodny z określonym typem beneficjenta lub katalogiem ostatecznych odbiorców instrumentów finansowych, - Nie przekroczono pułapu maksymalnego poziomu dofinansowania, - Spełniono warunki minimalnej/maksymalnej wartości projektu (o ile dotyczy), - Spełniono warunki minimalnej/maksymalnej wartości wydatków kwalifikowanych projektu (o ile dotyczy), - Wnioskodawcy składający wniosek są uprawnieni do ubiegania się o przyznanie dofinansowania w zakresie określonym we wniosku, - Zgodność projektu z planem gospodarki niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (dotyczy działań 1.3.2, 1.5, 1.6.2, 1.7.1, 1.7.2, 1.7.3, 6.1). | |
| 7. | Wnioskodawca nie podlega wykluczeniu z ubiegania się o dofinansowanie. | Warunkiem spełnienia kryterium jest wykazanie, że wobec potencjalnego beneficjenta (wnioskodawcy) nie orzeczono zakazu dostępu do środków funduszy europejskich na podstawie odrębnych przepisów takich jak: a) art. 207 ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j. Dz. U. 2013 r. poz. 885 z późn. zm.); b) art. 12 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 czerwca 2012 r. o skutkach powierzania wykonywania pracy cudzoziemcom przebywającym wbrew przepisom na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. 2012 poz. 769); c) art. 9 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 28 października 2002 r. o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary (t.j. Dz. U. 2014 r. poz. 1417 z późn. zm.). | |
| 8. | Wnioskodawca nie jest przedsiębiorstwem w trudnej sytuacji w rozumieniu unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa (jeśli dotyczy) | Czy wnioskodawca nie jest przedsiębiorstwem w trudnej sytuacji w rozumieniu Komunikatu Komisji Wytuczne dotyczące pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji (Dz. Urz. UE 2014 C 249/01)? | |
| 9. | Projekt nie został zakończony przed złożeniem dokumentacji aplikacyjnej | Warunkiem spełnienia kryterium jest wykazanie, że projekt nie został fizycznie ukończony (w przypadku robót budowlanych) lub w pełni zrealizowany (w przypadku dostaw i usług) przed przedłożeniem wniosku o dofinansowanie, niezależnie od tego, czy wszystkie dotyczące tego projektu płatności zostały przez beneficjenta dokonane. Przez projekt ukończony/zrealizowany należy rozumieć projekt, dla którego przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie nastąpił odbiór ostatecznych robót, dostaw lub usług. | |
| 10. | Projekt nie został usunięty wcześniej z wykazu projektów zidentyfikowanych, stanowiących zał. nr 5 do SZOOP | Zgodnie z wytycznymi horyzontalnymi w zakresie system wyboru projektów, w przypadku projektów w trybie pozakonkursowym, nie ma możliwości wyboru do dofinansowania w trybie pozakonkursowym projektu, który został usunięty wcześniej z wykazu projektów | |

| | | | |
|-----|------------------------------|--|--|
| | | zidentyfikowanych. | |
| 11. | Brak podwójnego finansowania | W ramach tego kryterium weryfikowane będzie, czy beneficjent przedłożył jako załącznik do wniosku o dofinansowanie oświadczenie o braku podwójnego finansowania, wynikające z „Wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020”. | |

Horyzontalne kryteria merytoryczne I stopnia⁴.

W wybranych działaniach / poddziałaniach tam gdzie właściwe w trybie konkursowym:

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | ZASADY OCENY KRYTERIUM | WAGA |
|----|----------------------------|--|--|------|
| 1. | Ponadregionalność projektu | 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 partnerstwie 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 terenie więcej niż jednego województwa , przy czym co najmniej jedno z województw objęte jest strategią ponadregionalną oraz | 1 |

⁴ Nie dotyczy projektów ocenianych jedynie kryteriami zerojedynkowymi.

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | jest zgodny z celami strategii ponadregionalnej lub 4. projekt jest komplementarny z projektem wynikającym ze strategii ponadregionalnej. | |
|--|--|--|--|--|

W wybranych działaniach / poddziałaniach tam gdzie właściwe:

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | ZASADY OCENY KRYTERIUM | WAGA |
|----|--|--|--|------|
| 2. | Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) | 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 RMB 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 |

Kryterium dla projektów zgłoszonych w ramach działań / poddziałań:

Działanie 1.3 Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, i w sektorze mieszkaniowym, w ramach

Poddziałania 1.3.1 Wspieranie efektywności energetycznej w budynkach publicznych

Poddziałania 1.3.2 Wspieranie efektywności energetycznej w sektorze mieszkaniowym

Działania 1.7 Kompleksowa likwidacja niskiej emisji na terenie województwa śląskiego

Poddziałania 1.7.1 Wspieranie efektywności energetycznej w budynkach mieszkalnych w województwie śląskim

Działanie 2.5 Poprawa jakości środowiska miejskiego

Działanie 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach

Działanie 8.1 Ochrona dziedzictwa kulturowego i rozwój zasobów kultury

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | ZASADY OCENY KRYTERIUM | WAGA |
|----|--|--|---|------|
| 3. | Projekt jest zgodny z lokalnym programem rewitalizacji | Projekt stanowi element spójnej koncepcji inwestycyjnej zmierzającej do kompleksowej rewitalizacji obszaru wyznaczonego w lokalnym programie rewitalizacji | 1 pkt – w dokumentacji wykazano, że projekt stanowi element spójnej koncepcji inwestycyjnej zmierzającej do kompleksowej rewitalizacji obszaru wyznaczonego w | 1 |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | <p>zgodnie z wytycznymi Ministra Rozwoju w zakresie rewitalizacji w programach operacyjnych 2014-2020 lub projekt znajduje się w obszarze rewitalizacji wyznaczonym w uchwale Rady Miasta, zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji.</p> | <p>lokalnym programie rewitalizacji lub projekt znajduje się w obszarze rewitalizacji wyznaczonym w uchwale Rady Miasta, zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji.</p> | |
|--|--|--|--|--|

Horizontalne kryteria merytoryczne II stopnia

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | TAK/NIE/ NIE DOTYCZY |
|------|--|--|-------------------------|
| 1. | Kompletność dokumentacji aplikacyjnej: wniosku i załączników. | Zakres wymaganych załączników projektów konkursowych zawarty jest w ogłoszeniu o konkursie. W przypadku projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym zestawienie wymaganych dokumentów określa instytucja przyjmująca wnioski. W ramach kryterium oceniana będzie również zgodność zapisów wniosku z wymogami instrukcji do wypełnienia formularza wniosku o dofinansowanie. Aktualna instrukcja do wypełnienia wniosku jest dostępna wraz z regulaminem konkursu bądź wskazana przez właściwą instytucję (dla projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym). Kryterium nie ma zastosowania do braków formalnych lub oczywistych omyłek, o których mowa w art. 43 ustawy wdrożeniowej, zgodnie z którym właściwa instytucja wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku lub poprawienia w nim oczywistej omyłki w wyznaczonym terminie nie krótszym niż 7 dni, pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpatrzenia. | |
| 1.1. | Spójność informacji zawartych we wniosku, załącznikach do wniosku. | Ocena polegać będzie na weryfikacji spójności informacji zawartych we wniosku oraz załącznikach do wniosku w tym dokumentacji technicznej. Wymóg spójności dokumentów nie oznacza konieczności sporządzania na nowo dokumentów przygotowanych na wcześniejszym etapie przygotowania projektu (np. studium wykonalności). Różnice pomiędzy dokumentami przygotowywanymi w oparciu o ogólne informacje a dokumentem ostatecznym nie oznaczają niespełnienia kryterium, konieczne jest jedynie wyjaśnienie przyczyn różnic oraz zaktualizowanie informacji, które są umieszczone we wniosku o dofinansowanie, w szczególności tych mających wpływ na wysokość dofinansowania. | |
| 2. | Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej ⁵ | Sprawdzana jest zgodność z <i>Wytycznymi w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020</i> (gdzie mają zastosowanie). W przypadku kwestii nieuregulowanych w powyższych <i>Wytycznych</i> , należy sprawdzić zgodność z <i>Załącznikiem III (Metodyka przeprowadzania analizy kosztów i korzyści) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2015/207 z 20 stycznia 2015 r., rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) nr 480/2014 z dnia 3 marca 2014 r. oraz Guide to cost-benefit Analysis of Investment Projects (z ang. Przewodnikiem do analizy kosztów i korzyści projektów inwestycyjnych) z grudnia 2014 r.</i> W przypadku dokumentów sektorowych (np. <i>Blue Books</i> , z ang. <i>Niebieskie Księgi</i>) należy sprawdzić zgodność również z tymi dokumentami. Kryterium nie ma zastosowania jeśli poprawność została sprawdzona na wcześniejszym etapie oceny | |

⁵ Nie dotyczy projektów poddziałania 1.3.3 Ogólnopolski system wsparcia doradczego dla sektora publicznego, mieszkaniowego oraz przedsiębiorstw w zakresie efektywności energetycznej oraz OZE

| | | | |
|----|--|---|--|
| | | projektu, a dane mające wpływ na poziom dofinansowania nie uległy zmianie. | |
| 3. | Poprawność identyfikacji i przypisania wydatków projektu z punktu widzenia ich kwalifikowalności | Sprawdzana jest potencjalna kwalifikowalność wydatków planowanych do poniesienia na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie, czyli poprawność przypisania wydatków do wydatków kwalifikowalnych zgodnie z zasadami zawartymi w „Wytocznych w zakresie kwalifikowania wydatków ...”. Ponadto weryfikowany jest sposób opisu wydatków kwalifikowalnych pod kątem uzasadnienia włączenia do wydatków kwalifikowalnych tych wydatków, dla których, zgodnie z Wytocznymi ⁶ , warunkiem koniecznym dla ich uznania za kwalifikowalne jest ich wskazanie we wniosku o dofinansowanie i w umowie o dofinansowanie. | |
| 4. | Gotowość techniczna projektu do realizacji na poziomie wymaganym dla danego priorytetu / działania POIiŚ | W zależności od priorytetu/działania/typu projektu udokumentowane prawo do dysponowania gruntami lub obiektami na cele inwestycji, posiadanie wymaganej dokumentacji technicznej i projektowej, wymaganych prawem decyzji, uzgodnień i pozwoleń administracyjnych. Szczegółową listę wymaganych dokumentów określa instytucja organizująca konkurs w ogłoszeniu o konkursie. W przypadku projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym listę wymaganych dokumentów określa instytucja przyjmująca wniosek. | |
| 5. | Gotowość organizacyjno-instytucjonalna projektu w obszarze zawierania umów. | Sprawdane jest, czy potencjalny beneficjent (wnioskodawca) i wszystkie podmioty, które zgodnie z informacją zawartą we wniosku mogą ponosić wydatki kwalifikowalne w ramach projektu posiadają procedury (tryb postępowania) w obszarze zawierania umów dla zadań objętych projektem. W przypadku umów zawieranych zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych, zgodność z zasadami obowiązującymi w ramach POIiŚ jest zapewniona przez działanie zgodnie z tą ustawą. W przypadku umów, do których nie stosuje się ustawy Prawo zamówień publicznych potencjalny beneficjent (wnioskodawca) powinien przedstawić wewnętrzne procedury uwzględniające zasady zawierania umów określone w „Wytocznych w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach POIiŚ 2014-2020” ⁷ . Kryterium spełnione jest w przypadku, gdy potencjalny beneficjent (wnioskodawca) przedstawi procedury (własne i podmiotów, o których mowa w zdaniu pierwszym) wymagane zgodnie z kryterium, które są zgodne z zasadami obowiązującymi w POIiŚ. | |
| 6. | Wykonalność finansowa projektu | Sytuacja finansowa potencjalnego beneficjenta/operatora (wnioskodawcy) nie zagraża realizacji i utrzymaniu rezultatów projektu, potwierdzone, wiarygodne źródła współfinansowania projektu co najmniej w okresie trwałości projektu. | |
| 7. | Pomoc publiczna | Sprawdzana jest zgodność projektu z przepisami o pomocy publicznej, tj. czy wsparcie będzie stanowiło pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Jeśli wsparcie nie stanowi pomocy publicznej, czy przedstawiono odpowiednie wyjaśnienia, na przykład w zakresie: – braku wystąpienia korzyści dla wnioskodawcy odbiegającej od rynkowej (np. ze względu na spełnienie kryteriów <i>Altmark</i> lub spełnienie <i>Testu Prywatnego Inwestora</i>); | |

⁶ Dokument dostępny jest na stronie internetowej pod adresem: <http://www.mir.gov.pl>

⁷ Dokument dostępny jest na stronie internetowej pod adresem: <http://www.mir.gov.pl>

| | | | |
|----|---|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> – nieprowadzenia przez wnioskodawcę działalności gospodarczej w rozumieniu prawa UE; – braku możliwości zakłócenia konkurencji na wewnętrznym rynku UE; – braku wpływu wsparcia na handel między państwami członkowskimi UE? <p>Wyjaśnienia powinny zawierać odniesienia do właściwych dokumentów instytucji Unii Europejskiej, na przykład do:</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Siatek analitycznych dotyczących infrastruktury</i> oraz – (projektu) <i>Komunikatu Komisji – Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.</i> <p>Jeśli wsparcie stanowi pomoc publiczną, czy pomoc jest zgodna z rynkiem wewnętrznym i czy wskazano podstawę zgodności tej pomocy z rynkiem wewnętrznym UE wraz z wyjaśnieniem, czy pomoc podlega obowiązkowi notyfikacji Komisji Europejskiej, o którym mowa w art. 108 ust. 3 TFUE?</p> | |
| 8. | Zgodność projektu z wymaganiami prawa dotyczącego ochrony środowiska. | <p>Sprawdzone jest, czy projekt został przygotowany (albo jest przygotowywany i właściwa instytucja jest w stanie na bieżąco weryfikować poprawność dalszych działań w tym zakresie) zgodnie z prawem dotyczącym ochrony środowiska, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2013 r. poz. 1235 z późn.zm); – ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2013 r. poz. 1232 z późn.zm); – ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2013 r. poz. 627 z późn.zm); – ustawą z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (t.j. Dz.U. z 2012 r. poz. 145 z późn.zm). <p>Weryfikacji podlega pełna dokumentacja, zgodnie z regulaminem konkursu lub wezwaniem do złożenia wniosku o dofinansowanie dla projektu pozakonkursowego.</p> | |
| 9. | Trwałość projektu | <p>Sprawdzone jest zachowanie przez projekt (operację) zasady trwałości, zgodnie z art. 71 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r.</p> <p>1. Czy w przypadku operacji obejmującej inwestycje w infrastrukturę lub inwestycje produkcyjne wnioskodawca oraz podmiot kontrolujący wnioskodawcę (właściciel/właściciele wnioskodawcy) złożyli oświadczenie, w którym zobowiązali się, że w okresie 5 lat (okres może zostać skrócony do 3 lat w przypadkach utrzymania inwestycji lub miejsc pracy stworzonych przez MŚP) od płatności końcowej lub w okresie wynikającym ze znajdujących zastosowanie w danym przypadku przepisów o pomocy publicznej:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wnioskodawca nie zaprzestanie działalności produkcyjnej lub nie przeniesie jej poza obszar objęty programem; – nie dojdzie do zmiany własności elementu infrastruktury, która przyniesie przedsiębiorstwu lub podmiotowi publicznemu nienależne korzyści; | |

| | | | |
|-----|--|--|--|
| | | <p>– nie dojdzie do istotnej zmiany wpływającej na charakter operacji, jej cele lub warunki wdrażania, która mogłaby doprowadzić do naruszenia jej pierwotnych celów.</p> <p>2. Czy w przypadku operacji obejmującej inwestycje w infrastrukturę lub inwestycje produkcyjne wnioskodawca nie będący małym lub średnim przedsiębiorstwem oraz podmiot kontrolujący wnioskodawcę (właściciel/ właściciele wnioskodawcy) złożyli oświadczenie, w którym zobowiązali się, że w okresie 10 lat od płatności końcowej lub w okresie wynikającym ze znajdujących zastosowanie w danym przypadku przepisów o pomocy publicznej, nie dojdzie do przeniesienia działalności produkcyjnej, której dotyczyło dofinansowanie, poza obszar UE?</p> | |
| 10. | Zasada zapobiegania dyskryminacji i równość szans kobiet i mężczyzn | Sprawdzana jest zgodność projektu z horyzontalnymi zasadami niedyskryminacji i równości szans ze względu na płeć. W szczególności przedmiotem sprawdzenia jest, czy projekt nie ogranicza równego dostępu do zasobów (towarów, usług, infrastruktury) ze względu na płeć, pochodzenie rasowe lub etniczne, religię lub przekonania, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną. W przypadku osób z niepełnosprawnościami, niedyskryminacyjny charakter projektu oznacza konieczność stosowania zasady uniwersalnego projektowania i racjonalnych usprawnień zapewniających dostępność oraz możliwości korzystania ze wspieranej infrastruktury. | |
| 11. | Zasada zrównoważonego rozwoju | Sprawdzane jest, czy projekt obejmuje finansowanie przedsięwzięć minimalizujących oddziaływanie działalności człowieka na środowisko. Zasada zrównoważonego rozwoju jest zachowana, jeżeli w ramach projektu zakłada się podejmowanie działań ukierunkowanych na: racjonalne gospodarowanie zasobami, ograniczenie presji na środowisko, uwzględnianie efektów środowiskowych w zarządzaniu, podnoszenie świadomości ekologicznej społeczeństwa. | |
| 12. | Zdolność do adaptacji do zmian klimatu i reagowania na ryzyko powodziowe (jeśli dotyczy) | Zdolność do reagowania i adaptacji do zmian klimatu (w szczególności w obszarze zagrożenia powodziowego). Wszelkie elementy infrastruktury zlokalizowane na obszarach zagrożonych powodzią (oceniana zgodnie z dyrektywą 2007/60/WE), powinny być zaprojektowane w sposób, który uwzględnia to ryzyko. Aplikacja projektowa musi wyraźnie wskazywać czy inwestycja ma wpływ na ryzyko powodziowe, a jeśli tak, to w jaki sposób zarządza się tym ryzykiem. | |
| 13. | Klauzula delokalizacyjna (jeśli dotyczy) | Sprawdzane jest, czy w przypadku pomocy udzielonej ze środków POIiŚ 2014-2020 dużemu przedsiębiorcy, wkład finansowy z funduszy nie spowoduje znacznej utraty miejsc pracy w istniejących lokalizacjach tego przedsiębiorcy na terytorium UE w związku z realizacją dofinansowywanego projektu. | |

DZIAŁANIE 5.1. Rozwój kolejowej sieci 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 inżynieryjnych
- zabudowa ERTMS na liniach kolejowych

Tryb wyboru: pozakonkursowyProjekty oceniane są kryteriami:

- Horyzontalne kryteria formalne
- Dodatkowe kryteria formalne
- Kryteria merytoryczne I stopnia (w tym właściwe kryteria horyzontalne)
- Horyzontalne kryteria merytoryczne II stopnia
- Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

Dodatkowe kryteria formalne

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | TAK/NIE |
|-----|--|--|---------|
| 12. | Położenie w sieci TEN-T | Lokalizacja projektu w sieci TEN-T zgodnie z Rozporządzeniem 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. Kryterium będzie spełnione gdy ponad 60% (km linii) będzie położona w sieci TEN-T. | |
| 13. | Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji | Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji. | |
| 14. | Zgodność z ramami wdrożenia ERTMS (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym) | Rozwiązania przyjęte w projekcie obejmują lub umożliwiają w przyszłości wdrażanie systemu ERTMS. | |
| 15. | 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. | |
| 16. | Zgodność z TSI (Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności) | Projekt realizowany zgodnie z wymaganiami TSI. | |

Kryteria merytoryczne I stopnia

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | ZASADY OCENY KRYTERIUM | WAGA | MAX. PUNKTACJA |
|----------------------------------|--|--|---|------|----------------|
| 1. | Rozwój sieci TEN-T | Projekt służy domykaniu ciągów TEN-T | 2 pkt – projekt obejmuje uzupełnienie odcinka linii kolejowej w TEN-T już zrealizowanego lub w trakcie realizacji 1 pkt – projekt stanowi element ciągu TEN-T (sieć bazowa lub kompleksowa) | 2 | 4 |
| 2. | Funkcja linii 1 | Projekt wspiera rozwój przewozów towarów koleją | 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) | 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 RMB; 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 |

Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | ZASADY OCENY KRYTERIUM | OCENA |
|-----|--------------------------------------|--|---|-------|
| 14. | 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"> – 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 |
| 15. | Komplementarność | Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji. | Komplementarność z: <ul style="list-style-type: none"> – projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, lub – z 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 |
| 16. | Efektywność ekonomiczna | Nie dotyczy projektów zabudowy ERMTS | Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0. | 0/1 |
| 17. | Eliminacja „wąskich gardeł” | Kryterium dotyczy wyłącznie projektów obejmujących inwestycje w modernizację i rehabilitację istniejących szlaków kolejowych w sieci TEN-T | 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 |

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

Tryb wyboru: pozakonkursowy

Projekty oceniane są kryteriami:

- Horizontalne kryteria formalne
- Dodatkowe kryteria formalne
- Kryteria merytoryczne I stopnia (w tym właściwe kryteria horyzontalne)
- Horizontalne kryteria merytoryczne II stopnia
- Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

Dodatkowe kryteria formalne

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | TAK/NIE |
|-----|--|--|---------|
| 12. | Położenie w sieci TEN-T | Lokalizacja projektu w sieci TEN-T zgodnie z Rozporządzeniem 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. Kryterium będzie spełnione gdy ponad 60% (km linii lub liczba obiektów) będzie położona w sieci TEN-T. | |
| 13. | Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji | Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji. | |
| 14. | Zgodność z ramami wdrożenia ERTMS (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym) | Rozwiązania przyjęte w projekcie obejmują lub umożliwiają w przyszłości wdrażanie systemu ERTMS lub są neutralne z tego punktu widzenia. | |
| 15. | Zgodność z Dokumentem Implementacyjnym do SRT (Strategii Rozwoju Transportu) | Ujęcie typu projektu w części opisowej DI. | |
| 16. | Zgodność z TSI (Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności) | Projekt realizowany zgodnie z wymaganiami TSI. | |

Kryteria merytoryczne I stopnia

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | ZASADY OCENY KRYTERIUM | WAGA | MAX. PUNKTACJA |
|----|-----------------|----------------|------------------------|------|----------------|
| | | | | | |

| | | | | | |
|----------------------------------|--|--|---|---|-----------|
| 1. | Rozwój sieci TEN-T | Projekt służy domykanii ciągów TEN-T | 2 pkt - projekt obejmuje uzupełnienie odcinka linii kolejowej w TEN-T już zrealizowanego lub w trakcie realizacji ⁸ 1 pkt - projekt stanowi element ciągu TEN-T (sieć bazowa lub kompleksowa) ⁹ | 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 ¹⁰ 1 pkt – wykorzystywanych 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) | 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 RMB; 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 |

Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | ZASADY OCENY KRYTERIUM | OCENA |
|-----|--------------------------------------|------------------------------------|---|-------|
| 14. | Przygotowanie projektu do realizacji | Ocena stanu przygotowania projektu | Projekt zostanie uznany za „dojrzały” gdy spełnione zostaną łącznie | 0/1 |

⁸ Co najmniej 60% obiektów lub km linii leży na liniach stanowiących uzupełnienie odcinka już zrealizowanego lub w trakcie realizacji.

⁹ Co najmniej 60% obiektów lub km linii stanowi element ciągu TEN-T.

¹⁰ Co najmniej 60% obiektów lub km linii leży na liniach wykorzystywanych do ruchu towarowego lub mieszanego.

| | | | | |
|-----|-----------------------------|--|--|-----|
| | | do realizacji | następujące warunki: <ul style="list-style-type: none"> – 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. | |
| 15. | Komplementarność | Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji. | Komplementarność z: <ul style="list-style-type: none"> – projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, lub – z 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 |
| 16. | Efektywność ekonomiczna | Nie dotyczy projektów zabudowy ERTMS | Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0. | 0/1 |
| 17. | Eliminacja „wąskich gardeł” | Kryterium dotyczy wyłącznie projektów obejmujących inwestycje w modernizację i rehabilitację istniejących szlaków kolejowych w sieci TEN-T | 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 |

Typ projektu: unowocześnienie (zakup lub modernizacja) taboru kolejowego¹¹ do realizacji przewozów pasażerskich, w tym o charakterze ponadregionalnym lub aglomeracyjnym, wraz z niezbędną infrastrukturą służącą jego utrzymaniu, w tym taboru i urządzeń niezbędnych do przygotowania składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego (np. lokomotywy manewrowe)

Tryb wyboru: konkursowy

Projekty oceniane są kryteriami:

- Horizontalne kryteria formalne
- Dodatkowe kryteria formalne
- Kryteria merytoryczne I stopnia (w tym właściwe kryteria horyzontalne)
- Horizontalne kryteria merytoryczne II stopnia
- Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

Dodatkowe kryteria formalne

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | TAK/NIE |
|-----|---|--|---------|
| 12. | Tabor zgodny z wymogami TSI lub przepisami krajowymi. | <ul style="list-style-type: none"> – Dla nowego taboru warunek jest spełniony, jeśli spełnia wymagania TSI. – Dla taboru modernizowanego lub objętego odstępstwami od stosowania TSI, warunek jest spełniony jeśli spełnia wymagania TSI lub przepisów krajowych. – Dla nowego taboru z przeznaczeniem do poruszania się po sieci wyłączonej z obowiązku stosowania TSI warunek jest spełniony, jeśli spełnia wymagania TSI lub przepisów krajowych. <p>W każdym przypadku tabor musi zostać dopuszczony do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.).</p> | |
| 13. | 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> | |

¹¹ Z wyłączeniem projektów dotyczących zakupu lub modernizacji taboru przeznaczonego do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

| | | | |
|-----|--|---|--|
| | | <p>Projekt obejmuje tabor do realizacji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – przewozów międzyregionalnych prowadzonych na liniach w sieci TEN-T (w przypadku Działania 5.1)¹², lub – przewozów międzyregionalnych (w przypadku Działania 5.2), lub – przewozów aglomeracyjnych (w przypadku Działania 5.2), <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> | |
| 14. | Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych | <p>Tabor jest zgodny z wymogami TSI PRM.</p> <p>Kryterium nie dotyczy projektów z zakresu zakupu lub modernizacji lokomotyw oraz urządzeń niezbędnych do przygotowania składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego.</p> | |
| 15. | Efektywność ekonomiczna | Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0. | |

Kryteria merytoryczne I stopnia

| NR | NAZWA KRYTERIUM | 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. | | 23 |

¹² Zakupiony lub zmodernizowany tabor porusza się po liniach kolejowych, wśród których minimum 60% ich długości leży w sieci TEN-T.

| | | | | | |
|--|--|--|---|---|--|
| | | | Budowa/rozbudowa infrastruktury (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 2 pkt - prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane. 2 pkt - uregulowane w 100 %; 1 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 | |
| | | | 1 pkt - projekt budowlany co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy. | 1 | |
| | | | 1 pkt - decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca wszystkie elementy projektu, które jej wymagają. | 1 | |
| | | | 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 3 pkt – współczynnik $\geq 50\%$ 2 pkt – $50\% > \text{współczynnik} \geq 30\%$ 1 pkt – $30\% > \text{współczynnik} \geq 20\%$ | 1 | |
| | | | Zakup i/lub remont taboru, urządzeń (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). max 4 pkt: 4 pkt - pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzieleniu zamówienia publicznego (czyt. dokumentacja przetargowa). 3 pkt - Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań). | 4 | |

| | | | | | |
|----|--|--|--|---|---|
| | | | 2 pkt - specyfikacje techniczne obejmujące zakres całego projektu (opis przedmiotu zamówienia dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań). | | |
| 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 – $H_3 < ERR$;</p> <p>3 pkt – $H_2 < ERR \leq H_3$;</p> <p>2 pkt – $H_1 < ERR \leq H_2$</p> <p>1 pkt – $i < ERR \leq H_1$,</p> <p>gdzie i to ekonomiczna stopa dyskontowa, H_2 to średnia harmoniczna ERR projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników, H_1 to średnia harmoniczna drugiego najniższego wyniku ERR oraz H_2, a H_3 to średnia harmoniczna drugiego najwyższego wyniku ERR oraz H_2.</p> | 2 | 8 |
| 4. | Wykorzystanie taboru w przewozach o charakterze użyteczności publicznej. | Ocena wykorzystania taboru w przewozach | <p>2 pkt – tabor będzie wykorzystywany do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej;</p> <p>1 pkt – tabor będzie wykorzystywany do przewozów komercyjnych i projekt posiada zgodę KE na udzielenie indywidualnej pomocy publicznej.</p> | 2 | 4 |
| 5. | Spójność ze strategią ZIT ¹³ | Spójność projektu ze strategią ZIT | 3 pkt – projekt został wskazany w strategii ZIT jako przedsięwzięcie komplementarne do inwestycji realizowanych w ramach strategii. | 3 | 9 |
| 6. | Ponadregionalność projektu | 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 | <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> <p>1. przedsięwzięcie wynika ze strategii ponadregionalnej (tj. strategii przyjętej przez Radę Ministrów: Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do 2020, Strategia Rozwoju Polski</p> | 1 | 1 |

¹³ Kryterium odnosi się do projektów realizowanych w ramach działania 5.2 POIiŚ „Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T”

| | | | | | |
|--|--|--|---|---|-----------|
| | | zadaniach wykraczających poza obszar województwa, istotnych dla rozwoju na szerszym obszarze. | <p>Południowej do roku 2020 Strategia Polski Zachodniej 2020, Strategia Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030)</p> <p>lub</p> <p>2. projekt realizowany jest w partnerstwie 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);</p> <p>lub</p> <p>3. projekt realizowany jest na terenie więcej niż jednego województwa, przy czym co najmniej jedno z województw objęte jest strategią ponadregionalną oraz jest zgodny z celami strategii ponadregionalnej,</p> <p>lub</p> <p>4. projekt jest komplementarny z projektem wynikającym ze strategii ponadregionalnej</p> | | |
| 7. | Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) | 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 RMB;</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 |
| Maksymalna liczba punktów (projekty realizowane w ramach działania 5.1 POIiŚ „Rozwój kolejowej sieci TEN-T”) | | | | | 50 |
| Maksymalna liczba punktów (projekty realizowane w ramach działania 5.2 POIiŚ „Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T”) | | | | | 59 |

Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | ZASADY OCENY KRYTERIUM | OCENA |
|----|-----------------|----------------|------------------------|-------|
|----|-----------------|----------------|------------------------|-------|

| | | | | |
|-----|---|---|---|-----|
| 14. | Powiązanie projektu z infrastrukturą kolejową | Ocena powiązania projektu z infrastrukturą kolejową | W dokumentacji aplikacyjnej wskazany został obszar, na którym będzie wykorzystywany dofinansowany tabor, a także: <ul style="list-style-type: none"> – zakupiony lub zmodernizowany tabor będzie poruszał się po liniach kolejowych o parametrach technicznych umożliwiających optymalne wykorzystanie taboru, lub – 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). | 0/1 |
|-----|---|---|---|-----|

Typ projektu: modernizacja lub przebudowa dworców

Tryb wyboru: pozakonkursowy

Projekty oceniane są kryteriami:

Horyzontalne kryteria formalne

Dodatkowe kryteria formalne

Kryteria merytoryczne I stopnia (w tym właściwe kryteria horyzontalne)

Horyzontalne kryteria merytoryczne II stopnia

Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

Dodatkowe kryteria formalne

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | TAK/NIE |
|-----|--|---|---------|
| 12. | Położenie w sieci TEN-T | Lokalizacja projektu na linii w sieci TEN-T określonej 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. | |
| 13. | Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji | Projekt jest funkcjonujący bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji. | |
| 14. | Zgodność z obowiązującymi dokumentami strategicznymi | Ujęcie dworca w <i>Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym</i> lub innych dokumentach ministra ds. transportu, w Strategii Rozwoju Transportu, w strategiach regionalnych, strategiach ZIT lub dokumentach planistycznych/strategicznymi miast. | |

| | | | |
|-----|---|---|--|
| 15. | Zgodność z TSI (Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności) | Projekt realizowany zgodnie z wymaganiami TSI (z przewidzianymi wyłączeniami) zawartymi w rozporządzeniach KE 1299/2014 oraz 1300/2014 z dn. 18 listopada 2008 r. oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (przekształcenie). | |
| 16. | Zakres wsparcia | Zgodność z przepisami regulującymi udzielanie pomocy publicznej - np. właściwym aktem prawa UE, programem pomocowym (jeśli dotyczy). | |

Kryteria merytoryczne I stopnia

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | ZASADY OCENY KRYTERIUM | WAGA | MAX. PUNKTACJA |
|----|-------------------------------|---|--|------|----------------|
| 1. | Rozwój sieci TEN-T | Ocena wpływu projektu na polepszenie obsługi pasażerów na liniach w sieci TEN-T | (max 2 pkt) 2 pkt – projekt jest zlokalizowany w sieci TEN-T przy zmodernizowanej linii kolejowej i stanowi kolejny element przebudowy systemu kolejowego 1 pkt – projekt jest zlokalizowany w sieci TEN-T przy linii kolejowej planowanej do modernizacji W przypadku, gdy projekt obejmuje więcej niż jeden dworzec i są one zlokalizowane przy liniach o różnym stanie technicznym, projekt otrzymuje 2 punkty, jeśli co najmniej jeden dworzec leży przy zmodernizowanej linii kolejowej. | 2 | 4 |
| 2. | Kompleksowość przedsięwzięcia | Ocena projektu pod kątem poprawy parametrów technicznych pozostałych elementów kolejowej infrastruktury przystankowej/stacyjnej mających wpływ na podniesienie jakości przewozów pasażerskich | (max 2 pkt) 2 pkt – poza inwestycją obejmującą dworzec/dworce zakres projektu obejmuje unowocześnienie pozostałej części stacyjnej/przystankowej, na której zlokalizowany jest dworzec/dworce lub 2 pkt - poza inwestycją obejmującą dworzec/dworce zakres projektu obejmuje poprawę elementów infrastruktury dworcowej oraz montaż systemów służących poprawie jakości świadczonych usług (typu SDIP, system sprzedaży biletów, przechowywania bagażu, integracji z innymi środkami transportu, itp.) | 4 | 8 |
| 3. | Realizowanie celów osi | Ocena skali przewozów realizowanych przez dany dworzec kolejowy/dworce kolejowe | (max 4 pkt) Projekt dotyczy dworca/dworców, na których odbywa się: 1 pkt – obsługa przewozów międzynarodowych 1 pkt – obsługa przewozów międzyregionalnych 1 pkt - obsługa przewozów regionalnych | 2 | 8 |

| | | | 1 pkt – obsługa przewozów aglomeracyjnych | | |
|----------------------------------|--|---|---|----------|-----------|
| 4. | Funkcja dworca w układzie miejskim | Ocena wkładu inwestycji w rozwój publicznego transportu zbiorowego w mieście i w regionie | (max 2 pkt) 1 pkt – przebudowywany dworzec jest elementem istniejącego węzła przesiadkowego obsługującego ruch międzynarodowy lub międzyregionalny lub podstawą do utworzenia nowego takiego węzła 1 pkt – dworzec jest elementem istniejącego węzła przesiadkowego obsługującego ruch regionalny lub aglomeracyjny lub podstawą do utworzenia nowego takiego węzła | 2 | 4 |
| 5. | Przepustowość dworca/dworców | Ocena przepustowości dworca/-ów poprzez spodziewany roczny przepływ podróżnych | (max 4 pkt) Przepływ podróżnych na przebudowywanym dworcu/dworcach (w mln pasażerów/rok) 4 pkt – gdy przepływ podróżnych ≥ 2 mln 3 pkt – gdy $1\text{mln} \leq$ przepływ podróżnych < 2 mln 2 pkt – gdy $0,3$ mln \leq przepływ podróżnych < 1 mln 1 pkt – gdy przepływ podróżnych $< 0,3$ mln | 1 | 4 |
| 6. | Zastosowanie w ramach przygotowania projektu formuły konkursu architektonicznego | Ocenie będzie poddane, czy w ramach projektu rozpisano konkurs na optymalne rozwiązanie architektoniczne | 2 pkt – w ramach projektu zastosowano formułę konkursu architektonicznego | 1 | 2 |
| 7. | Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) | Ocena zgodności i/lub komplementarności projektu z celami Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego | 2 pkt - projekt posiada status flagowego w ramach SUE RMB; 1 pkt - projekt przyczyni się do osiągnięcia celów (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 | | | | | 32 |

Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | ZASADY OCENY KRYTERIUM | OCENA |
|-----|--------------------------------------|-----------------------------|--|------------|
| 14. | Przygotowanie projektu do realizacji | Ocena stopnia przygotowania | Projekt zostanie uznany za „dojrzały” gdy spełnione zostaną <u>łącznie</u> | 0/1 |

| | | | | |
|-----|--------------------------|--|--|------------|
| | | projektu do realizacji | następujące warunki: <ul style="list-style-type: none"> – 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. | |
| 15. | Komplementarność | Ocena komplementarności realizowanego projektu w stosunku do innych projektów w sektorze transportu (zrealizowanych, w trakcie realizacji lub zatwierdzonych do realizacji) | Projekt jest komplementarny w stosunku do projektów w ramach tego samego rodzaju transportu lub w ramach różnych rodzajów transportu (komplementarność międzygałęziowa) <ul style="list-style-type: none"> – zrealizowanych w ramach perspektywy finansowej 2007-2013 lub w ramach perspektywy finansowej 2014-2020, realizowanych równoległe lub zatwierdzonych do realizacji | 0/1 |
| 16. | Efektywność ekonomiczna | Ocena ekonomicznej bieżącej wartości netto | Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0. | 0/1 |
| 17. | Efektywność energetyczna | Ocena poprawy efektywności energetycznej | W wyniku realizacji projektu nastąpi zwiększenie efektywności energetycznej budynku dworcowego. | 0/1 |

DZIAŁANIE 5.2. Rozwój kolejowej sieci TEN-T

A: 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
- zabudowa ERTMS na liniach kolejowych

Tryb wyboru: pozakonkursowy

Projekty oceniane są kryteriami:

- Horyzontalne kryteria formalne
- Dodatkowe kryteria formalne
- Kryteria merytoryczne I stopnia (w tym właściwe kryteria horyzontalne)
- Horyzontalne kryteria merytoryczne II stopnia
- Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

Dodatkowe kryteria formalne

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | TAK/NIE |
|-----|--|---|---------|
| 12. | Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji | Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji. | |
| 13. | Zgodność z ramami wdrożenia ERTMS (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym) | Rozwiązania przyjęte w projekcie ¹⁴ obejmują lub umożliwiają w przyszłości wdrażanie systemu ERTMS | |
| 14. | 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 Kryterium dotyczy elementów projektu leżących na sieci TEN-T.

| | | | |
|-----|---|--|--|
| 15. | Zgodność z TSI (Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności) | Projekt realizowany zgodnie z wymaganiami TSI. | |
|-----|---|--|--|

Kryteria merytoryczne I stopnia

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | ZASADY OCENY KRYTERIUM | WAGA | MAX. PUNKTACJA |
|----------------------------------|--|--|---|------|----------------|
| 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 |
| 2. | Funkcja linii 1 | Projekt wspiera rozwój przewozów towarów koleją | 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) | 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 RMB; 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 |

Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | ZASADY OCENY KRYTERIUM | OCENA |
|-----|--------------------------------------|--|---|-------|
| 14. | 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"> – 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 |
| 15. | Komplementarność | Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji. | Komplementarność z: <ul style="list-style-type: none"> – projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, lub – równolegle realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji, lub – komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równolegle realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji. | 0/1 |
| 16. | Efektywność ekonomiczna | Nie dotyczy projektów zabudowy ERTMS | Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0. | 0/1 |
| 17. | 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 |

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

Tryb wyboru: pozakonkursowy

Projekty oceniane są kryteriami:

- Horyzontalne kryteria formalne
- Dodatkowe kryteria formalne
- Kryteria merytoryczne I stopnia (w tym właściwe kryteria horyzontalne)
- Horyzontalne kryteria merytoryczne II stopnia
- Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

Dodatkowe kryteria formalne

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | TAK/NIE |
|-----|--|--|---------|
| 12. | Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji | Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji. | |
| 13. | Zgodność z ramami wdrożenia ERTMS (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym) | Rozwiązania przyjęte w projekcie ¹⁵ obejmują lub umożliwiają w przyszłości wdrażanie systemu ERTMS lub też są neutralne z tego punktu widzenia. | |
| 14. | Zgodność z Dokumentem Implementacyjnym do SRT (Strategii Rozwoju Transportu) | Ujęcie typu projektu w części opisowej DI. | |
| 15. | Zgodność z TSI (Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności) | Projekt realizowany zgodnie z wymaganiami TSI. | |

Kryteria merytoryczne I stopnia

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | ZASADY OCENY KRYTERIUM | WAGA | MAX. PUNKTACJA |
|----|--------------------------------|---|--|------|----------------|
| 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 ¹⁶ 1 pkt – element ciągu łączącego się z siecią (linią lub węzłem) TEN- | 2 | 4 |

¹⁵ Kryterium dotyczy elementów projektu leżących na sieci TEN-T.

¹⁶ Co najmniej 60% obiektów lub km linii leży na liniach stanowiących bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T (linia lub węzeł)

| | | | | | |
|----------------------------------|--|--|---|---|-----------|
| | | | T | | |
| 2. | Funkcja linii 1 | Projekt wspiera rozwój przewozów towarów koleją | Projekt dotyczy inwestycji na liniach kolejowych: 2 pkt - wykorzystywanych do ruchu towarowego lub mieszanego ¹⁷ 1 pkt – wykorzystywanych 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 ¹⁸ 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) | 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 RMB; 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 |

Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | ZASADY OCENY KRYTERIUM | OCENA |
|-----|--------------------------------------|--|---|-------|
| 14. | 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 | 0/1 |

¹⁷ Co najmniej 60% obiektów lub km linii leży na liniach wykorzystywanych do ruchu towarowego lub mieszanego.

¹⁸ Co najmniej 60% obiektów lub km linii leży na liniach stanowiących bezpośrednie połączenie do portów morskich, portów lotniczych, lub do ośrodków przemysłowych lub gospodarczych

| | | | | |
|-----|-----------------------------|--|---|-----|
| | | | planowane procedury przetargowe i procedury pozyskania niezbędnych decyzji administracyjnych, których zaawansowanie pozwala na dotrzymanie planowanych terminów realizacji przedsięwzięcia. | |
| 15. | Komplementarność | Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji. | Komplementarność z: <ul style="list-style-type: none"> – projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, lub – równolegle realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji, lub – komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równolegle realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji. | 0/1 |
| 16. | Efektywność ekonomiczna | Nie dotyczy projektów zabudowy ERTMS | Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0. | 0/1 |
| 17. | 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 |

Typ projektu: modernizacja lub przebudowa dworców

Tryb wyboru: pozakonkursowy

Projekty oceniane są kryteriami:

Horyzontalne kryteria formalne

Dodatkowe kryteria formalne

Kryteria merytoryczne I stopnia (w tym właściwe kryteria horyzontalne)

Horyzontalne kryteria merytoryczne II stopnia

Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

Dodatkowe kryteria formalne

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | TAK/NIE |
|-----|--|---|---------|
| 12 | Położenie poza siecią TEN-T | Lokalizacja projektu przy linii/liniach leżących poza siecią TEN-T określoną 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. | |
| 13. | Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji | Projekt jest funkcjonujący bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji. | |
| 14. | Spójność z dokumentami strategicznymi | Ujęcie dworca w <i>Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym</i> lub innych dokumentach ministra ds. transportu, w Strategii Rozwoju Transportu, w strategiach regionalnych, strategiach ZIT lub w dokumentach planistycznych/strategicznymi miast. | |
| 15. | Zgodność z TSI (Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności) | Projekt realizowany zgodnie z wymaganiami odpowiednich TSI. Projekt realizowany zgodnie z wymaganiami TSI (z przewidzianymi wyłączeniami) zawartymi w rozporządzeniach KE 1299/2014 oraz 1300/2014 z dn. 18 listopada 2008 r. oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (przekształcenie). | |
| 16. | Zakres wsparcia | Zgodność z przepisami regulującymi udzielanie pomocy publicznej - np. właściwym aktem prawa UE, programem pomocowym (jeśli dotyczy). | |

Kryteria merytoryczne I stopnia

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | ZASADY OCENY KRYTERIUM | WAGA | MAX. PUNKTACJA |
|----|--------------------------------|---|--|------|----------------|
| 1. | Rozwój połączeń z siecią TEN-T | Ocena wpływu projektu na polepszenie usług na liniach, stanowiących połączenie z siecią TEN-T | (max 2 pkt) 2 pkt – dworzec jest zlokalizowany przy zmodernizowanej linii kolejowej, stanowiącej bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T i stanowi kolejny element przebudowy systemu kolejowego 1 pkt – dworzec jest zlokalizowany przy linii kolejowej, która stanowi | 4 | 8 |

| | | | | | |
|----|------------------------------------|---|--|---|---|
| | | | połączenie z siecią TEN-T planowanej do modernizacji W przypadku gdy projekt obejmuje więcej niż jeden dworzec i są one zlokalizowane przy liniach o różnym stanie technicznym projekt otrzymuje 2 punkty jeśli co najmniej jeden dworzec leży przy zmodernizowanej linii kolejowej. | | |
| 2. | Kompleksowość przedsięwzięcia | Ocena projektu pod kątem poprawy parametrów technicznych pozostałych elementów kolejowej infrastruktury przystankowej/stacyjnej mających wpływ na podniesienie jakości przewozów pasażerskich | (max 2 pkt) 2 pkt – poza inwestycją obejmującą dworzec/dworce zakres projektu obejmuje unowocześnienie pozostałej części stacyjnej/przystankowej, na której zlokalizowany jest dworzec/dworce lub 2 pkt - poza inwestycją obejmującą dworzec/dworce zakres projektu obejmuje poprawę elementów infrastruktury dworcowej oraz montaż systemów służących poprawie jakości świadczonych usług (typu SDIP, system sprzedaży biletów, przechowywania bagażu, integracji z innymi środkami transportu, itp.) | 4 | 8 |
| 3. | Realizowanie celów osi | Ocena skali przewozów obsługiwanych przez dany dworzec | (max 4 pkt) Projekt dotyczy dworca/dworców, na których odbywa się: 1 pkt – obsługa przewozów międzyregionalnych 1 pkt - obsługa przewozów regionalnych 1 pkt – obsługa przewozów aglomeracyjnych 1 pkt – obsługa ruchu turystycznego | 2 | 8 |
| 4. | Funkcja dworca w układzie miejskim | Ocena wkładu inwestycji w rozwój publicznego transportu zbiorowego w mieście i w regionie | (max. 2 pkt) 1 pkt – przebudowywany dworzec jest elementem istniejącego węzła przesiadkowego obsługującego ruch międzyregionalny lub regionalny lub podstawą do utworzenia nowego takiego węzła 1 pkt – dworzec jest elementem istniejącego węzła przesiadkowego obsługującego ruch aglomeracyjny lub turystyczny lub podstawą do utworzenia nowego takiego węzła | 2 | 4 |
| 5. | Przepustowość dworca (dworców) | Ocena przepustowości dworca/-ów poprzez spodziewany roczny przepływ podróżnych | (max 4 pkt) Przepływ podróżnych (w mln pasażerów/ rok) 4 pkt – gdy przepływ podróżnych $\geq 1,5$ mln 3 pkt – gdy $0,75$ mln \leq przepływ podróżnych $< 1,5$ mln | 1 | 4 |

| | | | | | |
|--|--|---|---|----------|-----------|
| | | | 2 pkt – gdy 0,3 mln ≤ przepływ podróżnych < 0,75 mln 1 pkt – gdy przepływ podróżnych < 0,3 mln | | |
| 6. | Zastosowanie w ramach przygotowania projektu formuły konkursu architektonicznego | Ocenie będzie poddane, czy w ramach projektu rozpisano konkurs na optymalne rozwiązanie architektoniczne | 1 pkt – w ramach projektu zastosowano formułę konkursu architektonicznego | 1 | 1 |
| 7. | Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) ¹⁹ | Ocena zgodności i/lub komplementarności projektu z celami Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego | 2 pkt – projekt posiada status flagowego w ramach SUE RMB; 1 pkt - projekt przyczynia się do osiągnięcia celów (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 dla dworców | | | | | 35 |

Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | ZASADY OCENY KRYTERIUM | OCENA |
|-----|--------------------------------------|--|---|------------|
| 14. | Przygotowanie projektu do realizacji | Ocena stopnia przygotowania projektu do realizacji | Projekt zostanie uznany za „dojrzały” gdy spełnione zostaną <u>łącznie</u> następujące warunki: – opracowano studium wykonalności wraz z AKK, – wydano niezbędne decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach (jeśli dotyczy), – 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 |
| 15. | Komplementarność | Ocena komplementarności realizowanego projektu w stosunku do innych projektów w sektorze | Projekt jest komplementarny w stosunku do projektów w ramach tego samego rodzaju transportu lub w ramach różnych rodzajów transportu (komplementarność międzygałęziowa) | 0/1 |

¹⁹ Horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnia

| | | | | |
|-----|--------------------------|--|---|------------|
| | | transportu (zrealizowanych, w trakcie realizacji lub zatwierdzonych do realizacji) | – zrealizowanych w ramach perspektywy finansowej 2007-2013 lub w ramach perspektywy finansowej 2014-2020, realizowanych równoległe lub zatwierdzonych do realizacji | |
| 16. | Efektywność ekonomiczna | Ocena ekonomicznej bieżącej wartości netto | Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0. | 0/1 |
| 17. | Efektywność energetyczna | Ocena poprawy efektywności energetycznej dworca | W wyniku realizacji projektu nastąpi zwiększenie efektywności energetycznej budynku dworcowego. | 0/1 |

Typ projektu: projekty na rzecz poprawy bezpieczeństwa na kolei, w tym:

- doposażenie jednostek służb ratowniczych (ratownictwo techniczne) w pojazdy i/lub specjalistyczny sprzęt techniczny;
- tworzenie centralnych systemów monitorowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- zakup lub modernizacja pojazdów kolejowych i urządzeń niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa na całej sieci linii kolejowych.

Projekty oceniane są kryteriami:

- Horizontalne kryteria formalne
- Dodatkowe kryteria formalne
- Kryteria merytoryczne I stopnia (w tym właściwe kryteria horyzontalne)
- Horizontalne kryteria merytoryczne II stopnia

Dodatkowe kryteria formalne

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | TAK/NIE |
|-----|--|--|---------|
| 12. | Cel projektu | Projekt jest związany z poprawą bezpieczeństwa na kolei. | |
| 13. | Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji | Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji. | |

Kryteria merytoryczne I stopnia

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | ZASADY OCENY KRYTERIUM | WAGA | MAX. PUNKTACJA |
|----|---|--|--|------|----------------|
| 1. | Przygotowanie projektu do realizacji | Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji | Suma punktów (max. 4 pkt): 2 pkt – specyfikacje techniczne obejmujące zakres całego projektu (opis przedmiotu zamówienia dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań) 1 pkt – Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań) 1 pkt – pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzieleniu zamówienia publicznego | 4 | 16 |
| 2. | Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego | Wpływ projektu na poprawę bezpieczeństwa w ruchu kolejowym | Suma punktów (max. 4 pkt): 2 pkt – wpływ projektu na podniesienie skuteczności działań | 2 | 8 |

| | | | | | |
|----------------------------------|--|--|---|---|-----------|
| | | | interwencyjnych w ruchu kolejowym ²⁰ 2 pkt – wpływ projektu na szybkość przeprowadzenia działań interwencyjnych ²¹ | | |
| 3. | Promowanie działań zapobiegawczych i prewencyjnych | Ocena projektu pod kątem priorytetu dla środków zapobiegawczych i prewencyjnych | 1 pkt – w wyniku realizacji projektu powstanie centrum systemów monitorowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego | 1 | 1 |
| 4. | Zasadność potrzeb związanych z doposażeniem w sprzęt | Ocena potrzeb zakupu sprzętu danego przeznaczenia udokumentowana statystykami zagrożeń/wypadków kolejowych dla danego obszaru w powiązaniu z aktualnym stopniem wyposażenia w sprzęt | 2 pkt – udokumentowanie potrzeb zakupu sprzętu ²² | 2 | 4 |
| 5. | Komplementarność | Zbadanie powiązania projektu z projektami poprawy bezpieczeństwa ruchu | Suma punktów (max. 2 pkt): 1 pkt - projekt jest powiązany z projektami poprawiającymi bezpieczeństwo transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku / z równoległe realizowanymi projektami / z projektami przewidzianymi do realizacji; 1 pkt - projekt jest powiązany z projektami w zakresie bezpieczeństwa/ratownictwa zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku / z równoległe realizowanymi projektami / z projektami przewidzianymi do realizacji. | 2 | 4 |
| 6. | Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) | 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 RMB 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 | | | | | 35 |

²⁰ Skuteczność jest rozumiana jako skuteczne i trwałe usunięcie zagrożenia bądź konsekwencji sytuacji niebezpiecznej (za pomocą odpowiedniego sprzętu).

²¹ Szybkość interwencji rozumie się przez czas dojazdu i/lub podjęcia działań interwencyjnych.

²² Dotyczy projektów doposażenia technicznych służb ratowniczych w sprzęt.

Typ **projektu**: projekty na rzecz poprawy bezpieczeństwa na kolei, w tym: organizacja kampanii i szkoleń o zasięgu ogólnokrajowym służących wzrostowi świadomości społecznej w zakresie unikania zagrożeń występujących przy prowadzeniu ruchu kolejowego

Projekty oceniane są kryteriami:

- Horyzontalne kryteria formalne
- Dodatkowe kryteria formalne
- Kryteria merytoryczne I stopnia (w tym właściwe kryteria horyzontalne)
- Horyzontalne kryteria merytoryczne II stopnia

Dodatkowe kryteria formalne

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | TAK/NIE |
|-----|--|--|---------|
| 12. | Cel kampanii/szkolenia | Kampania/szkolenie służy podniesieniu świadomości w zakresie unikania zagrożeń i poprawy bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. | |
| 13. | Zasięg terytorialny kampanii i/lub szkolenia | Projekt o zasięgu ogólnokrajowym. | |

Kryteria merytoryczne I stopnia

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | ZASADY OCENY KRYTERIUM | WAGA | MAX. PUNKTACJA |
|----|--------------------------------------|---|---|------|----------------|
| 1. | Przygotowanie projektu do realizacji | Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji | Suma punktów (max. 4 pkt): 2 pkt – koncepcja projektu ²³ 2 pkt - pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzieleniu zamówienia publicznego | 4 | 16 |
| 2. | Komplementarność | Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, w trakcie realizacji lub planowanymi do realizacji. | Suma punktów (max 4 pkt): 1 pkt - komplementarność z kampaniami zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku 1 pkt - komplementarność z równolegle realizowanymi kampaniami / z kampaniami/szkoleniami przewidzianymi do realizacji (na podstawie planu kampanii/szkoleń) 2 pkt - komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z kampaniami/szkoleniami w zakresie bezpieczeństwa ruchu | 1 | 4 |

²³ Opracowanie/dokument zawierający plan realizacji projektu w tym: tematykę projektu, beneficjenta, odbiorców projektu, termin i miejsce realizacji projektu, przyczyny jego realizacji (zidentyfikowane potrzeby), cele/zakładane produkty i rezultaty, sposób realizacji projektu, szacunkowe koszty i źródła finansowania, wstępny harmonogram realizacji projektu.

| | | | | | |
|----------------------------------|--|--|--|---|-----------|
| | | | zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku / z równolegle realizowanymi kampaniami / z kampaniami/szkoleniami przewidzianymi do realizacji (na podstawie właściwych planów kampanii/szkoleń). | | |
| 3a. | Odbiorcy szkolenia ²⁴ dotyczącego bezpieczeństwa ruchu kolejowego | Ocena wyboru docelowej grupy odbiorców szkolenia z zakresu bezpieczeństwa w ruchu kolejowym | <p>Max 3 pkt – punkty z kryteriów 3a i 3b nie sumują się</p> <p>Projekty dotyczące organizacji szkoleń zostaną ocenione pod względem docelowej grupy odbiorców szkolenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.</p> <p>Suma punktów (max 3 pkt): 3 pkt – szkolenie jest przeznaczone dla pracowników bezpośrednio odpowiedzialnych za utrzymanie i badanie infrastruktury kolejowej w zakresie wykrywania usterek i sytuacji stwarzających niebezpieczeństwo; osób odpowiedzialnych za zachowanie bezpieczeństwa na przejazdach (dróżników); maszynistów; 2 pkt - szkolenie jest przeznaczone dla innych pracowników kolejowych.</p> | 4 | 12 |
| 3b. | Znaczenie tematu kampanii ²⁵ dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego | Ocena pod względem znaczenia tematu kampanii z punktu widzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego | <p>Projekty <u>dotyczące organizacji kampanii</u> zostaną ocenione pod względem znaczenia tematu kampanii dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.</p> <p>Suma punktów (max 3 pkt): 3 pkt – głównym tematem kampanii jest zachowanie ostrożności na przejazdach; zachowanie ostrożności pieszych i nieprzechodzenie przez tory w niedozwolonych miejscach; problem samobójstw na torach kolejowych; 2 pkt – głównym tematem kampanii jest problem kradzieży/ dewastacji elementów infrastruktury.</p> | 4 | 12 |
| 4. | Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) | 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 RMB</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 |
| Maksymalna liczba punktów | | | | | 34 |

²⁴ Kryterium dotyczy szkoleń wyłącznie dla pracowników kolei.

²⁵ Kryterium dotyczy ogólnokrajowych kampanii dla ludności.

B: 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

Tryb wyboru: konkursowy

Projekty oceniane są kryteriami:

- Horizontalne kryteria formalne
- Dodatkowe kryteria formalne
- Kryteria merytoryczne I stopnia (w tym właściwe kryteria horyzontalne)
- Horizontalne kryteria merytoryczne II stopnia

Dodatkowe kryteria formalne

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | TAK/NIE |
|-----|--|--|---------|
| 12. | Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji | Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji. | |
| 13. | Położenie na obszarze funkcjonalnym miasta wojewódzkiego | Projekt dotyczy infrastruktury kolejowej położonej na obszarze funkcjonalnym ²⁶ , po której odbywa się ruch o charakterze aglomeracyjnym. | |
| 14. | Zgodność z TSI (Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności) | Projekt realizowany zgodnie z wymaganiami TSI. | |
| 15. | Efektywność ekonomiczna | Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0. | |
| 16. | Zgodność z Kontraktem Terytorialnym | Projekt ujęty w Kontrakcie Terytorialnym właściwym dla danego województwa. | |

²⁶ 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.

Kryteria merytoryczne I stopnia

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | ZASADY OCENY KRYTERIUM | WAGA | MAX. PUNKTACJA |
|----|--------------------------------------|--|---|------|----------------|
| 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 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”). | 2 | |
| | | | 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 | 12 |
| | | | 2 pkt – komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu ²⁷) z | | |

²⁷ Jako inną gałąź transportu rozumie się środki komunikacji nie obejmujące miejskiego transportu publicznego tj. dalekobieżny i regionalny transport kolejowy, transport samochodowy itd.

| | | | | | |
|----|---|--|--|---|----|
| | | | istniejącą infrastrukturą transportową / z równolegle realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji. 1 pkt - komplementarność z projektami z tej samej gałęzi transportu ²⁸ 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. | | |
| 3. | Rozwój infrastruktury kolei miejskiej | Oddzielenie ruchu aglomeracyjnego od towarowego lub pasażerskiego dalekobieżnego | Realizacja projektu poprawi separację ruchu aglomeracyjnego od 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 | 2 | 4 |
| 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). ²⁹ | 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 harmonicznym 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 – $i < ERR \leq H_1$, | 4 | 16 |

²⁸ Jako tę samą gałąź transportu rozumie się transport publiczny (kolej miejską, komunikację tramwajową, trolejbusową, autobusową miejską i podmiejską itd.)

²⁹ Inwestycja odpowiada na wyzwania konkretnego obszaru problemowego opisane w zintegrowanym planie rozwoju transportu publicznego.

| | | | | | |
|----------------------------------|--|--|--|---|-----------|
| | | | gdzie i to ekonomiczna stopa dyskontowa, H_2 to średnia harmoniczna ERR projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników, H_1 to średnia harmoniczna drugiego najniższego wyniku ERR oraz H_2 , a H_3 to średnia harmoniczna drugiego najwyższego wyniku ERR oraz H_2 . | | |
| 7. | Ponadregionalność projektu | 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 partnerstwie 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 terenie więcej niż jednego województwa, przy czym co najmniej jedno z województw objęte jest strategią ponadregionalną oraz jest zgodny z celami strategii ponadregionalnej, lub 4. projekt jest komplementarny z projektem wynikającym ze strategii ponadregionalnej | 1 | 1 |
| 8. | Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) | 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 RMB; 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 | | | | | 74 |

Typ projektu: unowocześnienie (zakup lub modernizacja) taboru kolejowego³⁰ do realizacji przewozów pasażerskich, w tym o charakterze ponadregionalnym lub aglomeracyjnym, wraz z niezbędną infrastrukturą służącą jego utrzymaniu, w tym taboru i urządzeń niezbędnych do przygotowania składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego (np. lokomotywy manewrowe)

Tryb wyboru: konkursowy

Projekty oceniane są kryteriami:

- Horizontalne kryteria formalne
- Dodatkowe kryteria formalne
- Kryteria merytoryczne I stopnia (w tym właściwe kryteria horyzontalne)
- Horizontalne kryteria merytoryczne II stopnia
- Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

Dodatkowe kryteria formalne

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | TAK/NIE |
|-----|---|--|---------|
| 12. | Tabor zgodny z wymogami TSI lub przepisami krajowymi. | <ul style="list-style-type: none"> – Dla nowego taboru warunek jest spełniony, jeśli spełnia wymagania TSI. – Dla taboru modernizowanego lub objętego odstępstwami od stosowania TSI, warunek jest spełniony jeśli spełnia wymagania TSI lub przepisów krajowych. – Dla nowego taboru z przeznaczeniem do poruszania się po sieci wyłączonej z obowiązku stosowania TSI warunek jest spełniony, jeśli spełnia wymagania TSI lub przepisów krajowych. <p>W każdym przypadku tabor musi zostać dopuszczony do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.).</p> | |
| 13. | 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> | |

³⁰ Z wyłączeniem projektów dotyczących zakupu lub modernizacji taboru przeznaczonego do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

| | | | |
|-----|--|---|--|
| | | <p>Projekt obejmuje tabor do realizacji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – przewozów międzyregionalnych prowadzonych na liniach w sieci TEN-T (w przypadku Działania 5.1)³¹, lub – przewozów międzyregionalnych (w przypadku Działania 5.2), lub – przewozów aglomeracyjnych (w przypadku Działania 5.2), <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> | |
| 14. | Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych | <p>Tabor jest zgodny z wymogami TSI PRM.</p> <p>Kryterium nie dotyczy projektów z zakresu zakupu lub modernizacji lokomotyw oraz urządzeń niezbędnych do przygotowania składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego.</p> | |
| 15. | Efektywność ekonomiczna | Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0. | |

Kryteria merytoryczne I stopnia

| NR | NAZWA KRYTERIUM | 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. | | 23 |

³¹ Zakupiony lub zmodernizowany tabor porusza się po liniach kolejowych, wśród których minimum 60% ich długości leży w sieci TEN-T.

| | | | | | |
|--|--|--|---|---|--|
| | | | <p>Budowa/rozbudowa infrastruktury (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):</p> | | |
| | | | <p>max 2 pkt - prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane. 2 pkt - uregulowane w 100 %; 1 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”).</p> | 1 | |
| | | | <p>1 pkt - projekt budowlany co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy.</p> | 1 | |
| | | | <p>1 pkt - decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca wszystkie elementy projektu, które jej wymagają.</p> | 1 | |
| | | | <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 3 pkt – współczynnik $\geq 50\%$ 2 pkt – $50\% > \text{współczynnik} \geq 30\%$ 1 pkt – $30\% > \text{współczynnik} \geq 20\%$</p> | 1 | |
| | | | <p>Zakup i/lub remont taboru, urządzeń (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). max 4 pkt: 4 pkt - pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzieleniu zamówienia publicznego (czyt. dokumentacja przetargowa). 3 pkt - Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań).</p> | 4 | |

| | | | | | |
|----|--|--|--|---|---|
| | | | 2 pkt - specyfikacje techniczne obejmujące zakres całego projektu (opis przedmiotu zamówienia dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań). | | |
| 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 – $H_3 < ERR$;</p> <p>3 pkt – $H_2 < ERR \leq H_3$;</p> <p>2 pkt – $H_1 < ERR \leq H_2$</p> <p>1 pkt – $i < ERR \leq H_1$,</p> <p>gdzie i to ekonomiczna stopa dyskontowa, H_2 to średnia harmoniczna ERR projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników, H_1 to średnia harmoniczna drugiego najniższego wyniku ERR oraz H_2, a H_3 to średnia harmoniczna drugiego najwyższego wyniku ERR oraz H_2.</p> | 2 | 8 |
| 4. | Wykorzystanie taboru w przewozach o charakterze użyteczności publicznej. | Ocena wykorzystania taboru w przewozach | <p>2 pkt – tabor będzie wykorzystywany do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej;</p> <p>1 pkt – tabor będzie wykorzystywany do przewozów komercyjnych i projekt posiada zgodę KE na udzielenie indywidualnej pomocy publicznej.</p> | 2 | 4 |
| 5. | Spójność ze strategią ZIT ³² | Spójność projektu ze strategią ZIT | 3 pkt – projekt został wskazany w strategii ZIT jako przedsięwzięcie komplementarne do inwestycji realizowanych w ramach strategii. | 3 | 9 |
| 6. | Ponadregionalność projektu | 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 | <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> <p>1. przedsięwzięcie wynika ze strategii ponadregionalnej (tj. strategii przyjętej przez Radę Ministrów: Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do 2020, Strategia Rozwoju Polski</p> | 1 | 1 |

³² Kryterium odnosi się do projektów realizowanych w ramach działania 5.2 POIiŚ „Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T”

| | | | | | |
|--|--|--|---|---|-----------|
| | | zadaniach wykraczających poza obszar województwa, istotnych dla rozwoju na szerszym obszarze. | <p>Południowej do roku 2020 Strategia Polski Zachodniej 2020, Strategia Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030)</p> <p>lub</p> <p>2. projekt realizowany jest w partnerstwie 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);</p> <p>lub</p> <p>3. projekt realizowany jest na terenie więcej niż jednego województwa, przy czym co najmniej jedno z województw objęte jest strategią ponadregionalną oraz jest zgodny z celami strategii ponadregionalnej,</p> <p>lub</p> <p>4. projekt jest komplementarny z projektem wynikającym ze strategii ponadregionalnej</p> | | |
| 7. | Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) | 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 RMB;</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 |
| Maksymalna liczba punktów (projekty realizowane w ramach działania 5.1 POIiŚ „Rozwój kolejowej sieci TEN-T”) | | | | | 50 |
| Maksymalna liczba punktów (projekty realizowane w ramach działania 5.2 POIiŚ „Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T”) | | | | | 59 |

Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

| NR | NAZWA KRYTERIUM | OPIS KRYTERIUM | ZASADY OCENY KRYTERIUM | OCENA |
|----|-----------------|----------------|------------------------|-------|
|----|-----------------|----------------|------------------------|-------|

| | | | | |
|-----|---|---|--|-----|
| 14. | Powiązanie projektu z infrastrukturą kolejową | Ocena powiązania projektu z infrastrukturą kolejową | W dokumentacji aplikacyjnej wskazany został obszar, na którym będzie wykorzystywany dofinansowany tabor, a także: <ul style="list-style-type: none">– zakupiony lub zmodernizowany tabor będzie poruszał się po liniach kolejowych o parametrach technicznych umożliwiających optymalne wykorzystanie taboru, lub– 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). | 0/1 |
|-----|---|---|--|-----|