**OŚ PRIORYTETOWA VI RPO WO 2014-2020**

**ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT NA RZECZ MOBILNOŚCI MIESZKAŃCÓW**

**KRYTERIA MERYTORYCZNE SZCZEGÓŁOWE**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Oś priorytetowa** | | **VI Zrównoważony transport na rzecz mobilności mieszkańców** | | | | | | | |
| **Działanie** | | **6.2 Nowoczesny transport kolejowy** | | | | | | | |
|  | | |  | | | | |  |
| **Kryteria merytoryczne szczegółowe (TAK/NIE)** | | | | | | | | | |
| **LP** | **Nazwa kryterium** | | | **Źródło informacji** | **Charakter kryterium W/B** | **Definicja** | | | |
| *1* | *2* | | | *3* | *4* | *5* | | | |
| **Dotyczy modernizacji[[1]](#footnote-1) i rewitalizacji sieci kolejowej i infrastruktury dworcowej i przystankowej** | | | | | | | | | |
| 1. | Inwestycja jest zgodna z kierunkami rozwoju transportu określonymi w Strategii Rozwoju Transportu do 2020r. *(z perspektywą do 2030 r.)* | | | Wniosek wraz  z załącznikami | Bezwzględny | Projekt jest zgodny z celami i zasadami określonymi w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) wraz z *Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* stanowiącym jej uszczegółowienie. | | | |
| 2. | Zgodność z dokumentami programowymi | | | Wniosek wraz  z załącznikami | Bezwzględny | Bada się zgodność z zapisami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020, Szczegółowego opisu osi priorytetowych RPO WO 2014-2020. | | | |
| 3. | Zgodność projektu z wymaganiami prawa dotyczącego parametrów technicznych projektowanych obiektów | | | Wniosek wraz  z załącznikami | Bezwzględny | Bada się zgodność parametrów technicznych projektowanego przedsięwzięcia z obowiązującymi regulacjami prawnymi dla danego typu inwestycji. | | | |
| **Kryteria merytoryczne szczegółowe (TAK/NIE)** | | | | | | | | | |
| **LP** | **Nazwa kryterium** | | | **Źródło informacji** | **Charakter kryterium W/B** | **Definicja** | | | |
| *1* | *2* | | | *3* | *4* | *5* | | | |
| 4. | Odporność na zmiany klimatu | | | Wniosek wraz  z załącznikami | Bezwzględny | Bada się odporność projektu na ryzyko związane ze zmianami klimatu, tzn. czy w projekcie uwzględniono rozwiązania dostosowujące miejsca lokalizacji stacji, peronów, węzłów przesiadkowych do warunków: okresowego wysokiego nasłonecznienia np. zacienienie w sposób sztuczny – zadaszenia, bądź w sposób naturalny – nasadzenia roślinności, opadów deszczu i śniegu, a także podmuchów wiatru.  Ponadto bada się odporność projektu na ryzyko zalania, podtopienia, osuwiska czy innego niekorzystnego zdarzenia, skutkującego uszkodzeniem bądź zniszczeniem infrastruktury wytworzonej w wyniku realizacji projektu. Tam gdzie ma to uzasadnienie, zastosowano rozwiązania zwiększające odporność infrastruktury.  Kryterium jest również spełnione w przypadku, kiedy w wyniku analizy ryzyka, stwierdzono brak konieczności stosowania tego typu rozwiązań. | | | |
| **Kryteria merytoryczne szczegółowe (TAK/NIE)** | | | | | | | | | |
| **LP** | **Nazwa kryterium** | | | **Źródło informacji** | **Charakter kryterium W/B** | **Definicja** | | | |
| *1* | *2* | | | *3* | *4* | *5* | | | |
| 5. | Realizacja celów osi priorytetowej | | | Wniosek wraz  z załącznikami | Bezwzględny | Bada się, czy projekt przyczynia się do usunięcia niedoboru przepustowości infrastruktury kolejowej, poprawy dostępności terytorialnej, spójności sieci kolejowej (np. poprzez linie dowozowe), poprawy stanu środowiska, komfortu i bezpieczeństwa podróżowania, zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych, skrócenia czasu podróży, wzrostu liczby pasażerów, a także, czy przyczynia się do rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. | | | |
| 6. | Zwiększenie nośności linii kolejowej | | | Wniosek wraz  z załącznikami | Bezwzględny | Realizowany projekt zapewnia nośność co najmniej 200 kN/oś. | | | |
| 7. | Wzrost średniej dopuszczalnej prędkości na linii kolejowej | | | Wniosek wraz  z załącznikami | Bezwzględny | Realizowany projekt zapewnia wzrost prędkości na linii kolejowej o co najmniej 20 km/h. | | | |
| 8. | Dostosowanie do potrzeb osób  niepełnosprawnych  *(Nie dotyczy urządzeń*  *niezbędnych do przygotowania*  *składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego)* | | | Wniosek wraz  z załącznikami | Bezwzględny | Realizowany projekt zapewnia rozwiązania w zakresie dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych. | | | |
| **Kryteria merytoryczne szczegółowe (TAK/NIE)** | | | | | | | | | |
| **LP** | **Nazwa kryterium** | | | **Źródło informacji** | **Charakter kryterium W/B** | **Definicja** | | | |
| *1* | *2* | | | *3* | *4* | *5* | | | |
| 9. | Komplementarność projektu z innymi inwestycjami kolejowymi | | | Wniosek wraz  z załącznikami | Bezwzględny | Bada się, czy projekt jest powiązany z projektami z zakresu infrastruktury kolejowej już zrealizowanymi, będącymi  w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji. | | | |
| 10. | Poprawa bezpieczeństwa | | | Wniosek wraz  z załącznikami | Bezwzględny | Realizowany projekt przyczynia się do zmniejszenia prawdopodobieństwa wypadku na linii kolejowej lub  w obrębie infrastruktury kolejowej i przystankowej. | | | |
| **Kryteria merytoryczne szczegółowe (punktowane)** | | | | | | | | | |
| **LP** | **Nazwa kryterium** | | | **Źródło informacji** | **Waga** | **Punktacja** | **Definicja** | | |
| *1* | *2* | | | *3* | *4* | *5* | *6* | | |
| 1. | Zwiększenie przepustowości linii kolejowej | | | Wniosek wraz  z załącznikami | 3 | 0 lub 2 pkt | 2 pkt – zwiększenie przepustowości;  0 pkt – brak zwiększenia przepustowości linii kolejowej. | | |
| 2. | Modernizacja lub rewitalizacja elementów systemów sterowania ruchem kolejowym (SRK) | | | Wniosek wraz  z załącznikami | 3 | 0 lub 2 pkt | 2 pkt – przewidziana modernizacja lub rewitalizacja systemów SRK;  0 pkt – brak przewidzianych prac  w zakresie systemów SRK. | | |
| **Kryteria merytoryczne szczegółowe (punktowane)** | | | | | | | | | |
| **LP** | **Nazwa kryterium** | | | **Źródło informacji** | **Waga** | **Punktacja** | **Definicja** | | |
| *1* | *2* | | | *3* | *4* | *5* | *6* | | |
| 3. | Stopień przygotowania projektu | | | Wniosek wraz  z załącznikami | 3 | 1-3 pkt | Rankingowanie wg wartości wskaźnika, tj. w zależności od stopnia przygotowania projektu na podstawie sumy punktów przypisanych poszczególnym stopniom zaawansowania.  Suma punktów (max. 10 pkt)  3pkt – decyzja zezwalająca na realizację inwestycji;  3pkt - prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane uregulowane w 100 %;  2 pkt - prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane uregulowane co najmniej w 50 % (w przypadku realizacji projektów w systemie  „zaprojektuj i wybuduj”);  1pkt - projekt budowlany / program funkcjonalno-użytkowy;  1pkt – decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca  cały zakres projektu. | | |
| 4. | Efektywność ekonomiczna | | | Wniosek wraz  z załącznikami | 2 | 1-4 pkt | ERR - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji.  4 pkt – gdy ERR ≥ 15%;  3 pkt – gdy 10% ≤ ERR < 15%;  2 pkt – gdy 8% ≤ ERR < 10%;  1 pkt – gdy i ≤ ERR < 8%, gdzie „i” to stopa dyskontowa przyjęta w analizie społeczno-ekonomicznej. | | |
| **Kryteria merytoryczne szczegółowe (punktowane)** | | | | | | | | | |
| **LP** | **Nazwa kryterium** | | | **Źródło informacji** | **Waga** | **Punktacja** | **Definicja** | | |
| *1* | *2* | | | *3* | *4* | *5* | *6* | | |
| 5. | Wpływ projektu na środowisko | | | Wniosek wraz  z załącznikami | 2 | 0-2 pkt | Suma punktów (max 2 pkt).  1 pkt - redukcja emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych:  CO (tlenek węgla), HC (węglowodory), NOx (tlenek azotu), PM (cząstki stałe);  1 pkt - redukcja emisji gazów cieplarnianych: CO2 (dwutlenek węgla);  0 pkt – projekt nie wpływa na poprawę środowiska.  Ocena rozwiązań w zakresie dostosowania modernizowanej / rewitalizowanej sieci kolejowej i infrastruktury dworcowej pod względem minimalizacji negatywnego wpływu na środowisko. | | |
| 6. | Projekt wspiera działania rewitalizacyjne | | | Wniosek wraz  z załącznikami | 2 | 0-3 pkt | 3 pkt – projekt jest zintegrowany z działaniami rewitalizacyjnymi, realizowanymi z innych środków: własnych lub pomocowych;  2 pkt – projekt wspiera działania zaplanowane w obszarze społecznym lub gospodarczym;  1 pkt – projekt stanowi element uzupełniający dla działań realizowanych na obszarze zdegradowanym; | | |
| **Kryteria merytoryczne szczegółowe (punktowane)** | | | | | | | | | |
| **LP** | **Nazwa kryterium** | | | **Źródło informacji** | **Waga** | **Punktacja** | **Definicja** | | |
| *1* | *2* | | | *3* | *4* | *5* | *6* | | |
|  |  | | |  |  |  | 0 pkt – projekt nie wspiera działań rewitalizacyjnych. | | |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kryteria merytoryczne szczegółowe (TAK/NIE)** | | | | |
| **LP** | **Nazwa kryterium** | **Źródło informacji** | **Charakter kryterium W/B** | **Definicja** |
| *1* | *2* | *3* | *4* | *5* |
| **Dotyczy zakupu taboru kolejowego** | | | | |
| 1. | Inwestycja dotyczy zakupu taboru, przyczyniającego się do poprawy jakości dostępności do infrastruktury kolejowej w województwie opolskim | Wniosek wraz  z załącznikami | Bezwzględny | Zgodnie z założeniami Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r., Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020, Szczegółowego opisu osi priorytetowych RPO WO 2014-2020. |
| 2. | Realizacja celów osi priorytetowej | Wniosek wraz  z załącznikami | Bezwzględny | Projekt dotyczy zwiększenia udziału transportu kolejowego  w przewozach pasażerskich i towarowych w regionie oraz poprawy jakości kolejowego transportu zbiorowego. |
| 3. | Zakup autobusów szynowych spełniających aktualne normy techniczne i ekologiczne, w tym przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych | Wniosek wraz  z załącznikami | Bezwzględny | Bada się zgodność planowanego do realizacji przedsięwzięcia  z obowiązującymi regulacjami dla danego typu inwestycji. |
| **Kryteria merytoryczne szczegółowe (TAK/NIE)** | | | | |
| **LP** | **Nazwa kryterium** | **Źródło informacji** | **Charakter kryterium W/B** | **Definicja** |
| *1* | *2* | *3* | *4* | *5* |
| 4. | Poprawność analizy finansowo-ekonomicznej | Wniosek wraz  z załącznikami | Bezwzględny | Założenia do analizy ekonomiczno-finansowej są poprawne.  Projekt jest efektywny ekonomicznie:   * gdy wskaźnik korzyści-koszty B/C > 1 (przy założonej stopie dyskontowej r); * jeżeli wskaźnik ekonomicznej wewnętrznej stopy zwrotu kapitału ERR jest wyższy od przyjętej stopy dyskontowej r;   wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni,  ENPV > 0. |
| 5. | Komplementarność projektu z innymi inwestycjami kolejowymi | Wniosek wraz  z załącznikami | Bezwzględny | Bada się, czy projekt jest powiązany z projektami z zakresu infrastruktury kolejowej już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji. |
| 6. | Dostosowanie do potrzeb osób  niepełnosprawnych  *(Nie dotyczy urządzeń niezbędnych do przygotowania składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego)* | Wniosek wraz  z załącznikami | Bezwzględny | Realizowany projekt zapewnia rozwiązania w zakresie dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych. |
| **Kryteria merytoryczne szczegółowe (TAK/NIE)** | | | | |
| **LP** | **Nazwa kryterium** | **Źródło informacji** | **Charakter kryterium W/B** | **Definicja** |
| *1* | *2* | *3* | *4* | *5* |
| 7. | Zakup taboru przystosowany do standardu linii kolejowej | Wniosek wraz  z załącznikami | Bezwzględny | Bada się, czy zakupywany tabor przystosowany będzie do jakości linii kolejowej po której będzie jeździć. |

| **Kryteria merytoryczne szczegółowe (punktowane)** | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **LP** | **Nazwa kryterium** | **Źródło informacji** | **Waga** | **Punktacja** | **Definicja** |
| *1* | *2* | *3* | *4* | *5* | *6* |
| 1. | Dobowe ilości połączeń obsługiwanych zakupionym taborem | Wniosek wraz  z załącznikami | 3 | 1-3 pkt | Liczba obsługiwanych połączeń w ciągu doby.  3 pkt – liczba połączeń > 12;  2 pkt – 10 ≤ liczba połączeń ≤ 12;  1 pkt – liczba połączeń < 10. |
| 2. | Oszczędności czasu podróży w przewozach pasażerskich | Wniosek wraz  z załącznikami | 2 | 1-3 pkt | Na podstawie ilości połączeń, zapełnienia pojazdów oraz rozkładów jazdy, należy obliczyć oszczędności użytkowników.  3 pkt – powyżej 3% nakładów inwestycji;  2 pkt – 1-2% nakładów inwestycji;  1 pkt – powyżej 1% nakładów inwestycji. |

1. Modernizacja - rozumiana jako większe prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub w jego części, poprawiające całkowite osiągi podsystemu, zgodnie z art. 4 ustawy o transporcie kolejowym. [↑](#footnote-ref-1)