

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

**ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT NA RZECZ MOBILNOŚCI MIESZKAŃCÓW**

**KRYTERIA MERYTORYCZNE SZCZEGÓŁOWE**

<b>Oś priorytetowa</b>	<b>VI Zrównoważony transport na rzecz mobilności mieszkańców</b>
<b>Działanie</b>	<b>6.2 Nowoczesny transport kolejowy</b>

<b>Kryteria merytoryczne szczegółowe (TAK/NIE)</b>				
<b>LP</b>	<b>Nazwa kryterium</b>	<b>Źródło informacji</b>	<b>Charakter kryterium W/B</b>	<b>Definicja</b>
1	2	3	4	5
<b>Dotyczy modernizacji i rewitalizacji sieci kolejowej i infrastruktury dworcowej i przystankowej</b>				
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 <i>Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)</i> 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Kryterium jest również spełnione w przypadku, kiedy w wyniku analizy ryzyka, stwierdzono brak konieczności stosowania tego typu rozwiązań.</p>

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 <i>(Nie dotyczy urzędzeń niezbędnych do przygotowania składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego)</i>	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	Suma punktów (max. 10 pkt) 3 pkt – decyzja zezwalająca na realizację inwestycji; 3 pkt - 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”); 1 pkt - projekt budowlany / program funkcjonalno-użytkowy; 1 pkt – 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 $ERR \geq 15\%$ ; 3 pkt – gdy $10\% \leq ERR < 15\%$ ; 2 pkt – gdy $8\% \leq ERR < 10\%$ ; 1 pkt – gdy $i \leq ERR < 8\%$ , 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	<p>Suma punktów (max 2 pkt).</p> <p>1 pkt - redukcja emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych: CO (tlenek węgla), HC (węglowodory), NOx (tlenek azotu), PM (cząstki stałe);</p> <p>1 pkt - redukcja emisji gazów cieplarnianych: CO2 (dwutlenek węgla);</p> <p>0 pkt – projekt nie wpływa na poprawę środowiska.</p> <p>Ocena rozwiązań w zakresie dostosowania modernizowanej / rewitalizowanej sieci kolejowej i infrastruktury dworcowej pod względem minimalizacji negatywnego wpływu na środowisko.</p>
6.	Projekt wspiera działania rewitalizacyjne	Wniosek wraz z załącznikami	2	0-3 pkt	<p>3 pkt – projekt jest zintegrowany z działaniami rewitalizacyjnymi, realizowanymi z innych środków: własnych lub pomocowych;</p> <p>2 pkt – projekt wspiera działania zaplanowane w obszarze społecznym lub gospodarczym;</p> <p>1 pkt – projekt stanowi element uzupełniający dla działań realizowanych na obszarze zdegradowanym;</p>

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
<b>Dotyczy zakupu taboru kolejowego</b>				
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.
<b>Kryteria merytoryczne szczegółowe (TAK/NIE)</b>				



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: <ul style="list-style-type: none"> <li>– gdy wskaźnik korzyści-koszty <math>B/C &gt; 1</math> (przy założonej stopie dyskontowej <math>r</math>);</li> <li>– jeżeli wskaźnik ekonomicznej wewnętrznej stopy zwrotu kapitału ERR jest wyższy od przyjętej stopy dyskontowej <math>r</math>;</li> </ul> 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 <i>(Nie dotyczy urządzeń niezbędnych do przygotowania składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego)</i>	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	Realizowany projekt zapewnia rozwiązania w zakresie dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych.
<b>Kryteria merytoryczne szczegółowe (TAK/NIE)</b>				

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 – $10 \leq$ liczba połączeń $\leq$ 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, zapewnienia 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.