

**Kryteria wyboru projektu**

**Działanie:** 5.3 Infrastruktura kolejowa

**Oś priorytetowa:** 5 Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu

**Priorytet Inwestycyjny:** 7d Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu.

**Cel szczegółowy:** Zwiększona dostępność kolejowa regionu

**Schemat:** infrastruktura punktowa do obsługi transportu pasażerskiego

Kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia Kryterium
<b>A. Kryteria Formalne</b>		
A.1	<p>Niepodleganie wykluczeniu z możliwości otrzymania dofinansowania ze środków Unii Europejskiej</p> <p><b>Wykluczenie podmiotowe (dotyczące wnioskodawcy) i przedmiotowe (dotyczące przedmiotu projektu):</b>            Ocenie podlega, czy:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wnioskodawca oraz partnerzy (jeśli dotyczy)<sup>1</sup> nie podlegają wykluczeniu z możliwości ubiegania się o dofinansowanie oraz że nie są objęci zakazem dostępu do środków funduszy europejskich na podstawie:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- art. 207 ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077 z późn. zm.),</li> <li>- 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. z 2012 r. poz. 769),</li> <li>- art. 9 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 28 października 2002 r. o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary (Dz. U. z 2016 r. poz. 1541 z późn. zm.).</li> </ul> </li> <li>2) na danym podmiocie nie ciąży obowiązek zwrotu pomocy publicznej, wynikający z decyzji Komisji Europejskiej uznającej taką pomoc za niezgodną z prawem oraz z rynkiem wewnętrznym,</li> <li>3) dany podmiot nie jest przedsiębiorstwem w trudnej sytuacji w rozumieniu pkt 24</li> </ol>	<p>Tak/nie            (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)</p>

<sup>1</sup> Ilekroć w poniższych kryteriach mowa jest o wnioskodawcy, należy przez to rozumieć zarówno wnioskodawcę oraz partnera, chyba że kryterium stanowi inaczej.

		<p>Wytycznych dotyczących pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji.</p> <p>4) przedmiot realizacji projektu nie dotyczy rodzajów działalności wykluczonych z możliwości uzyskania pomocy finansowej, o których mowa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- w art. 1 Rozporządzenia KE (UE) Nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.06.2014 z późn. zm.),</li> <li>- w art. 1 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1407/2013 z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis (Dz. Urz. UE L 352 z 24.12.2013 r.),</li> <li>- w art. 3 ust. 3 Rozporządzenia PE i Rady (UE) NR 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylecia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013, str. 289).</li> </ul> <p>5) projekt nie został zakończony przed złożeniem wniosku o dofinansowanie projektu zgodnie z art. 65 ust. 6 rozporządzenia nr 1303/2013<sup>2</sup>, co oznacza że nie został on fizycznie ukończony lub w pełni wdrożony przed złożeniem wniosku o dofinansowanie projektu w ramach RPO WK-P 2014-2020, niezależnie od tego czy wszystkie powiązane z nim płatności zostały dokonane przez beneficjenta.</p> <p>6) projekt nie obejmuje przedsięwzięć, które zostały objęte lub powinny zostać objęte procedurą odzyskiwania (w rozumieniu art. 71 rozporządzenia 1303/2013) w następstwie przeniesienia działalności produkcyjnej poza obszar objęty programem zgodnie z art. 125 ust. 3 lit. f) rozporządzenia 1303/2013.</p> <p>Projekt nie podlega poprawie w zakresie spełnienia kryterium.</p>	
A.2	Miejsce realizacji projektu	<p>Ocenie podlega, czy projekt realizowany jest/będzie na terytorium województwa kujawsko-pomorskiego w rozumieniu art. 70 rozporządzenia 1303/2013.</p> <p>Projekt nie podlega poprawie w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)

<sup>2</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające 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 oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. Urz. UE L347 z 20.12.2013, str. 320 i nast.) (dalej: rozporządzenie 1303/2013).

A.3	Gotowość techniczna projektu do realizacji	<p>Ocenie podlega, czy <u>na moment zakończenia naboru wniosków o dofinansowanie projektu</u>:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. złożony został wniosek o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji<sup>3</sup> (jeżeli przedmiotem projektu jest budowa wymagająca uzyskania takiej decyzji),</li> <li>2. zostało dokonane zgłoszenie budowy lub robót budowlanych niewymagających pozwolenia na budowę/zgłoszenie zmiany sposobu użytkowania oraz właściwy organ nie wniósł sprzeciwu wobec ww. zgłoszenia (jeśli przedmiotem projektu są prace wymagające dokonania zgłoszenia),</li> <li>3. w przypadku projektów realizowanych w trybie „zaprojektuj i wybuduj”: <ul style="list-style-type: none"> <li>- został opracowany program funkcjonalno-użytkowy oraz</li> <li>- ogłoszony został przetarg na udzielenie zamówienia publicznego w przedmiocie sporządzenia dokumentacji projektowej obiektu budowlanego oraz wykonania robót budowlanych.</li> </ul> </li> </ol> <p>Projekt nie podlega poprawie w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
<b>B. Kryteria merytoryczne – ogólne</b>			
B.1	Trwałość operacji	<p>Ocenie podlega, czy wnioskodawca gwarantuje trwałość operacji zgodnie z art. 71 rozporządzenia nr 1303/2013.</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.2	Kwalifikowalność wnioskodawcy/partnerów	<p>Ocenie podlega, czy wniosek został złożony przez uprawnionego wnioskodawcę, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- jednostkę samorządu terytorialnego;</li> <li>- związek jednostek samorządu terytorialnego;</li> <li>- stowarzyszenie jednostek samorządu terytorialnego;</li> <li>- samorządową jednostkę organizacyjną;</li> <li>- podmiot zarządzający infrastrukturą kolejową (w tym dworcową) tylko jako partner jst;</li> </ul> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.3	Prawidłowość wyboru partnerów uczestniczących/realizujących projekt	<p>Ocenie podlega, czy wnioskodawca dokonał wyboru partnera/ów zgodnie z art. 33 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie 2014-2020 (Dz. U. z 2017 r., poz. 1460 z późn. zm.) w tym m.in. czy wybór partnera został dokonany przed złożeniem wniosku o dofinansowanie projektu.</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie/nie dotyczy (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.4	Projekt jest zgodny z typami projektów przewidzianymi do wsparcia w ramach	<p>Ocenie podlega, czy projekt jest zgodny z następującym typem projektu:</p> <p>Wsparcie inwestycji punktowych przeznaczonych do obsługi transportu pasażerskiego (np.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)

<sup>3</sup> Pozwolenie na budowę/decyzja o zmianie sposobu użytkowania.

	działania/poddziałania	<p>przystanki, wiaty, kładki dla pieszych oraz inne obiekty inżynieryjne, np. infokioski, automaty biletowe, megafony) uwzględniające potrzeby osób z niepełnosprawnościami i dysfunkcjami. Projekt nie obejmuje prac remontowych, jak również nie dotyczy bieżącego utrzymania infrastruktury.</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	
B.5	Zgodność z prawem pomocy publicznej/pomocy de minimis	<p>Ocena będzie polegać na sprawdzeniu czy w projekcie nie występuje pomoc publiczna lub czy jest ona zgodna z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 sierpnia 2015 r. w sprawie udzielania pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę lokalną w ramach regionalnych programów operacyjnych na lata 2014-2020 (Dz. U. poz. 1208).</p> <p>Nie stanowi pomocy publicznej sytuacja, w której wykorzystywanie infrastruktury (budynków oraz sprzętu) do celów działalności gospodarczej ma charakter pomocniczy tj. działalności bezpośrednio powiązanej z eksploatacją infrastruktury lub nieodłącznie związanej z podstawowym wykorzystaniem o charakterze niegospodarczym. Uznaje się, że taka sytuacja ma miejsce, gdy działalność gospodarcza pochłania takie same nakłady jak podstawowa działalność o charakterze niegospodarczym, takie jak materiały, sprzęt, siła robocza lub aktywa trwałe. Działalność gospodarcza o charakterze pomocniczym musi więc mieć ograniczony zakres, w odniesieniu do wydajności infrastruktury. W tym względzie użytkowanie infrastruktury do celów gospodarczych można uznać za działalność pomocniczą, jeżeli wydajność przydzielana co roku na taką działalność nie przekracza 20 % całkowitej rocznej wydajności infrastruktury.</p> <p>W przypadku prowadzenia działalności gospodarczej o charakterze pomocniczym wnioskodawca obowiązany jest przedstawić w dokumentacji projektowej informację nt. mechanizmu monitorowania i wycofania jaki znajdzie zastosowanie, w celu zapewnienia, że działalność gospodarcza w całym okresie amortyzacji infrastruktury sfinansowanej ze środków RPO WK-P 2014-2020 będzie miała charakter pomocniczy.</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	<p>Tak/nie</p> <p>(niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)</p>
B.6	Prawidłowość określenia wkładu własnego	<p>Ocenie podlega, czy wkład własny Wnioskodawcy oraz partnerów (jeśli dotyczy), stanowi nie mniej niż 15% w wydatkach kwalifikowalnych projektu.</p> <p>W przypadku projektów objętych pomocą publiczną ocenie podlega, czy jest zgodny z wymogami właściwego programu pomocowego, z zastrzeżeniem, że nie może być niższy niż 15% w wydatkach kwalifikowalnych na poziomie projektu.</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium</p>	<p>Tak/nie</p> <p>(niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)</p>

B.5	Zgodność projektu z zasadą zrównoważonego rozwoju i wymaganiami prawa ochrony środowiska	<p>Weryfikowany będzie pozytywny lub neutralny wpływ projektu na zasadę horyzontalną UE dotyczącą zrównoważonego rozwoju (w szczególności minimalizowanie negatywnego wpływu działalności człowieka na środowisko, w tym nakierowanych na spełnienie <i>acquis</i><sup>4</sup> w obszarze środowiska) oraz czy projekt został przygotowany zgodnie z prawem dotyczącym ochrony środowiska, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.),</li> <li>- ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r., poz. 519 z późn. zm.),</li> <li>- ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 142 z późn. zm.),</li> <li>- ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2017 r., poz. 1566 z późn. zm.).</li> </ul> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.6	Cele projektu wspierają realizację celów określonych w Działaniu	<p>Ocenie podlega, czy cel projektu umożliwi zrealizowanie celu działania, tj. zwiększona dostępność kolejowa regionu. W tym kontekście należy zbadać czy zaplanowane zadania służą realizacji celów projektu i w konsekwencji prowadzą do osiągnięcia celów działania.</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.7	Wskaźniki realizacji celów projektu	<p>Ocenie podlega, czy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wskaźniki realizacji (produktu, rezultatu) zostały wyrażone liczbowo oraz podano czas ich osiągnięcia,</li> <li>- wskaźniki zostały właściwie oszacowane w odniesieniu do zakresu projektu,</li> <li>- wybrano wszystkie wskaźniki związane z realizacją projektu.</li> </ul> <p>Lista wskaźników obowiązujących w konkursie stanowi załącznik 1 do Kryteriów wyboru projektów.</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)

---

<sup>4</sup> Dorobek prawny UE.

B.8	Wykonalność techniczna, technologiczna i instytucjonalna projektu	<p>Ocenie podlega czy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- harmonogram realizacji projektu jest realistyczny i uwzględnia zakres rzeczowy oraz czas niezbędny na realizację procedur przetargowych i inne okoliczności niezbędne do realizacji procedur,</li> <li>- wnioskodawca gwarantuje techniczną wykonalność projektu,</li> <li>- zakres rzeczowy projektu jest technologicznie wykonalny,</li> <li>- wnioskodawca posiada potencjał do prawidłowej obsługi projektu.</li> </ul> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.9	Kwalifikowalność wydatków	<p>Ocenie podlega, czy wydatki wskazane w projekcie spełniają warunki kwalifikowalności, tj.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zostały/ną poniesione w okresie kwalifikowalności wydatków określonym w Regulaminie konkursu obowiązującym dla danego naboru. Przy czym okres kwalifikowalności powinien mieścić się w ramach czasowych określonych w wytycznych ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020,</li> <li>- są zgodne z zasadami określonymi w ww. wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków oraz zapisami dotyczącymi kwalifikowalności wydatków określonymi w Regulaminie konkursu,</li> <li>- zostały uwzględnione w budżecie projektu,</li> <li>- są niezbędne do realizacji celów projektu i zostaną poniesione w związku z realizacją projektu,</li> <li>- zostaną dokonane w sposób racjonalny i efektywny z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów.</li> </ul> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.10	Zgodność z zasadą równości mężczyzn i kobiet oraz niedyskryminacji	<p>Ocenie podlega zgodność projektu z politykami horyzontalnymi UE, w tym z:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zasadą równości szans kobiet i mężczyzn.</li> <li>2. Zasadą równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami<sup>5</sup>.</li> </ol> <p>W szczególności ocenie podlegać będzie czy infrastruktura została zaprojektowana/zostanie zbudowana/zmodernizowana zgodnie z zasadą projektowania uniwersalnego.</p> <p>Każda z powyższych zasad podlega oddzielnej ocenie. Projekt powinien wykazywać pozytywny lub neutralny wpływ w zakresie każdej polityki horyzontalnej.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)

<sup>5</sup> Osoby z niepełnosprawnościami w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz. U. z 2016 poz. 2046 z późn. zm.), a także osoby z zaburzeniami psychicznymi, o których mowa w ustawie z dnia 19 sierpnia 1994 r. o ochronie zdrowia psychicznego (Dz. U. z 2017 poz. 882 z późn. zm.).

		<p>Wpływ projektu na zasady horyzontalne UE weryfikowany będzie zgodnie z art. 7 rozporządzenia 1303/2013 oraz „Wytycznymi w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020”.</p> <p>Stosowanie zasad określonych w ww. Wytycznych w odniesieniu do tych elementów projektu, w których zasada ta ma zastosowanie np. jeżeli w ramach projektu utworzona zostanie strona internetowa czy też zasoby cyfrowe, muszą one spełniać standard WCAG 2.0 na poziomie AA (Wytyczne, podrozdział 5.2, pkt. 1), oznacza, że projekt ten ma pozytywny wpływ na zasady horyzontalne.</p> <p>O neutralności można mówić wtedy, kiedy w ramach projektu wnioskodawca wskaże szczegółowe uzasadnienie, dlaczego dany projekt nie jest w stanie zrealizować jakichkolwiek działań w zakresie spełnienia ww. zasad a uzasadnienie to zostanie uznane przez osobę oceniającą za trafne i poprawne. Stwierdzenie neutralnego wpływu na zasadę dostępności dla osób z niepełnosprawnościami związane jest z uzasadnionym brakiem dostępności każdego produktu w ramach projektu.</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	
B.11	Wykonalność finansowa i ekonomiczna projektu	<p>Ocenie podlega, czy analiza finansowa i ekonomiczna przedsięwzięcia została przeprowadzona poprawnie, w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- poziom dofinansowania został ustalony poprawnie i z uwzględnieniem przepisów dotyczących pomocy publicznej (jeśli dotyczy) oraz projektów generujących dochód (jeśli dotyczy),</li> <li>- wskazano źródła finansowania wkładu własnego oraz wydatków niekwalifikowalnych,</li> <li>- przyjęte założenia analiz finansowych są realne,</li> <li>- w kalkulacji kosztów nie ma istotnych błędów rachunkowych,</li> <li>- analiza finansowa została przeprowadzona zgodnie z zasadami sporządzania takich analiz,</li> <li>- zapewniona została trwałość finansowa projektu.</li> </ul> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.12	Zgodność dokumentacji projektowej z SZOOP oraz Regulaminem konkursu	<p>Ocenie podlega, czy wnioskodawca przygotował wniosek o dofinansowanie projektu zgodnie z SZOOP obowiązującym na dzień ogłoszenia naboru (chyba, że kryteria zawężają postanowienia SZOOP w zakresie danego działania) oraz Regulaminem konkursu, w szczególności zgodnie z Instrukcją wypełniania wniosku o dofinansowanie projektu w ramach RPO WK-P na lata 2014-2020. Weryfikacji podlega m.in. maksymalna/minimalna wartość projektu oraz maksymalna/minimalna wartość wydatków kwalifikowanych projektu (jeśli dotyczy), maksymalny % poziom dofinansowania UE oraz minimalny wkład własny beneficjenta jako % wydatków kwalifikowanych (jeśli dotyczy).</p> <p>IZ RPO ma możliwość doprecyzowania maksymalnej/minimalnej wartości projektu oraz maksymalnej/ minimalnej wartości wydatków kwalifikowanych projektu (jeśli dotyczy),</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)

		<p>maksymalnego % poziomu dofinansowania UE oraz minimalnego wkładu własnego beneficjenta jako % wydatków kwalifikowanych (jeśli dotyczy) w Regulaminie konkursu.</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	
<b>C.1 Kryteria merytoryczne szczegółowe – dostępne</b>			
C.1.1	Maksymalna wartość dofinansowania	<p>Ocenie podlega, czy wartość dofinansowania projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- realizowanego w partnerstwie jst z podmiotem zarządzającym infrastrukturą kolejową nie przekracza 1 mln zł;</li> <li>- realizowanego samodzielnie przez jst nie przekracza 500 tys. zł</li> </ul> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
C.1.2	Zgodność z dokumentami krajowymi/regionalnymi z zakresu transportu i drogownictwa	<p>Ocenie podlega, czy projekt spełnia standardy wyposażenia technicznego punktów kolejowej odprawy pasażerskiej opracowane na podstawie <i>Kujawsko-pomorskiego planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej</i><sup>6</sup>, stanowiące załącznik 2 do Kryteriów wyboru projektów</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
C.1.3	Dostosowanie infrastruktury do zmieniających się warunków klimatycznych	<p>Ocenie podlega, czy w projekcie uwzględniono ryzyko wystąpienia fal upałów, chłodu, zalania, podtopienia, osuwiska czy innego niekorzystnego zdarzenia, skutkującego uszkodzeniem lub zniszczeniem infrastruktury wytworzonej w wyniku realizacji projektu.</p> <p>W wyniku analizy ryzyka przeprowadzonej w studium wykonalności lub w raporcie oddziaływania na środowisko możliwe jest stwierdzenie braku konieczności stosowania rozwiązania zwiększającego odporność infrastruktury w przypadku nasilonej częstotliwości występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych lub też rozwiązań ograniczających ryzyko wpływu tego typu zjawisk na zachowanie stabilności i trwałości projektu.</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
C.1.4	Zgodność z TSI (Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności)	<p>Projektowane rozwiązania będą według dokumentacji projektowej realizowane zgodnie z wymaganiami TSI, w tym z Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się<sup>7</sup>.</p> <p>Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności – specyfikacje obejmujące podsystemy lub ich części w celu spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ogłaszane przez Komisję Europejską.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)

<sup>6</sup> *Kujawsko-pomorski plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej* jest dokumentem o charakterze operacyjnym, przyjętym uchwałą Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego Nr 52/2400/17z 28 grudnia 2017 r.

<sup>7</sup>Dz.U.U.E.L 356 z 12.12.2014 r.



		Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.		
C.2 Kryteria merytoryczne szczegółowe – punktowe				
			liczba punktów możliwa do uzyskania	minimalna liczba punktów niezbędna do spełnienia kryterium
C.2.1	Integrowanie przez projekt różnych środków transportu	<p>Ocenie podlega, czy projekt ma wpływ na integrację różnych środków transportu publicznego. Ocena będzie uzależniona od rodzaju występujących w projekcie elementów integrujących oraz zakresu (liczby) integrowanych środków transportu. Jako odrębny środek transportu należy traktować: kolej, tramwaj, autobus miejski i podmiejski, komunikację autobusową regionalną i dalekobieżną (PKS i inni przewoźnicy), prywatną miejską i podmiejską komunikację mikrobusową i autobusową (busy) nieobjętą kontraktowaniem przez jednostki samorządu terytorialnego, samochód osobowy (wyłącznie w przypadku realizacji systemów Park&amp;Ride).</p> <p>W przypadku gdy w ramach projektu powstanie węzeł przesiadkowy integrujący:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3 lub więcej środków transportu – 2 punkty,</li> <li>- 2 środki transportu – 1 punkt,</li> <li>- brak integracji – 0 punktów.</li> </ul> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	0 – 2 według oceny	n/d
C.2.2	Komplementarność z inwestycjami liniowymi	<p>Ocenie podlega, czy realizowany projekt uzupełnia dotychczas realizowane inwestycje kolejowe (w szczególności liniowe) o niezbędną infrastrukturę pasażerską, która była pominięta przy dotychczasowych projektach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- projekt polega na modernizacji/budowie infrastruktury pasażerskiej przy liniach kolejowych zmodernizowanych/ zrewitalizowanych w ramach innych działań.</li> </ul> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	tak - 2 nie – 0	n/d
C.2.3	Podniesienie standardu świadczonych usług	<p>Ocenie podlega, czy efektem realizacji projektu będzie podniesienie standardu świadczonych usług poprzez budowę na peronach oraz na terenach wokół przystanku (plac dworcowy, parking) elementów małej architektury rozumianej jako wiaty peronowe, kosze na śmieci, ławki, itp.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- budowa na peronach oraz na terenach wokół peronów/dworca elementów małej architektury rozumianej jako wiaty peronowe, kosze na śmieci, ławki itp. – 2 pkt</li> <li>- budowa na peronach (bez terenów wokół dworca) elementów małej architektury rozumianej jako wiaty peronowe, kosze na śmieci, ławki, itp. – 1 pkt</li> <li>- brak działań z ww. zakresu – 0 pkt</li> </ul> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	0 – 2 według oceny	1

C.2.4	Wprowadzenie łańcuchów ekomobilności	<p>Ocenie podlega, czy realizacja projektu umożliwi integrację systemów transportu publicznego z komunikacją rowerową lub pieszą na terenie węzła integracyjnego:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- projekt przewiduje wdrożenie rozwiązań integrujących całkowicie systemy transportu publicznego z komunikacją rowerową i pieszą – 3 pkt</li> <li>- projekt przewiduje realizację rozwiązań umożliwiających częściową integrację systemów transportu publicznego z komunikacją rowerową lub pieszą – 2 pkt</li> <li>- projekt nie przewiduje realizacji rozwiązań umożliwiających integrację systemów transportu publicznego z komunikacją rowerową lub pieszą – 0 pkt</li> </ul> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	0 – 3 według oceny	n/d
C.2.5	Ułatwienia dla pasażerów	<p>Ocenie podlega, czy efektem realizacji projektu będą rozwiązania ułatwiające pasażerom korzystanie z komunikacji zbiorowej (np. dostęp do bieżących informacji o komunikacji zbiorowej, zapowiedzi megafonowe, itp.):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- projekt obejmuje kompleksowe rozwiązania ułatwiające korzystanie z transportu kolejowego i lokalnego, dostarczające pasażerom np. uaktualnianych na bieżąco informacji o komunikacji zbiorowej, korzystanie z infokiosków, itp. – 2 pkt</li> <li>- stworzony w ramach projektu system transportu publicznego obejmuje wybrane usprawnienia niestanowiące kompleksowych rozwiązań ułatwiających pasażerom korzystanie z transportu kolejowego i lokalnego – 1 pkt</li> <li>- projekt nie zawiera żadnych ww. elementów – 0 pkt</li> </ul> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	0 – 2 według oceny	n/d
C.2.6	Wpływ projektu na poprawę bezpieczeństwa pasażerów	<p>Ocenie podlega, czy projekt wprowadza nowoczesne rozwiązania komunikacyjne wpływające na poprawę bezpieczeństwa i ograniczenie liczby wypadków (poprawa sposobu sterowania i płynności ruchu, itp.), budowa nowej i optymalizacja dotychczasowej infrastruktury (przebudowa infrastruktury pod kątem ograniczenia liczby wypadków, wydzielenie odrębnych pasów dla komunikacji zbiorowej, pieszej, itp.):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- projekt przewiduje wprowadzenie kompleksowych rozwiązań, które przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa pasażerów – 2 pkt</li> <li>- w ramach projektu zaproponowano częściowe rozwiązania, które wpłyną na poprawę bezpieczeństwa pasażerów – 1 pkt</li> <li>- brak rozwiązań wpływających na poprawę bezpieczeństwa pasażerów – 0 pkt</li> </ul> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	0 – 2 według oceny	n/d
C.2.7	Dostępność infrastruktury dla pasażerów	<p>Ocenie podlega, czy efektem realizacji projektu będzie budowa nowych przystanków kolejowych lub relokacja istniejących w miejscach bardziej dostępnych dla pasażerów:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- budowa nowych przystanków lub relokacja istniejących w miejsca, do których zasięg dojścia pieszego z centrum danej miejscowości jest mniejszy lub równy 1 km.</li> </ul> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	tak – 1 nie – 0	n/d

W sytuacji niewywiązania się beneficjenta w trakcie realizacji projektu/w okresie trwałości z warunków wynikających z kryteriów wyboru projektów, w ramach których zobowiązany był złożyć stosowne oświadczenia/deklaracje, beneficjent zostanie wezwany do zwrotu otrzymanego dofinansowania.

### **Załącznik 1 do Kryteriów wyboru projektów. Definicje wskaźników produktu i rezultatu.**

**Działanie:** 5.3 Infrastruktura kolejowa

**Oś priorytetowa:** 5 Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu

**Priorytet Inwestycyjny:** 7d Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu

**Cel szczegółowy:** Zwiększona dostępność kolejowa regionu

**Schemat:** infrastruktura punktowa do obsługi transportu pasażerskiego

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Definicja
<b>Wskaźnik rezultatu bezpośredniego</b>			
1	Dodatkowa dobowa liczba pasażerów obsługanych przez zmodernizowany punkt kolejowej odprawy pasażerskiej	%	
<b>Wskaźnik produktu</b>			
1	Liczba wspartych dworców kolejowych	szt.	Liczba stacji lub przystanków kolejowych, na których realizowano projekty w zakresie wsparcia inwestycji punktowych do obsługi transportu pasażerskiego .
2	Liczba wybudowanej/zmodernizowanej/zrewitalizowanej infrastruktury do obsługi kolejowego transportu pasażerskiego	szt.	
3	Liczba zmodernizowanych/ zrewitalizowanych punktów kolejowej odprawy pasażerskiej	szt.	Punkt kolejowej odprawy pasażerskiej obejmuje infrastrukturę związaną z obsługą pasażera na stacji lub przystanku kolejowym.
4	Liczba zmodernizowanych/ wybudowanych parkingów przy punktach kolejowej odprawy pasażerskiej	szt.	Liczba parkingów wybudowanych/zmodernizowanych w ramach realizowanego projektu. Parking – wydzielony teren przeznaczony do czasowego postoju samochodów w bezpośrednim sąsiedztwie punktu kolejowej obsługi pasażerskiej.
5	Liczba zmodernizowanych/ wybudowanych wiat rowerowych przy punktach kolejowej odprawy pasażerskiej	szt.	Liczba wiat rowerowych wybudowanych/zmodernizowanych w ramach realizowanego projektu. Wiata rowerowa – zadaszony teren przeznaczony do czasowego postoju i przymocowania rowerów.

### Horyzontalne wskaźniki produktu

<b>1</b>	<b>Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami</b>	<b>szt.</b>	Wskaźnik odnosi się do liczby obiektów, które zaopatrzone w specjalne podjazdy, windy, urządzenia głośnomówiące, bądź inne rozwiązania umożliwiające dostęp (tj. usunięcie barier w dostępie, w szczególności barier architektonicznych) do tych obiektów i poruszanie się po nich osobom z niepełnosprawnościami ruchowymi czy sensorycznymi. Jako obiekty budowlane należy rozumieć konstrukcje połączone z gruntem w sposób trwały, wykonane z materiałów budowlanych i elementów składowych, będące wynikiem prac budowlanych. Należy podać liczbę obiektów, w których zastosowano rozwiązania umożliwiające dostęp osobom z niepełnosprawnościami ruchowymi czy sensorycznymi lub zaopatrzonych w sprzęt, a nie liczbę sprzętów, urządzeń itp. Jeśli instytucja, zakład itp. składa się z kilku obiektów, należy zliczyć wszystkie, które dostosowano do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Wskaźnik mierzony w momencie rozliczenia wydatku związanego z dostosowaniem obiektów do potrzeb osób z niepełnosprawnościami w ramach danego projektu.
<b>2</b>	<b>Liczba osób objętych szkoleniami/doradztwem w zakresie kompetencji cyfrowych</b>	<b>os.</b>	Wskaźnik mierzy liczbę osób objętych szkoleniami/ doradztwem w zakresie nabywania/doskonalenia umiejętności warunkujących efektywne korzystanie z mediów elektronicznych tj. m.in. korzystania z komputera, różnych rodzajów oprogramowania, internetu oraz kompetencji ściśle informatycznych (np. programowanie, zarządzanie bazami danych, administracja sieciami, administracja witrynami internetowymi). Wskaźnik ma agregować wszystkie osoby, które skorzystały ze wsparcia w zakresie TIK we wszystkich programach i projektach, także tych, gdzie szkolenie dotyczy obsługi specyficznego systemu teleinformatycznego, którego wdrożenia dotyczy projekt. Do wskaźnika powinni zostać wliczeni wszyscy uczestnicy projektów zawierających określony rodzaj wsparcia, w tym również np. uczniowie nabywający kompetencje w ramach zajęć szkolnych, jeśli wsparcie to dotyczy technologii informacyjno-komunikacyjnych. Identyfikacja charakteru i zakresu nabywanych kompetencji będzie możliwa dzięki możliwości pogrupowania wskaźnika według programów, osi priorytetowych i priorytetów inwestycyjnych.
<b>3</b>	<b>Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami</b>	<b>szt.</b>	Racjonalne usprawnienie oznacza konieczne i odpowiednie zmiany oraz dostosowania, nie nakładające nieproporcjonalnego lub nadmiernego obciążenia, rozpatrywane osobno dla każdego konkretnego przypadku, w celu zapewnienia osobom z niepełnosprawnościami możliwości korzystania z wszelkich praw człowieka i podstawowych wolności oraz ich wykonywania na zasadzie równości z innymi osobami. Wskaźnik mierzony w momencie rozliczenia wydatku związanego z racjonalnymi usprawnieniami w ramach danego projektu. Przykłady racjonalnych usprawnień: tłumacz języka migowego, transport niskopodłogowy, dostosowanie infrastruktury (nie tylko budynku, ale też dostosowanie infrastruktury komputerowej np. programy powiększające, mówiące, drukarki materiałów w alfabecie

			Braille'a), osoby asystujące, odpowiednie dostosowanie żywienia.
4	<b>Liczba podmiotów wykorzystujących technologie informacyjno-komunikacyjne</b>	szt.	Wskaźnik mierzy liczbę podmiotów, które w celu realizacji projektu, zainwestowały w technologie informacyjno-komunikacyjne (TIK), a w przypadku projektów edukacyjno-szkoleniowych, również podmiotów, które podjęły działania upowszechniające wykorzystanie TIK. Przez technologie informacyjno-komunikacyjne (ang. ICT – Information and Communications Technology) należy rozumieć technologie pozyskiwania/ produkcji, gromadzenia/ przechowywania, przesyłania, przetwarzania i rozpowszechniania informacji w formie elektronicznej z wykorzystaniem technik cyfrowych i wszelkich narzędzi komunikacji elektronicznej oraz wszelkie działania związane z produkcją i wykorzystaniem urządzeń telekomunikacyjnych i informatycznych oraz usług im towarzyszących; działania edukacyjne i szkoleniowe. W przypadku gdy beneficjentem pozostaje jeden podmiot, we wskaźniku należy ująć wartość „1”. W przypadku gdy projekt jest realizowany przez partnerstwo podmiotów, w wartości wskaźnika należy ująć każdy z podmiotów wchodzących w skład partnerstwa, który wdrożył w swojej działalności narzędzia TIK.

## Załącznik 2 do Kryteriów wyboru projektów

**Działanie:** 5.3 Infrastruktura kolejowa

**Oś priorytetowa:** 5 Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu

**Priorytet Inwestycyjny:** 7d Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu

**Cel szczegółowy:** Zwiększona dostępność kolejowa regionu

**Schemat:** infrastruktura punktowa do obsługi transportu pasażerskiego

### Standardy wyposażenia technicznego punktów kolejowej odprawy pasażerskiej

#### Wariant 1:

Beneficjentem projektu jest jednostka samorządu terytorialnego (jako lider) w partnerstwie z podmiotem zarządzającym infrastrukturą kolejową.

Maksymalna wartość dofinansowania wyniesie 1 mln zł.

W ramach projektu realizowane mają być następujące elementy<sup>8</sup>:

- 1) budowa/przebudowa peronu/peronów;
- 2) budowa wiat peronowych zadaszonych wraz z siedziskami;
- 3) budowa/przebudowa sieci telekomunikacyjnej (nagłośnienie, WI-FI);
- 4) budowa systemu monitoringu wraz z zasilaniem;
- 5) przebudowa sieci oświetleniowej;
- 6) montaż tablic informacyjnych i piktogramów (system informacji pasażerskiej);
- 7) elementy małej architektury przed/wokół przystanku, w tym montaż koszy na śmieci (odporne na dewastację i zniszczenia);
- 8) montaż biletomatów;
- 9) nasadzenia zieleni (zadrzewienia i zakrzewienia będą stanowiły do 10% powierzchni objętej projektem);
- 10) budowa wiaty dla rowerów;
- 11) budowa parkingu dla samochodów;
- 12) budowa zatoczki autobusowej.

Perony: budowa/przebudowa peronów w zależności od lokalizacji wraz z doprowadzeniem zasilania do oświetlenia peronów i systemu monitoringu. Budowa wejść/ześć na perony – schody (stopnie betonowe, konstrukcja stalowa). Zakłada się, że powierzchnia peronów powinna być dostosowana do: spodziewanej wielkości wymiany podróżnych, miejscowych uwarunkowań przestrzennych i istniejącej infrastruktury. Zarówno krawędzie peronowe, jak i nawierzchnie peronów powinny być wykonane z prefabrykatów betonowych, zapewniających odpowiedni poziom jakości tych elementów, dostosowanych do warunków atmosferycznych i technicznych. Istotne jest, by cała nawierzchnia peronu była antypoślizgowa, a pas szerokości ok. 70 cm od krawędzi peronu był wykonany z prefabrykatów w jaskrawym kolorze, widocznym dla osób niedowidzących. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987) wysokość peronów zasadniczo powinna wynosić, dla peronów budowanych i modernizowanych – 0,55 m.

---

<sup>8</sup> chyba, że wskazany element już funkcjonuje w ramach punktu kolejowej odprawy pasażerów.

Wiaty peronowe: rekomenduje się zakup nowych wiat peronowych, które spełniają warunki wymagane dla obiektów do obsługi podróżnych (Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie). Wstępna analiza wykazała, że koszt remontu dotychczasowych wiat oraz zakup nowych jest zbliżony. Nowe wiaty będą estetyczne i zintegrowane razem z ławkami. Ochronią przed deszczem i wiatrem. Część ścian wiat powinna pełnić funkcje informacyjne, z zamieszczonymi rozkładami, schematami, planami. Wiaty mogą mieć zintegrowany punkt sprzedaży biletów, prasy i napojów.

Monitoring: zakłada się budowę systemu monitoringu wraz z zasilaniem. Ilość kamer zostanie dostosowana do powierzchni terenu i peronów tak, aby zarówno perony oraz teren okołoprzystankowy pokryty został monitoringiem.

System informacji pasażerskiej: na peronach, dojazdach do peronów oraz przyległych ciągach komunikacyjnych dla pieszych należy umieścić odpowiednią ilość tablic informacyjnych i piktogramów zapewniających właściwą organizację potoków ruchu pieszych.

Parkingi samochodowe: istotne jest zapewnienie możliwości pozostawienia samochodu na parkingu jak najbliżej peronów.

Wiaty rowerowe: budowa zadaszeń ze stojakami na poziomie istniejącego peronu, pod dozorem obsługi dworca kolejowego. Stojaki rowerowe powinny umożliwiać przypięcie ramy roweru i obu kół (ten warunek spełniają np. odpowiednio zabetonowane kształtowniki). Wyposażenie parkingu dla rowerów: wiaty zadaszone, stojaki dla rowerów.

Zatoczki autobusowe: mają na celu integrowanie przez projekt różnych środków transportu.

Elementy małej architektury przed/wokół przystanku/stacji: przewiduje się zagospodarowanie terenu wokół dworca w takie elementy małej architektury, jak: ławki, lampy, kosze na śmieci, itp.

Ułatwienie dostępu osobom niepełnosprawnym: istotne jest także dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych poprzez przygotowanie odpowiednich podjazdów do peronów i innych miejsc użyteczności publicznej. Na wszystkich stacjach należy zapewnić jednopoziomowe, utwardzone i odpowiednio oznaczone dojścia do peronów przystosowane dla niepełnosprawnych oraz wygrodzenia chodników i innych powierzchni użytku publicznego względem pobliskich torowisk oraz miejsc niebezpiecznych. Dostęp do peronów powinien być zapewniony poprzez wykonanie chodników o nawierzchni utwardzonej, które stanowiąc będą połączenie danego obiektu z istniejącymi ciągami komunikacyjnymi.

## **Wariant 2:**

Beneficjentem projektu jest jednostka samorządu terytorialnego.

Maksymalna wartość dofinansowania wyniesie 500 000 zł.

W ramach projektu realizowane mają być następujące elementy<sup>9</sup>:

- 1) przebudowa peronu/peronów;
- 2) budowa/remont wiat peronowych;
- 3) przebudowa sieci oświetleniowej;
- 4) montaż tablic informacyjnych i piktogramów (podstawowy system informacji pasażerskiej);
- 5) elementy małej architektury przed/wokół przystanku, w tym montaż koszy na śmieci (odporne na dewastację i zniszczenia);
- 6) montaż biletomatów;
- 7) nasadzenia zieleni (zadrzewienia i zakrzewienia będą stanowiły do 10% powierzchni objętej projektem);
- 8) budowa wiaty dla rowerów;
- 9) budowa parkingu dla samochodów;

---

<sup>9</sup> chyba, że wskazany element już funkcjonuje w ramach punktu kolejowej odprawy pasażerów.



#### 10) budowa zatoczki autobusowej.

Perony: przebudowa peronów w zależności od lokalizacji wraz z doprowadzeniem zasilania do oświetlenia peronów. Budowa wejść/zejść na perony – schody (stopnie betonowe, konstrukcja stalowa). Zakłada się, że powierzchnia peronów powinna być dostosowana do: spodziewanej wielkości wymiany podróżnych, miejscowych uwarunkowań przestrzennych i istniejącej infrastruktury. Zarówno krawędzie peronowe, jak i nawierzchnie peronów powinny być wykonane z prefabrykatów betonowych, zapewniających odpowiedni poziom jakości tych elementów, dostosowanych do warunków atmosferycznych i technicznych. Istotne jest, by cała nawierzchnia peronu była antypoślizgowa, a pas szerokości ok. 70 cm od krawędzi peronu był wykonany z prefabrykatów w jaskrawym kolorze, widocznym dla osób niedowidzących. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987) wysokość peronów zasadniczo powinna wynosić, dla peronów modernizowanych – 0,55 m.

Wiaty peronowe: rekomenduje się zakup nowych wiat peronowych, które spełniają warunki wymagane dla obiektów do obsługi podróżnych (Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie). Wstępna analiza wykazała, że koszt remontu dotychczasowych wiat oraz zakup nowych jest zbliżony. Wiaty będą estetyczne, ochronią przed deszczem i wiatrem. Część ścian wiat powinna pełnić funkcje informacyjne, z zamieszczonymi rozkładami, schematami, planami. Wiaty mogą mieć zintegrowany punkt sprzedaży biletów, prasy i napojów.

System informacji pasażerskiej: na peronach, dojeździach do peronów oraz przyległych ciągach komunikacyjnych dla pieszych należy umieścić odpowiednią ilość tablic informacyjnych i piktogramów zapewniających właściwą organizację potoków ruchu pieszych.

Parkingi samochodowe: istotne jest zapewnienie możliwości pozostawienia samochodu na parkingu jak najbliżej peronów.

Wiaty rowerowe: budowa zadaszeń ze stojakami na poziomie istniejącego peronu, pod dozorem obsługi dworca kolejowego. Stojaki rowerowe powinny umożliwiać przypięcie ramy roweru i obu kół (ten warunek spełniają np. odpowiednio zabetonowane kształtowniki). Wyposażenie parkingu dla rowerów: wiaty zadaszone, stojaki dla rowerów.

Zatoczki autobusowe: mają na celu integrowanie przez projekt różnych środków transportu.

Elementy małej architektury przed/wokół przystanku/stacji: przewiduje się zagospodarowanie terenu wokół dworca w takie elementy małej architektury, jak: ławki, lampy, kosze na śmieci, itp.

Ułatwienie dostępu osobom niepełnosprawnym: istotne jest także dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych poprzez przygotowanie odpowiednich podjazdów do peronów i innych miejsc użyteczności publicznej. Na wszystkich stacjach należy zapewnić jednopoziomowe, utwardzone i odpowiednio oznaczone dojścia do peronów przystosowane dla niepełnosprawnych oraz wygrodzenia chodników i innych powierzchni użytku publicznego względem pobliskich torowisk oraz miejsc niebezpiecznych. Dostęp do peronów powinien być zapewniony poprzez wykonanie chodników o nawierzchni utwardzonej, które stanowiąc będą połączenie danego obiektu z istniejącymi ciągami komunikacyjnymi.