

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: Modernizacja i rewitalizacja regionalnej sieci kolejowej

Kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia Kryterium
A. Kryteria Formalne		
A.1	<p>Niepodleganie wykluczeniu z możliwości otrzymania dofinansowania ze środków Unii Europejskiej</p> <p>Wykluczenie podmiotowe (dotyczące wnioskodawcy) i przedmiotowe (dotyczące przedmiotu projektu): Ocenie podlega, czy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wnioskodawca oraz partnerzy (jeśli dotyczy)¹ 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"> - art. 207 ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.), - 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), - 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 2018 r. poz. 703 z późn. zm.), 2) projekt nie został zakończony przed złożeniem wniosku o dofinansowanie projektu zgodnie z art. 65 ust. 6 rozporządzenia nr 1303/2013², co oznacza że nie został on fizycznie 	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)

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

² 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

		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. Projekt nie podlega poprawie w zakresie spełnienia kryterium.	
A.2	Miejsce realizacji projektu	Ocenie podlega, czy projekt realizowany jest/będzie na terytorium województwa kujawsko-pomorskiego w rozumieniu art. 70 rozporządzenia 1303/2013. Projekt nie podlega poprawie w zakresie spełnienia kryterium.	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
A.3	Gotowość techniczna projektu do realizacji	Ocenie podlega, czy na moment złożenia wniosku o dofinansowanie projektu: 1. uzyskana została ostateczna decyzja o pozwoleniu na budowę (jeśli dotyczy). 2. zostało dokonane zgłoszenie budowy lub robót budowlanych niewymagających pozwolenia na budowę oraz właściwy organ nie wniósł sprzeciwu wobec ww. zgłoszenia (jeśli przedmiotem projektu są prace wymagające dokonania zgłoszenia), 3. w przypadku projektów realizowanych w trybie „zaprojektuj i wybuduj”: – został opracowany program funkcjonalno-użytkowy. Projekt nie podlega poprawie w zakresie spełnienia kryterium.	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B. Kryteria merytoryczne – ogólne			
B.1	Trwałość operacji	Ocenie podlega, czy wnioskodawca gwarantuje trwałość operacji zgodnie z art. 71 rozporządzenia nr 1303/2013. Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.2	Kwalifikowalność wnioskodawcy/partnerów	Ocenie podlega czy wniosek został złożony przez uprawnionego wnioskodawcę, tj.: - Podmioty zarządzające infrastrukturą kolejową w tym dworcową; - Jednostki samorządu terytorialnego (wyłącznie jako partner). Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.3	Prawidłowość wyboru partnerów uczestniczących/realizujących projekt	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 2018 r., poz. 1431 z późn. zm.) w tym m.in. czy wybór partnera został dokonany przed złożeniem wniosku o dofinansowanie projektu. Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.	Tak/nie/nie dotyczy (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.4	Projekt jest zgodny z typami projektów przewidzianymi do wsparcia w ramach działania/poddziałania	Ocenie podlega czy projekt dotyczy modernizacji, rewitalizacji sieci kolejowej poza siecią TEN-T o znaczeniu regionalnym oraz inwestycji punktowych przeznaczonych do obsługi transportu pasażerskiego z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami i dysfunkcjami, zgodnie ze standardami stanowiącymi załącznik 2 do kryteriów wyboru projektów.	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)

		Projekt nie obejmuje prac remontowych, jak również nie dotyczy bieżącego utrzymania infrastruktury. Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.	
B.5	Prawidłowość określenia wkładu własnego	Ocenie podlega, czy wkład własny wnioskodawcy stanowi nie mniej niż 15% w wydatkach kwalifikowalnych projektu. Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.6	Zgodność projektu z zasadą zrównoważonego rozwoju i wymaganiami prawa ochrony środowiska	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> ³ w obszarze środowiska) oraz czy projekt został przygotowany zgodnie z prawem dotyczącym ochrony środowiska, w tym: <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 ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.), - ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r., poz. 799 z późn. zm.), - ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 1614), - ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2017 r., poz. 1566 z późn. zm.). Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.	Tak/nie/nie dotyczy (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.7	Cele projektu wspierają realizację celów określonych w działaniu	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. Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.8	Wskaźniki realizacji celów projektu	Ocenie podlega, czy: <ul style="list-style-type: none"> - wskaźniki realizacji celów projektu (produktu, rezultatu) zostały wyrażone liczbowo oraz podano czas ich osiągnięcia, - wskaźniki zostały właściwie oszacowane w odniesieniu do zakresu projektu, - wybrano wszystkie wskaźniki związane z realizacją projektu. Lista wskaźników obowiązujących w konkursie stanowi załącznik do Kryteriów wyboru projektów. Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.9	Wykonalność techniczna, technologiczna i instytucjonalna projektu	Ocenie podlega, czy: <ul style="list-style-type: none"> - harmonogram realizacji projektu jest realistyczny i uwzględnia zakres rzeczowy oraz czas 	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)

³ Dorobek prawny UE.

		<p>niezbędny na realizację procedur przetargowych i inne okoliczności niezbędne do realizacji procedur,</p> <ul style="list-style-type: none"> - wnioskodawca gwarantuje techniczną wykonalność projektu, - zakres rzeczowy projektu jest technologicznie wykonalny, - wnioskodawca posiada potencjał do prawidłowej obsługi projektu. <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	
B.10	Kwalifikowalność wydatków	<p>Ocenie podlega, czy wydatki wskazane w projekcie spełniają warunki kwalifikowalności, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zostały/ną poniesione w okresie kwalifikowalności wydatków określonym w Regulaminie 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, - są zgodne z zasadami określonymi w ww. wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków oraz zapisami dotyczącymi kwalifikowalności wydatków określonymi w Regulaminie, - zostały uwzględnione w budżecie projektu, - są niezbędne do realizacji celów projektu i zostaną poniesione w związku z realizacją projektu, - zostaną dokonane w sposób racjonalny i efektywny z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów. <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.11	Zgodność z zasadą równości mężczyzn i kobiet oraz niedyskryminacji	<p>Ocenie podlega zgodność projektu z politykami horyzontalnymi, w tym z:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zasadą równości szans kobiet i mężczyzn. 2. Zasadą równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami⁴ poprzez weryfikację czy wszystkie nowe produkty projektów (zasoby cyfrowe, środki transportu i infrastruktura) finansowane ze środków polityki spójności będą zgodne z koncepcją uniwersalnego projektowania, co oznacza co najmniej zastosowanie standardów dostępności dla polityki spójności na lata 2014-2020. <p>W przypadku obiektów i zasobów modernizowanych⁵ (przebudowa⁶, rozbudowa⁷) zastosowanie standardów dostępności dla polityki spójności na lata 2014-2020 jest obowiązkowe, o ile pozwalają na to warunki techniczne i zakres prowadzonej modernizacji.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)

⁴ Osoby z niepełnosprawnościami w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz. U. z 2018 poz. 511 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.).

⁵ W przypadku modernizacji dostępność dotyczy co najmniej tych elementów budynku, które były przedmiotem współfinansowania.

⁶ Przebudowa to wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, z wyjątkiem charakterystycznych parametrów, jak: kubatura, powierzchnia zabudowy, wysokość, długość, szerokość bądź liczba kondygnacji.

⁷ Rozbudowa to powiększenie, rozszerzenie budowli, obszaru już zabudowanego, dobudowywanie nowych elementów.

		<p>Decyzja w tej sprawie podejmowana będzie na podstawie opisu dostępności inwestycji.</p> <p>W przypadku projektów nieobjętych zakresem standardów dostępności dla polityki spójności 2014-2020 należy opisać zapewnienie możliwości samodzielnego użytkowania/skorzystania z produktów projektów przez osoby z co najmniej jedną niepełnosprawnością.</p> <p>Każda z powyższych zasad podlega oddzielnej ocenie. W przypadku zasady równości szans kobiet i mężczyzn, projekt wykazuje pozytywny lub neutralny wpływ. O neutralności projektu można mówić tylko wtedy, kiedy w ramach projektu wnioskodawca wskaże szczegółowe uzasadnienie, dlaczego dany projekt nie jest w stanie zrealizować jakichkolwiek działań w zakresie spełnienia ww. zasady, a uzasadnienie to zostanie uznane przez instytucję oceniającą projekt za trafne i poprawne.</p> <p>W przypadku zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, ocenie podlega, czy wszystkie produkty projektów są dostępne dla osób z niepełnosprawnościami.</p> <p>W wyjątkowych sytuacjach dopuszczalne jest uznanie neutralności danego produktu projektu. O neutralności produktu można mówić w sytuacji, kiedy wnioskodawca wykaże we wniosku o dofinansowanie projektu, że dostępność nie dotyczy danego produktu na przykład z uwagi na brak jego bezpośrednich użytkowników.</p> <p>Ostateczna decyzja o neutralności danego produktu należy do Instytucji Zarządzającej. W przypadku uznania, że produkt jest neutralny, projekt może być nadal zgodny z zasadą równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.</p> <p>Ocenie podlegać będzie zgodność z art. 7 rozporządzenia 1303/2013 oraz <i>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</i>, w tym z załącznikiem nr 2 do niniejszych <i>Wytycznych: Standardy dostępności dla polityki spójności 2014-2020</i>.</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	
--	--	---	--

B.12	Wykonalność finansowa i ekonomiczna projektu	<p>Ocenić podlega, czy analiza finansowa i ekonomiczna przedsięwzięcia została przeprowadzona poprawnie, w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> - poziom dofinansowania został ustalony poprawnie i z uwzględnieniem przepisów dotyczących projektów generujących dochód (jeśli dotyczy), - wskazano źródła finansowania wkładu własnego oraz wydatków niekwalifikowalnych, - przyjęte założenia analiz finansowych są realne, - w kalkulacji kosztów nie ma istotnych błędów rachunkowych, - analiza finansowa została przeprowadzona zgodnie z zasadami sporządzania takich analiz, - zapewniona została trwałość finansowa projektu. <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
B.13	Zgodność dokumentacji projektowej z SZOOP oraz Regulaminem konkursu	<p>Ocenić podlega, czy wnioskodawca przygotował wniosek o dofinansowanie projektu zgodnie z SZOOP obowiązującym na dzień przyjęcia kryterium (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), 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>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
C.1 Kryteria merytoryczne szczegółowe – dostępne			
C.1.1	Zgodność z <i>Planem spójności komunikacji drogowej i kolejowej</i>	<p>Ocenić podlega czy projekt jest zgodny z <i>Planem spójności komunikacji drogowej i kolejowej</i>⁸, w szczególności czy dotyczy projektu ujętego w Tab. Przedsięwzięcia kolejowe przewidziane do realizacji w ramach RPO WK-P 2014 – 2020⁹.</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)
C.1.2	Standard wyposażenia punktu kolejowej odprawy pasażerskiej	Ocenić podlega, czy projekt spełnia standardy wyposażenia technicznego punktów kolejowej odprawy pasażerskiej opracowane na podstawie <i>Kujawsko-pomorskiego planu spójności</i>	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)

⁸ *Plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej* jest dokumentem o charakterze operacyjnym, przyjętym uchwałą Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego Nr 52/2400/17 z 28 grudnia 2017 r.

⁹ W *Planie spójności komunikacji drogowej i kolejowej* z dnia 28 grudnia 2017 r., tabela ma numer 32.

		komunikacji drogowej i kolejowej ¹⁰ , stanowiące załącznik 2 do Kryteriów wyboru projektów. Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.	odrzucenie wniosku)	
C.1.3	Dostosowanie infrastruktury do zmieniających się warunków klimatycznych	Ocenie podlega czy w projekcie przeanalizowano ryzyko wystąpienia fal upałów, chłodu, zalania, podtopienia, osuwiska czy innego niekorzystnego zdarzenia, skutkującego uszkodzeniem lub zniszczeniem infrastruktury wytworzonej w wyniku realizacji projektu. ¹¹ Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)	
C.1.4	Zgodność z TSI (Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności)	Projektowane rozwiązania będą wg 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. Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności - specyfikacje obejmujące podsystemy lub ich części w celu spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ogłaszane przez Komisję Europejską w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.	Tak/nie (niespełnienie kryterium oznacza odrzucenie wniosku)	
C.2 Kryteria merytoryczne szczegółowe – punktowe				
			liczba punktów możliwa do uzyskania	minimalna liczba punktów niezbędna do spełnienia kryterium
C.2.1	Położenie linii kolejowej względem sieci TEN-T	Ocenie podlega czy odcinek linii kolejowej objęty projektem łączy się z przebiegającą przez województwo kujawsko-pomorskie siecią TEN-T. - połączenie z siecią TEN-T – 20 pkt. - inne odcinki – 0 pkt.	Wartość	Kryteria zostaną uznane za spełnione jeśli suma

¹⁰ 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.

¹¹ 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.

		Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.		punktów z wszystkich kryteriów wyniesie minimum 60 pkt.
C.2.2	Stopień obciążenia ruchem	<p>Ocenie podlega stopień obciążenia ruchem odcinka linii kolejowej objętej projektem. Punkty przyznawane są za liczbę pociągów kursujących obecnie na danym odcinku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - co najmniej 14 pociągów na dobę – 40 pkt. - poniżej 14 pociągów na dobę – 0 pkt. <p>Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli wnioskodawca przedstawi analizę zasadności uruchomienia co najmniej 14 pociągów w ciągu doby oraz przedstawi dokumenty, z których wynikać będzie zobowiązanie o utrzymaniu co najmniej 14 pociągów w ciągu doby przez okres 10 lat, pod rygorem utraty dofinansowania w okresie trwałości projektu.</p> <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Wartość	
C.2.3	Komplementarność zaplanowanych działań względem zrealizowanych inwestycji	<p>Ocenie podlega stopień komplementarności projektu względem zrealizowanych inwestycji. Punkty będą przyznawane za następujące działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przedłużenie odcinka – 28 pkt. - eliminacja tzw. „wąskich gardeł” – 12 pkt. <p>Możliwa jednokrotna poprawa projektu w zakresie spełnienia kryterium.</p>	Suma	

Przyznanie punktów lub pozytywna ocena kryterium może wymagać deklaracji wnioskodawcy dotyczącej zrealizowania określonych działań na etapie realizacji lub trwałości projektu. Zobowiązanie takie może wynikać z zapisów wniosku o dofinansowanie projektu lub mieć formę oświadczenia. Niewywiązanie się z tych zobowiązań będzie skutkowało zwrotem całości lub części 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 zmniejszeniu hałasu

Cel szczegółowy: Zwiększona dostępność kolejowa regionu

Schemat: Modernizacja i rewitalizacja regionalnej sieci kolejowej

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Definicja
Wskaźnik rezultatu bezpośredniego			
1	Liczba przewozów pasażerskich na przebudowanych lub zmodernizowanych liniach kolejowych	szt./rok	Liczba przewozów na liniach kolejowych objętych modernizacją/przebudową (w tym: rewitalizacją) w ramach projektów dofinansowanych z RPO WK-P 2014-2020. Poprzez liczbę przewozów pasażerskich rozumie się sumę pasażerów przewiezionych w danym roku na liniach nowych/przebudowanych (w tym: objętych rewitalizacją) dzięki wsparciu RPO WK-P 2014-2020. Za przewiezionego pasażera uważa się jednokrotny przejazd, których liczbę należy określić w oparciu o liczbę sprzedanych biletów jednorazowych i wieloprzejazdowych (z uwzględnieniem przyjętych przez przewoźnika norm liczby przejazdów na dany bilet wieloprzejazdowy).
2	Dodatkowa dobowa liczba pasażerów obsługiwanych przez zmodernizowany punkt kolejowej odprawy pasażerskiej	%	Wskaźnik powinien zobrazować wzrost średniej dobowej liczby pasażerów wsiadających i wysiadających na stacji lub przystanku objętych projektem w rok po zakończeniu realizacji projektu.
Wskaźnik produktu			
1	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI12)	km	Długość linii kolejowych na których poprawiono jakość lub zdolność przewozową. Może to obejmować elektryfikację linii kolejowej, zwiększenie zdolności przepustowej linii kolejowej, podniesienie prędkości konstrukcyjnej na torze, względnie zmniejszenie średniego czasu przejazdu poprzez likwidację stałych i czasowych ograniczeń prędkości lub dowolną kombinacji tych form, ale nie obejmuje instalacji systemów sygnalizacji (w tym zapewnienie zgodności ERTMS (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym)).
2	Liczba wspartych dworców kolejowych	szt.	Liczba stacji lub przystanków kolejowych, na których realizowano projekty w zakresie wsparcia inwestycji punktowych do obsługi transportu pasażerskiego.
3	Liczba zmodernizowanych/zrewitalizowanych punktów kolejowej	szt.	Punkt kolejowej odprawy pasażerskiej obejmuje infrastrukturę związaną z obsługą pasażera na stacji lub przystanku kolejowym.

	odprawy pasażerskiej		
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			
1	Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	szt.	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.
2	Liczba osób objętych szkoleniami/doradztwem w zakresie kompetencji cyfrowych	os.	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.
3	Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami	szt.	Racjonalne usprawnienie oznacza konieczne i odpowiednie zmiany oraz dostosowania, nienakładające 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 wyżywienia.
4	Liczba podmiotów wykorzystujących technologie informacyjno-komunikacyjne	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 zmniejszeniu hałasu

Cel szczegółowy: Zwiększona dostępność kolejowa regionu

Schemat: Modernizacja i rewitalizacja regionalnej sieci kolejowej

Standardy wyposażenia technicznego punktów kolejowej odprawy pasażerskiej

W ramach projektu realizowane mają być następujące elementy¹²:

- 1) budowa/przebudowa peronu/peronów;
- 2) budowa wiat peronowych zadaszonych wraz z siedziskami;
- 3) przebudowa sieci oświetleniowej;
- 4) montaż tablic informacyjnych i piktogramów (system informacji pasażerskiej);
- 5) elementy małej architektury przed/wokół przystanku, w tym montaż koszy na śmieci (odporne na dewastację i zniszczenia);
- 6) budowa wiaty dla rowerów;
- 7) nasadzenia zieleni (zadrzewienia i zakrzewienia będą stanowiły do 10% powierzchni objętej projektem);
- 8) budowa parkingu dla samochodów;
- 9) budowa zatoczki autobusowej;
- 10) budowa, przebudowa ciągu pieszego lub pieszo- rowerowego w celu uzupełnienia i zapewnienia połączenia z istniejącymi ciągami pieszymi lub pieszo-rowerowymi¹³.

¹² Chyba że wskazany element już funkcjonuje w ramach punktu kolejowej odprawy pasażerów. Jeśli którykolwiek ze wskazanych elementów zlokalizowany będzie na terenie niebędącym własnością PKP, wówczas możliwa jest realizacja projektu w partnerstwie z jednostką samorządu terytorialnego będącą właścicielem gruntu lub też w przypadku braku zainteresowania ze strony właściciela gruntu dany element punktu kolejowej odprawy pasażerskiej może zostać niezrealizowany.

¹³ Dofinansowanie ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego nie może przekroczyć 5% wartości dofinansowania do wydatków związanych z punktem kolejowej odprawy pasażerów.

opcjonalnie¹⁴:

- 11) budowa/przebudowa sieci telekomunikacyjnej (nagłośnienie, WI-FI);
- 12) budowa systemu monitoringu wraz z zasilaniem;
- 13) montaż biletomatów.

Perony: budowa/przebudowa peronów w zależności od lokalizacji wraz z doprowadzeniem zasilania do oświetlenia peronów i systemu monitoringu. 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 z późn. zm.) wysokość peronów zasadniczo powinna wynosić, dla peronów budowanych i 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. 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: w przypadku uwzględnienia w projekcie, zakłada się budowę systemu monitoringu wraz z zasilaniem. Liczba kamer zostanie dostosowana do powierzchni terenu i peronów tak, aby zarówno perony oraz teren okołoprzystankowy pokryty został monitoringiem.

System informacji pasażerskiej: na peronach, dojściach 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.

¹⁴ brak konieczności realizacji jeśli wnioskodawca wykaże, że poniższe elementy nie są uzasadnione finansowo i ekonomicznie dla danej lokalizacji przystanku lub ich realizacja nie jest możliwa ze względu na przeszkody techniczne, technologiczne.

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 wygradzenia 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 stanowią połączenie danego obiektu z istniejącymi ciągami komunikacyjnymi.