

## Załącznik nr 3

### Wymagania dla projektów

Inwestycje transportowe wskazane w Regionalnym Planie Transportowym dla Województwa Wielkopolskiego w perspektywie 2030 roku spełniają wymagania odpowiednich kluczowych polityk poziomu europejskiego i krajowego. W określeniu listy inwestycji pomocny był przedstawiony poniżej zestaw zagadnień i wymagań świadczących o istotności i kwalifikowalności inwestycji. Ponadto w procesie podejmowania decyzji o wsparciu konkretnych inwestycji pod uwagę powinna być brana kwestia stopnia przygotowania inwestycji do realizacji, tj. w szczególności zagadnienia takie jak: dysponowanie gruntami, posiadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, pozwolenie na budowę, inne wymagane zgody administracyjne (np. koncesje dla projektów energetycznych), zawarte kontrakty z wykonawcą oraz studia wykonalności.

### Drogi wojewódzkie

**Tabela 1 Wymagania dla projektów drogowych – drogi wojewódzkie**

Lp.	Nazwa kryterium	Ocena spełnienia kryterium T – TAK N – NIE ND – NIE DOTYCZY	Definicja kryterium / zasady oceny projektów
1	Poprawa dostępność komunikacyjnej regionu	T/N	Kryterium dotyczy rozwoju infrastruktury drogowej mającej na celu poprawę dostępności do sieci bazowej lub kompleksowej TEN-T. Spełnienie kryterium będzie weryfikowane poprzez sprawdzenie czy projekt przewiduje likwidację wąskich gardeł technicznych, w tym szczególnie dotyczących poprawy dostępu do elementów liniowych lub punktowych sieci TEN-T bazowej lub kompleksowej lub budowy obejść miejscowości w szczególności miast i ich odciążenia od ruchu samochodowego, w szczególności tranzytowego. Projekt przyczyni się do dalszej likwidacji regionalnych różnic w dostępie do infrastruktury. Zgodnie z zapisami UP projekt może dotyczyć budowy nowych lub modernizacji istniejących odcinków dróg w tym obwodnic i dróg w miastach, a także połączenia nowo wybudowanych autostrad i dróg ekspresowych z siecią dróg drugorzędnych (w polskich warunkach będą to wszystkie drogi wojewódzkie, ważne drogi powiatowe, które ze względu na przebieg przejmują ruch wojewódzki, ważne arterie w mniejszych miastach oraz mniej ważne arterie w dużych miastach, które nie zawsze są wystarczające, aby zlikwidować izolację obszarów zmarginalizowanych/periferijnych lub nadal niewystarczająco skomunikowanych).
2	Zrównoważony rozwój gospodarczy regionu	T/N	Ocenie podlegać będzie wpływ projektu na poprawę szeroko rozumianych warunków ekonomicznych i przestrzennych na obszarze realizacji projektu, takich jak np. zapewnienie odpowiednich warunków przejazdu dla ruchu dalekobieżnego i lokalnego, poprawa dostępności komunikacyjnej regionu, poprawa warunków prowadzenia działalności podmiotów gospodarczych, lepsza mobilność mieszkańców, lepsza atrakcyjność inwestycyjna, podniesienie atrakcyjności turystyczno-rekreacyjnej, podniesienie estetyki krajobrazu, lepszy wizerunek regionu.
3	Bezpieczeństwo w transporcie drogowym	T/N	Ocenie podlegać będą rozwiązania zapewniające bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym wdrażanie innowacyjnych rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo ruchu, w tym niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego, i zmniejszających emisję zanieczyszczeń pojazdów poprzez np. automatyzację procesów sterowania i kontroli ruchu. Ocenie podlegać będzie czy projekt przewiduje systemy zarządzania ruchem, sygnalizacją świetlną i dźwiękową lub inne elementy poprawiające bezpieczeństwo. Ocenie podlegać będą techniczne aspekty realizacji projektu oraz zastosowania w projekcie elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Lp.	Nazwa kryterium	Ocena spełnienia kryterium T – TAK N– NIE ND– NIE DOTYCZY	Definicja kryterium / zasady oceny projektów
			Ocena uwzględniać będzie: – techniczne elementy zarządzania ruchem drogowym, – przewidziane przez Wnioskodawcę środki bezpieczeństwa na drodze.
4	Kompleksowość projektu	T/N	Ocenie podlegać będzie: – integracja różnych form transportu ze szczególnym uwzględnieniem budowy i rozbudowy węzłów przesiadkowych, w tym wiążących komunikację lokalną z siecią kolejową, a także tworzenia i rozbudowy parkingów oraz powiązań z systemami tras rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych; – uzupełnianie braków w infrastrukturze dla niezmotoryzowanych np. poprzez tworzenie tras rowerowych wzdłuż dróg, w tym również dróg szybkiego ruchu i z wykorzystaniem dróg serwisowych lub w śladzie zlikwidowanych linii kolejowych oraz promocja ruchu pieszego i rowerowego zarówno w celach przejazdów i dojazdów codziennych, jak i turystycznych; – wsparcie działań w zakresie ITS (w tym inwestycje w aplikacje i systemy sterowania/zarządzania ruchem oraz sensorykę) na rzecz zapewnienia kontynuacji usług dla kierowców i pasażerów takich, jak informacja o warunkach ruchu i czasach podróży, informacja o sieci drogowej, informacja o zdarzeniach, informacja pogodowa, obszarowe i korytarzowe zarządzanie ruchem, dynamiczne wyznaczanie objazdów, inteligentne i bezpieczne parkingi, informacja pasażerska.
5	Zdolność do adaptacji do zmian klimatu	T/N	Badaniu podlega czy i w jakim stopniu inwestycja realizuje cele polityki energetyczno-klimatycznej oraz cele zrównoważonego rozwoju wynikające w szczególności z następujących dokumentów o charakterze strategicznym: – Polityka Ekologiczna Państwa 2030, – Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021–2030, – Komunikat KE Europejski Zielony Ład. Badane będą: zakres inwestycji (rzeczowy i terytorialny) oraz skala oddziaływania
6	Zielona gospodarka	T/N	Należy opisać istotność projektu dla co najmniej jednego z poniższych punktów: 1) neutralności klimatycznej/zielonej gospodarki, 2) gospodarki o obiegu zamkniętym, 3) adaptacji i dostosowania do zmiany klimatu, 4) zasady „do no harm” (zgodnie z rozumieniem ujętym w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/2088)
7	Dostosowanie dróg do nośności 11,5 t/oś	T/N/ND	Ocenie podlegać będzie dostosowanie projektu do wymagań w zakresie nośności drogi do 11,5 t/oś. Nie dotyczy to projektów gdzie ograniczenia administracyjne nie pozwalają na wjazd pojazdom o takim nacisku np. centra miast.
8	Kryterium rejestrowego natężenia ruchu	T/N	Ocenie podlegać będzie wielkość natężenia ruchu na podstawie wartości wskaźnika: SDR (poj./dobę) dla województwa wielkopolskiego. Premiowane będą odcinki najbardziej obciążone.
9	Gotowość/dojrzałość przedsięwzięcia	T/N	Ocenie podlegać będzie czy inwestycja jest gotowa do wdrożenia, w szczególności istotne będą takie aspekty jak: dysponowanie gruntami, posiadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, pozwolenie na budowę, inne wymagane zgody administracyjne (np. koncesje dla projektów energetycznych), zawarte kontrakty z wykonawcą oraz studia wykonalności.
10	Trwałość projektu	T/N	Oceniana będzie trwałość finansowa projektu i zdolność instytucjonalna Beneficjenta. Analizie poddane będzie czy deklarowane zasoby finansowe Wnioskodawcy są wystarczające do prawidłowej realizacji projektu oraz do zapewnienia stabilności finansowej po zakończeniu jego realizacji.

Lp.	Nazwa kryterium	Ocena spełnienia kryterium T – TAK N– NIE ND– NIE DOTYCZY	Definicja kryterium / zasady oceny projektów
11	Dostępność	T/N	Weryfikowane będą informacje dotyczące dostępności efektów rzeczowych projektu, odnosząc się przede wszystkim do odpowiednich zapisów Wytycznych w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami. Wymóg ten dotyczy projektów, w których powstaje nowa infrastruktura lub istniejąca jest znacząco przebudowywana.

Źródło: opracowanie własne

Ponadto w procesie kwalifikacji projektów ubiegających się o wsparcie w ramach środków Polityki Spójności, zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej pod uwagę będą brane ograniczenia – w przypadku dróg spoza sieci TEN-T wspierane mogą być jedynie:

- niezbędne połączenia do TEN-T lub przejść granicznych;
- niezbędne połączenia do miejsc inwestycyjnych;
- niezbędne połączenia do terminali intermodalnych/centrów logistycznych;
- niezbędne połączenia do innych węzłów transportowych;
- inwestycje niezbędne do wykonywania usług publicznego transportu zbiorowego na zasadach użyteczności publicznej;
- inwestycje ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. likwidacja miejsc niebezpiecznych);
- inwestycje ukierunkowane na zmniejszenie ruchu samochodowego w miastach (np. obwodnice);
- systemy cyfrowe (np. ITS);
- infrastruktura paliw alternatywnych (w tym dla użytkowników prywatnych).

## Sieć kolejowa

**Tabela 2 Wymagania dla projektów kolejowych – sieć kolejowa**

Lp.	Nazwa kryterium	Ocena spełnienia kryterium T – TAK N– NIE	Definicja kryterium / zasady oceny projektów
1	Zdolność do adaptacji do zmian klimatu	T/N	Badaniu podlega czy i w jakim stopniu inwestycja realizuje cele polityki energetyczno-klimatycznej oraz cele zrównoważonego rozwoju wynikające w szczególności z następujących dokumentów o charakterze strategicznym: – Polityka Ekologiczna Państwa 2030, – Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021–2030, – Komunikat KE Europejski Zielony Ład. Badane będą: zakres inwestycji (rzeczowy i terytorialny) oraz skala oddziaływania
2	Zielona gospodarka	T/N	Należy opisać istotność projektu dla co najmniej jednego z poniższych punktów: 1) neutralności klimatycznej/zielonej gospodarki, 2) gospodarki o obiegu zamkniętym, 3) adaptacji i dostosowania do zmiany klimatu, 4) zasady „do no harm” (zgodnie z rozumieniem ujętym w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających

Lp.	Nazwa kryterium	Ocena spełnienia kryterium T – TAK N – NIE	Definicja kryterium / zasady oceny projektów
			zrównoważone inwestycje, zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/2088)
3	Dostępność	T/N	W ramach kryterium weryfikowane będą informacje dotyczące dostępności efektów rzeczowych projektu, odnosząc się przede wszystkim do odpowiednich zapisów Wytycznych w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami. Wymóg ten dotyczy projektów, w których powstaje nowa infrastruktura lub istniejąca jest znacząco przebudowana.
4	Trwałość projektu	T/N	W ramach kryterium oceniana będzie trwałość finansowa projektu i zdolność instytucjonalna Beneficjenta. Ponadto w ramach kryterium weryfikowane będzie czy projekt wymieniony jest w na liście Krajowego Program Kolejowego do 2023 r.
5	Gotowość/dojrzałość przedsięwzięcia	T/N	Badaniu podlega, czy inwestycja jest gotowa do wdrożenia, w szczególności bierze się pod uwagę: dysponowanie gruntami, posiadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, pozwolenie na budowę, inne wymagane zgody administracyjne (np. koncesje dla projektów energetycznych), zawarte kontrakty z wykonawcą oraz studia wykonalności.
6	Usprawnienie połączeń	T/N	Kryterium ma za zadanie badać czy i w jaki sposób inwestycja wpłynie na stworzenie spójnej i wysokiej jakości sieci kolejowej w regionie oraz czy i w jakim stopniu przyczyni się do rozwoju społeczno-gospodarczego regionu i wzrostu jego atrakcyjności inwestycyjnej. Ocenie podlegać będzie czy realizacja projektu wpłynie na usprawnienie połączenia z ośrodkami życia społeczno-gospodarczego (w tym ośrodkami aktywności gospodarczej, rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi, centrami logistycznymi, lotniskami, lub czy w wyniku realizacji projektu nastąpi szybkie połączenie z miastem wojewódzkim.
7	Wpływ realizacji projektu na natężenie ruchu kolejowego	T/N	Ocenie podlegać będzie wielkość natężenia ruchu kolejowego wg określonych wartości przyjętego wskaźnika. Premiowane będą odcinki najbardziej obciążone.
8	Efektywność sieci kolejowej	T/N	W ramach kryterium ocenie podlegać będzie, czy projekt przyczynia się do zaspokojenia konkretnych, zidentyfikowanych potrzeb, takich jak wypełnianie braków lub brakujących połączeń w sieci kolejowej, zwiększenie przepustowości sieci kolejowej, zapewnianie połączenia z TEN-T, zwiększanie liczby pasażerów. Projekt będzie weryfikowany pod kątem zapewnienia bezpośredniego połączenia z siecią , (linią , lub węzłem) TEN-T lub oceniany czy inwestycja jest elementem ciągu łączącego się z siecią (linią lub węzłem) TEN-T.
9	Bezpieczeństwo ruchu kolejowego	T/N	Ocenie podlegać będą zastosowane w projekcie rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo użytkowników infrastruktury kolejowej. Wsparcie działań (w tym inwestycje w aplikacje i systemy sterowania/zarządzania ruchem oraz sensorykę).

Źródło: opracowanie własne

## Infrastruktura dworcowa i serwisowa

**Tabela 3 Wymagania dla projektów kolejowych – infrastruktura dworcowa i serwisowa**

Lp.	Nazwa kryterium	Ocena spełnienia kryterium T – TAK N – NIE	Definicja kryterium / zasady oceny projektów
1	Trwałość projektu	T/N	<p>W ramach kryterium oceniana będzie trwałość finansowa projektu i zdolność instytucjonalna Beneficjenta. Analizie poddane będzie, czy deklarowane zasoby finansowe Wnioskodawcy są wystarczające do prawidłowej realizacji projektu oraz do zapewnienia stabilności finansowej po zakończeniu jego realizacji. Należy także poddać ocenie zdolność instytucjonalną Beneficjenta, sprawdzić, czy posiada on zdolność techniczną i dysponuje kompetentną kadrami niezbędną do realizacji prac, które będą prowadzone w wyniku realizacji projektu.</p> <p>Aby uzyskać pozytywną ocenę należy spełnić wszystkie trzy warunki wskazane w kryterium.</p>
2	Dostępność	T/N	<p>W ramach kryterium weryfikowane będą informacje dotyczące dostępności efektów rzeczowych projektu, odnosząc się przede wszystkim do odpowiednich zapisów Wytucznych w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami. Ocenie podlegać będzie, czy projekt przewiduje działania przystosowujące infrastrukturę do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (inwestycje, które pomagają likwidować fizyczne bariery utrudniające osobom z niepełnosprawnościami dostęp do transportu publicznego). Wymóg ten dotyczy projektów, w których powstaje nowa infrastruktura lub istniejąca jest znacząco przebudowana.</p>
3	Poprawa efektywności infrastruktury kolejowej	T/N	<p>Znaczącym problemem w Wielkopolsce jest stan infrastruktury dworcowej, negatywnie wpływający na warunki podróżowania. Kryterium będzie premiować te projekty, których realizacja przyczyni się do uzyskania większej efektywności infrastruktury dworcowo-serwisowej.</p> <p>Ocenie podlegać będzie czy budowa, modernizacja, rehabilitacja i rewitalizacja infrastruktury do obsługi serwisowania taboru oraz infrastruktury dworcowej i przystanków kolejowych wpłynie na podniesienie efektywności transportu, co uczyni go mniej uciążliwym dla środowiska poprzez tworzenie warunków do bardziej racjonalnego wyboru środka transportu lub łańcucha środków transportu.</p>
4	Rozwój społeczno-gospodarczy	T/N	<p>Kryterium ma za zadanie badać w jaki sposób inwestycja przyczyni się do rozwoju społeczno-gospodarczego regionu i wzrostu jego atrakcyjności inwestycyjnej.</p> <p>W ocenie będzie brane pod uwagę czy projekt przewiduje m.in. takie elementy jak: stworzenie miejsc parkingowych umożliwiających dowóz i odbiór podróżnych, utworzenie stanowiska/obiektów pozwalających przechować rower, zaparkować bezpiecznie samochód, stworzenie układu komunikacyjnego łączącego przystanki i dworce kolejowe z gminną siecią dróg. Działania te stanowią przesłankę skrócenia czasu przejazdu, obniżenia kosztów przejazdu, a także stworzenia warunków do zmiany samochodu na transport zbiorowy. Są też szansą dla części mieszkańców mniejszych miejscowości na zwiększenie możliwości zatrudnienia poprzez dojazd do Poznania lub innych miejscowości.</p>
5	Gotowość/dojrzałość przedsięwzięcia	T/N	<p>Badaniu podlega, czy inwestycja jest gotowa do wdrożenia, w szczególności bierze się pod uwagę: dysponowanie gruntami, posiadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, pozwolenie na budowę, inne wymagane zgody administracyjne (np. koncesje dla projektów energetycznych), zawarte kontrakty z wykonawcą oraz studia wykonalności.</p>

## Tabor kolejowy dla przewoźników pasażerskich

**Tabela 4 Wymagania dla projektów kolejowych – tabor kolejowy**

Lp.	Nazwa kryterium	Ocena spełnienia kryterium T–TAK N–NIE	Definicja kryterium / zasady oceny projektów
1	Dostępność	T/N	W ramach kryterium weryfikowane będą informacje dotyczące dostępności efektów rzeczowych projektu, odnosząc się przede wszystkim do odpowiednich zapisów Wytucznych w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami. Wymóg ten dotyczy projektów, w których powstaje nowa infrastruktura lub istniejąca jest znacząco przebudowana..
2	Trwałość projektu	T/N	W ramach kryterium oceniana będzie trwałość finansowa projektu i zdolność instytucjonalna Beneficjenta. Analizie poddane będzie, czy deklarowane zasoby finansowe Wnioskodawcy są wystarczające do prawidłowej realizacji projektu oraz do zapewnienia stabilności finansowej po zakończeniu jego realizacji. Należy także poddać ocenie zdolność instytucjonalną Beneficjenta, sprawdzić, czy posiada on zdolność techniczną i dysponuje kompetentną kadrą niezbędną do realizacji prac, które będą prowadzone w wyniku realizacji projektu. Aby uzyskać pozytywną ocenę należy spełnić wszystkie trzy warunki wskazane w kryterium.
3	Rozwój społeczno-gospodarczy	T/N	Kryterium ma za zadanie badać, w jaki sposób inwestycja przyczyni się do rozwoju społeczno-gospodarczego regionu i wzrostu jego atrakcyjności inwestycyjnej, a także do wzrostu połączeń kolejowych, podwyższenia standardu i komfortu podróżowania.
4	Zdolność do adaptacji do zmian klimatu	T/N	Badaniu podlega czy i w jakim stopniu inwestycja realizuje cele polityki energetyczno-klimatycznej oraz cele zrównoważonego rozwoju wynikające w szczególności z następujących dokumentów o charakterze strategicznym: – Polityka Ekologiczna Państwa 2030, – Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021–2030, – Komunikat KE Europejski Zielony Ład. Badane będą: zakres inwestycji (rzeczowy i terytorialny) oraz skala oddziaływania
5	Zielona gospodarka	T/N	Należy opisać istotność projektu dla co najmniej jednego z poniższych punktów: 1) neutralności klimatycznej/zielonej gospodarki, 2) gospodarki o obiegu zamkniętym, 3) adaptacji i dostosowania do zmiany klimatu, 4) zasady „do no harm” (zgodnie z rozumieniem ujętym w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/2088)
6	Kompleksowość projektu	T/N	W ramach kryterium ocenianie będzie czy projekt przewiduje rozwiązania wpisujące się w koncepcję <i>smart city</i> . Preferowane będą następujące rozwiązania: – współpraca w ramach wspólnie opracowanych planów transportu publicznego, wspólnego biletu, partycypacyjne planowanie mobilności miejskiej, – promowanie ruchu rowerowego – organizowanie możliwości poruszania się przez rowerzystów między gminami, – tworzenie aplikacji na bazie gromadzonych danych np. w zakresie transportu zbiorowego,

Lp.	Nazwa kryterium	Ocena spełnienia kryterium T-TAK N-NIE	Definicja kryterium / zasady oceny projektów
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- wsparcie rozwoju usług współdzielonych (bikesharing, carsharing, scootersharing, itd.),</li> <li>- wsparcie rozwoju elektromobilności,</li> <li>- rozwój ITS,</li> <li>- wprowadzanie stref czystego transportu, Tempo 30, Woonerf (uspakajanie ruchu na lokalnych ulicach poprzez mieszanie ruchu samochodowego z ruchem pieszym)</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne