

UCHWAŁA NR 2074/16

ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO

Z DNIA 14 grudnia 2016 r.

W SPRAWIE:

Zatwierdzenia Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020 w części dotyczącej Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego - Działanie 5.2 "Infrastruktura kolejowa" (Załącznik nr 1 do niniejszej Uchwały), Tabeli wskaźników rezultatu bezpośredniego i produktu dla działania 5.2 (Załącznik nr 2 do niniejszej Uchwały) oraz kryteriów wyboru operacji współfinansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach RPOWŚ na lata 2014-2020, tj. kryteriów merytorycznych dla działania 5.2 (Załączniki nr 3a i 3b do niniejszej Uchwały).

NA PODSTAWIE:

art. 41 ust. 1 i ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U. 2016 poz. 486), art. 6 ust. 2, art. 9 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2016 r. poz. 217)., uchwała się co następuje:

§ 1

Zatwierdza się Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020 w części dotyczącej Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego - Działanie 5.2 "Infrastruktura kolejowa" stanowiący Załącznik Nr 1 do niniejszej Uchwały, Tabelę wskaźników rezultatu bezpośredniego i produktu dla działania 5.2 w brzmieniu załącznika nr 2 do niniejszej Uchwały oraz kryteria merytoryczne dla działania 5.2 w brzmieniu załączników nr 3a i 3b do niniejszej Uchwały.

§ 2

Wykonanie uchwały powierza się Marszałkowi Województwa Świętokrzyskiego, Dyrektorowi Departamentu Polityki Regionalnej, Dyrektorowi Departamentu Wdrażania Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia

MARSZAŁEK

WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO

ADAM JARUBAS

Załącznik nr 1 do Uchwały Nr 2074/2016 Zarządu Województwa Świętokrzyskiego z dnia 14.12.2016 r. pn. Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Działanie 5.2 „Infrastruktura kolejowa”

1. Numer i nazwa osi priorytetowej

5. Nowoczesna komunikacja

2. Cele szczegółowe osi priorytetowej

Zwiększona dostępność transportowa i poprawa bezpieczeństwa regionalnej sieci drogowej uzupełniającej sieć TEN-T

Poprawa stanu połączeń kolejowych w regionie

3. Charakter osi	Nie dotyczy	
4. Fundusz (nazwa i kwota w EUR)	Nazwa Funduszu	Ogółem
	EFRR	129 517 902,00
5. Instytucja zarządzająca	Zarząd Województwa Świętokrzyskiego	

OPIS DZIAŁANIA

Priorytet inwestycyjny 7d. rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowania działań służących zmniejszaniu hałasu

6. Nazwa działania	Działanie 5.2 Infrastruktura kolejowa
7. Cel/e szczegółowy/e działania	Poprawa stanu połączeń kolejowych w regionie
8. Lista wskaźników rezultatu bezpośredniego	Liczba przewozów pasażerskich na przebudowanych lub zmodernizowanych liniach kolejowych (szt./rok) – wskaźnik kluczowy
	Liczba osób korzystających z przebudowanych/odnowionych dworców kolejowych (osoby/rok) – wskaźnik specyficzny dla programu
	Liczba osób korzystających ze zbudowanych/przebudowanych/zmodernizowanych osobowych przystanków kolejowych (osoby/rok) – wskaźnik specyficzny dla programu
9. Lista wskaźników produktu	Liczba osób korzystających z zakupionych wagonów osobowych (osoby/rok) – wskaźnik specyficzny dla programu
	Całkowita długość nowych linii kolejowych (km) (CI 11) – wskaźnik kluczowy
	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (km) (CI 12) – wskaźnik kluczowy
	Liczba przebudowanych/odnowionych dworców kolejowych (szt.) – wskaźnik kluczowy

	<p>Liczba zbudowanych/przebudowanych/zmodernizowanych osobowych przystanków kolejowych (szt.) – wskaźnik specyficzny dla programu</p>
	<p>Liczba zakupionych pojazdów kolejowych (szt.) – wskaźnik kluczowy</p>
	<p>Pojemność zakupionych wagonów osobowych (osoby) – wskaźnik kluczowy</p>
10. Typy projektów	<p>W ramach działania planuje się realizację minimum jednego projektu pozakonkursowego dotyczącego budowy i przebudowy infrastruktury kolejowej poza siecią TEN-T oraz zakupu taboru kolejowego dla połączeń wojewódzkich.</p> <p>Uzupełniająco przewiduje się realizację projektów konkursowych dotyczących infrastruktury dworcowej i przystankowej o znaczeniu regionalnym (poza siecią TEN-T) skutkujących długotrwałą poprawą stanu technicznego w tym m.in. węzły kolejowe, kolejowodrogowe, obiekty inżynierskie i inżynieryjne (obiekty mostowe, tunele, przepusty, konstrukcje oporowe, itp.), dostosowanie infrastruktury do potrzeb pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych tj. m.in. obiekty obsługi podróżnych (przystanki, wiaty, kładki dla pieszych, przejazdy kolejowe i inne elementy).</p> <p><u>W ramach działania nie będą wspierane inwestycje obejmujące prace remontowe, jak również dotyczące bieżącego utrzymania infrastruktury.</u></p> <p>Projekty powinny być zgodne z Programem Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020, będącym dokumentem przygotowanym w ramach spełnienia warunku ex-ante.</p>
11. Typ beneficjenta	<p>Samorząd Województwa Świętokrzyskiego, zarządca infrastruktury kolejowej, zarządca infrastruktury dworcowej</p>
12. Grupa docelowa/ ostateczni odbiorcy wsparcia	<p>Nie dotyczy</p>
13. Instytucja pośrednicząca (jeśli dotyczy)	<p>Nie dotyczy</p>
14. Instytucja wdrażająca (jeśli dotyczy)	<p>Nie dotyczy</p>
15. Kategoria(e) regionu(ów) wraz z przypisaniem kwot UE (EUR) (Wkład ze środków unijnych na działanie)	<p>Słabiej rozwinięty</p> <p>23 453 874,00</p>
16. Mechanizmy powiązania interwencji z innymi działaniami w ramach PO lub z innymi PO (jeśli dotyczy)	<p>Nie dotyczy</p>

17. Instrumenty terytorialne (jeśli dotyczy)	Nie dotyczy
18. Tryb(y) wyboru projektów oraz wskazanie podmiotu odpowiedzialnego za nabór i ocenę wniosków oraz przyjmowanie protestów	Pozakonkursowy, konkursowy Instytucja Zarządzająca
19. Limity i ograniczenia w realizacji projektów (jeśli dotyczy)	Zgodnie z <i>Wytycznymi w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020</i>
20. Warunki i planowany zakres stosowania <i>cross-financingu</i> (%) (jeśli dotyczy)	Nie dotyczy
21. Dopuszczalna maksymalna wartość zakupionych środków trwałych jako % wydatków kwalifikowalnych	Nie dotyczy
22. Warunki uwzględniania dochodu w projekcie ¹ (jeśli dotyczy)	Luka w finansowaniu
23. Warunki stosowania uproszczonych form rozliczania wydatków i planowany zakres systemu zaliczek	Nie przewiduje się uproszczonych form rozliczania wydatków. Dofinansowanie przekazywane będzie w formie refundacji bądź zaliczki.

¹ Zgodnie z rozporządzeniem PE i Rady (UE) nr 1303/2013 z dn. 17.12.13 r. ustanawiającym wspólne przepisy dotyczące EFRR, EFS, FS, EFRROW oraz EFMiR oraz ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące EFRR, EFS, FS i EFMiR zwane dalej „rozporządzeniem 1303/2013”: luka w finansowaniu (art. 61 ust. 3 lit. b), stawki ryczałtowe (art. 61 ust. 3 lit. a), pomniejszanie dochodu (art. 65 ust. 8).

<p>24. Pomoc publiczna i pomoc <i>de minimis</i> (rodzaj i przeznaczenie pomocy, unijna lub krajowa podstawa prawna)</p>	<p>W przypadku projektów objętych pomocą publiczną zgodnie z właściwymi przepisami prawa unijnego i krajowego dotyczącymi zasad udzielania tej pomocy, obowiązującymi w momencie udzielania wsparcia.</p> <p>Pomoc publiczna w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych udzielana zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1370/2007 z 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315/1).</p> <p><u>Pomoc publiczna nie wystąpi w przypadku rekompensat spełniających warunki określone w orzeczeniu Trybunału Sprawiedliwości UE z 24 lipca 2003 r. w sprawie C-280/00 Altmark Trans GmbH (Zb. Orz. 2003, s. I 7747).</u></p> <p>W przypadku budowy i modernizacji ogólnodostępnych linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. oraz modernizacji infrastruktury dworców kolejowych - co do zasady pomoc publiczna nie wystąpi.</p> <p>Przy ocenie występowania i zgodności pomocy z zasadami rynku wewnętrznego UE należy kierować się zapisami <i>Wytycznych w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym.</i></p>
<p>25. Maksymalny % poziom dofinansowania UE wydatków kwalifikowalnych na poziomie projektu (jeśli dotyczy)</p>	<p>85% (w przypadku projektów nie objętych pomocą publiczną). W przypadku wystąpienia pomocy publicznej poziom dofinansowania będzie wynikał z odpowiednich przepisów dot. pomocy publicznej.</p>
<p>26. Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowalnych na poziomie projektu (środki UE + ewentualne współfinansowanie z budżetu państwa lub innych źródeł przyznawane beneficjentowi przez właściwą instytucję) (jeśli dotyczy)</p>	<p>85% (w przypadku projektów nie objętych pomocą publiczną). W przypadku wystąpienia pomocy publicznej poziom dofinansowania będzie wynikał z odpowiednich przepisów dot. pomocy publicznej.</p>

27. Minimalny wkład własny beneficjenta jako % wydatków kwalifikowalnych	15% (w przypadku projektów nie objętych pomocą publiczną). W przypadku wystąpienia pomocy publicznej poziom dofinansowania będzie wynikał z odpowiednich przepisów dot. pomocy publicznej.
28. Minimalna i maksymalna wartość projektu (PLN) (jeśli dotyczy)	Nie dotyczy
29. Minimalna i maksymalna wartość wydatków kwalifikowalnych projektu (PLN) (jeśli dotyczy)	Nie dotyczy
30. Kwota alokacji UE na instrumenty finansowe (EUR) (jeśli dotyczy)	Nie dotyczy
31. Mechanizm wdrażania instrumentów finansowych	Nie dotyczy
32. Rodzaj wsparcia instrumentów finansowych oraz najważniejsze warunki przyznawania	Nie dotyczy
33. Katalog ostatecznych odbiorców instrumentów finansowych	Nie dotyczy
34. Klasyfikacja kategorii interwencji funduszy strukturalnych	
a. Kategoria interwencji	026 – Inne koleje 027 – Tabor kolejowy
b. Forma finansowania	01 – Dotacja bezzwrotna
c. Typ obszaru	01 – Duże obszary miejskie (o ludności > 50 000 i dużej gęstości zaludnienia), 02 – Małe obszary miejskie (o ludności > 5 000 i średniej gęstości zaludnienia), 03 – Obszary wiejskie (o małej gęstości zaludnienia)
d. Terytorialne mechanizmy wdrażania	07 – Nie dotyczy
35. Dzień rozpoczęcia kwalifikowalności wydatków	Okres kwalifikowalności wydatków w ramach RPOWŚ na lata 2014-2020 rozpoczął się w dniu 1 stycznia 2014 roku z zastrzeżeniem zasad określonych dla pomocy publicznej.

	<p>W stosunku do projektów objętych zasadami pomocy publicznej, termin rozpoczęcia kwalifikowalności określać będą właściwe przepisy prawa unijnego i krajowego dotyczące zasad udzielania tej pomocy, obowiązujące w momencie udzielania wsparcia.</p> <p>Nie można przedłożyć do współfinansowania projektu, który został fizycznie ukończony (w przypadku robót budowlanych) lub w pełni zrealizowany (w przypadku dostaw i usług) przed złożeniem Instytucji Zarządzającej wniosku o dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego, niezależnie od tego, czy wszystkie dotyczące tego projektu płatności zostały przez beneficjenta dokonane. Przez projekt ukończony/zrealizowany należy rozumieć projekt, dla którego przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie nastąpił odbiór ostatecznych robót, dostaw lub usług.</p>
36. Lista wydatków kwalifikowalnych w ramach działania (jeśli dotyczy)	Do wydatków kwalifikowalnych w ramach Działania 5.2 wyłącznie w przypadku przyjęcia projektu do realizacji, mogą zostać zaliczone koszty zgodne z zasadami określonymi w <i>Wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w zakresie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020.</i>

**Załącznik nr 2 do Uchwały Nr/2016 Zarządu
Województwa Świętokrzyskiego z dnia2016 roku.
Tabela wskaźników rezultatu bezpośredniego i produktu dla
działania 5.2 "Infrastruktura kolejowa"**

WSKAŹNIKI REZULTATU BEZPOŚREDNIEGO

	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Szacowana wartość docelowa (2023)	Źródło
Nazwa osi priorytetowej:	5. Nowoczesna komunikacja			
Działanie 5.2 Infrastruktura kolejowa	Liczba przewozów pasażerskich na przebudowanych lub zmodernizowanych liniach kolejowych - wskaźnik kluczowy	(szt./rok)	do oszacowania w późniejszym terminie	SL20 14
	Liczba osób korzystających z zakupionych wagonów osobowych - wskaźnik specyficzny dla programu	(osoby/rok)	200 000	SL20 14

	Liczba osób korzystających z przebudowanych/odnowionych dworców kolejowych - wskaźnik specyficzny dla programu	(osoby/r ok)	do oszacowania w późniejszym terminie	SL2014
	Liczba osób korzystających ze zbudowanych/przebudowanych/zmodernizowanych osobowych przystanków kolejowych - wskaźnik specyficzny dla programu	(osoby/r ok)	do oszacowania w późniejszym terminie	SL2014

**WSKAŹNIKI
PRODUKTU**

	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość pośrednia (2018)		Szacowana wartość docelowa (2023)	Źródło
Nazwa osi priorytetowej:	5. Nowoczesna komunikacja					
Działanie 5.2 Infrastruktura kolejowa	Całkowita długość nowych linii kolejowych (CI 11) - wskaźnik kluczowy	km	0		3,90	SL2014
	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12) - wskaźnik kluczowy	km	0		do oszacowania w późniejszym terminie	SL2014
	Liczba zakupionych pojazdów kolejowych - wskaźnik kluczowy	szt.	0		2	SL2014
	Pojemność zakupionych wagonów osobowych - wskaźnik kluczowy	osoby	0		540	SL2014
	Liczba przebudowanych/odnowionych dworców kolejowych - wskaźnik kluczowy	szt.	0		do oszacowania w późniejszym terminie	SL2014
	Liczba zbudowanych/przebudowanych/zmodernizowanych osobowych przystanków kolejowych – wskaźnik specyficzny dla programu	szt.	0		do oszacowania w późniejszym terminie	SL2014

Załącznik nr 3a do Uchwały nr...../2016 Zarządu Województwa Świętokrzyskiego z dnia2016 r. pn. *Kryteria merytoryczne dla działania 5.2. Infrastruktura kolejowa - tryb pozakonkursowy (typ projektu: budowa i przebudowa sieci kolejowej oraz zakup taboru kolejowego)* współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020

KRYTERIA MERYTORYCZNE

Ocena kryteriów merytorycznych będzie dokonywana na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie oraz wszelkich niezbędnych załącznikach.

Oś priorytetowa 5. Nowoczesna komunikacja

Działanie 5.2 Infrastruktura kolejowa (PI 7d)

Opis znaczenia kryteriów:

KRYTERIA DOPUSZCZAJĄCE OGÓLNE

(Niespełnienie co najmniej jednego z wymienionych poniżej kryteriów powoduje odrzucenie projektu)

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium (informacja o zasadach oceny)	Tak	Nie	Nie dotyczy
1.	Zgodność projektu z dokumentami programowymi na lata 2014-2020	Przy ocenie kryterium pod uwagę brana będzie w szczególności zgodność projektu z zapisami Umowy Partnerstwa, z zapisami RPOWŚ 2014-2020, z zapisami SZOOP 2014-2020 oraz z wymogami Regulaminu konkursu.			
2.	Zgodność projektu z obowiązującymi przepisami prawa oraz obowiązującymi wytycznymi	Przy ocenie kryterium sprawdzane będzie w szczególności, czy projekt jest zgodny z obowiązującymi przepisami prawa odnoszącymi się do jego stosowania oraz wytycznymi MliR i wytycznymi IZ RPOWŚ na lata 2014-2020. Przedmiotem analizy będzie zgodność podstawowych parametrów technicznych z obowiązującymi aktami prawnymi dotyczącymi realizowanej inwestycji oraz kwestie prawne związane z realizacją projektu np. własność gruntów/obiektów, posiadanie niezbędnych dokumentów/decyzji umożliwiających jego realizację (m.in. decyzje pozwolenia na budowę lub zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę do których organ nie wniósł sprzeciwu), zgodność z branżowymi aktami prawnymi (w zależności od zakresu rzeczowego projektu) takimi jak np. <i>Ustawa z 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny</i>			

		<p>odpowiadać budynki i ich usytuowanie, Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, itp.</p>			
3.	Spójność dokumentacji projektowej	<p>Przy ocenie kryterium badana będzie w szczególności spójność pomiędzy Wnioskiem o dofinansowanie, a pozostałą dokumentacją aplikacyjną (tj. Studium wykonalności/Biznes plan, załączniki do Wniosku o dofinansowanie).</p>			
4.	Właściwie przygotowana analiza finansowa i/lub ekonomiczna projektu	<p>Przy ocenie projektu weryfikacji podlegać będzie w szczególności metodologia i poprawność sporządzenia analiz w oparciu o obowiązujące przepisy prawa w tym zakresie (np. m.in. Ustawa o rachunkowości) i wytyczne (m.in. wytyczne MliR w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020, wytyczne IZ RPOWŚ na lata 2014-2020 w zakresie sporządzania studium wykonalności/biznes planu). W przypadku gdy wymagane będzie obliczenie wskaźników finansowych/ekonomicznych sprawdzane będą m.in. realność i rzetelność przyjętych założeń oraz poprawność obliczeń. Ponadto, badana będzie również trwałość finansowa Wnioskodawcy (również ewentualnych partnerów projektu) tj. m.in. czy Wnioskodawca/partnerzy posiadają środki finansowe na zrealizowanie i utrzymanie inwestycji w wymaganym okresie trwałości.</p>			
5.	Efektywność ekonomiczna projektu	<p>W kryterium sprawdzane będzie w szczególności, czy przedsięwzięcie jest uzasadnione z ekonomicznego punktu widzenia. W przypadku projektów, dla których wymagane będzie obliczenie wskaźników ekonomicznych (ENPV, ERR, B/C) weryfikacja efektywności ekonomicznej projektu odbywać się będzie na podstawie wartości wymienionych powyżej wskaźników przy założeniu, że dla projektu efektywnego ekonomicznie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wartość wskaźnika ENPV powinna być > 0; - wartość wskaźnika ERR powinna przewyższać przyjętą stopę dyskontową; - relacja korzyści do kosztów (B/C) powinna być > 1. <p>W przypadku projektów, dla których nie jest możliwe oszacowanie ww. wskaźników, ocena kryterium polegać będzie na rozstrzygnięciu, czy korzyści społeczne przekraczają koszty społeczne inwestycji i czy realizacja danego projektu stanowi dla społeczeństwa najkorzystniejszy wariant. Wówczas ocena dokonywana będzie na podstawie uproszczonej analizy jakościowej i ilościowej (np. sporządzonej w formie analizy wielokryterialnej lub opisu korzyści i kosztów społecznych).</p>			

6.	Właściwie ustalony/obliczony poziom dofinansowania z uwzględnieniem przepisów pomocy publicznej lub przepisów dot. projektów generujących dochód	W przypadku projektów przewidujących wystąpienie pomocy publicznej weryfikowana będzie poprawność ustalenia wartości pomocy publicznej, w tym jej intensywności, w kontekście odpowiednich limitów obowiązujących w tym zakresie. W przypadku projektów generujących dochód weryfikowana będzie poprawność ustalenia wielkości dofinansowania, w szczególności prawidłowe obliczenie tzw. luki w finansowaniu lub zastosowanie tzw. stawek ryczałtowych.			
7.	Potencjalna kwalifikowalność wydatków	W kryterium badana będzie w szczególności potencjalna kwalifikowalność przedstawionych we wniosku aplikacyjnym wydatków. Analiza dotyczyć będzie zasadności przedstawionych w projekcie wydatków niezbędnych do osiągnięcia planowanych celów i rezultatów oraz ich kwalifikowalność w kontekście zgodności z zapisami stosownych dokumentów dotyczących kwalifikowalności (m.in. wytyczne MliR i IZ RPOWŚ).			
8.	Adekwatność rodzaju wskaźników do typu projektu i realność ich wartości docelowych	W kryterium badana będzie w szczególności adekwatność przedstawionych wskaźników do typu projektu, poprawność ich sformułowania, właściwy dobór do każdego zakresu rzeczowego. Analizie poddana zostanie również wiarygodność, osiągalność zakładanych wartości wskaźników, jak również to, czy w sposób kompleksowy opisują one zakres rzeczowy inwestycji i odzwierciedlają zakładane cele działania/priorytetu.			
9.	Poprawność przeprowadzenia procedury Oceny Oddziaływania na Środowisko (OOŚ)	W kryterium tym badana będzie w szczególności prawidłowość przeprowadzenia procedury OOŚ zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w tym zakresie (tj. m.in. Ustawą OOŚ, Ustawą Prawo ochrony środowiska, Ustawą Prawo wodne, Rozporządzeniem OOŚ).			

Typ projektu: Budowa i przebudowa sieci kolejowej oraz zakup taboru kolejowego
(Tryb pozakonkursowy)

Opis znaczenia kryteriów:

KRYTERIA DOPUSZCZAJĄCE SEKTOROWE

(Niespełnienie co najmniej jednego z wymienionych poniżej kryteriów powoduje odrzucenie projektu)

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium (informacja o zasadach oceny)	Tak	Nie	Nie dotyczy
------------	------------------------	--	------------	------------	--------------------

1.	Zgodność projektu z wykazem projektów zidentyfikowanych przez Instytucję Zarządzającą w ramach trybu pozakonkursowego stanowiącym załącznik do SZOOP RPOWŚ na lata 2014-2020	Przy ocenie kryterium sprawdzane będzie, czy projekt został ujęty w załączniku do SZOOP RPOWŚ na lata 2014-2020 pn. <i>Wykaz projektów zidentyfikowanych przez IZ w ramach trybu pozakonkursowego.</i>			
2.	Zgodność projektu z Programem Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020	Przy ocenie kryterium sprawdzane będzie, czy projekt wynika i czy jest zgodny z zapisami <i>Programu Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020.</i>			
3.	Projekt przyczynia się do poprawy regionalnej łączności transportowej i efektywności sieci kolejowej	W kryterium tym badane będzie, czy zastosowane rozwiązania/elementy przyczyniają się m.in. do poprawy dostępności terytorialnej regionu świętokrzyskiego, usunięcia niedoboru przepustowości na sieci kolejowej, zwiększenia liczby pasażerów korzystających z transportu kolejowego, skrócenia czasu podróży (na podstawie założeń i obliczeń zawartych np. w studium wykonalności) oraz poprawy komfortu podróżowania.			
4.	Projekt przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa ruchu	W kryterium tym badane będzie, czy zastosowane rozwiązania/elementy dot. budowanej/przebudowywanej infrastruktury lub zakupywanego taboru przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa ruchu, np. poprawa widoczności na przejazdach i przejściach, urządzenia sterujące ruchem (np. samoczynna sygnalizacja przejazdowa), bezkolizyjne przejścia (np. kładki) lub przejazdy (np. wiadukty), monitoring, przyciski alarmowe, itp.			
5.	Projekt spełnia określone normy i parametry trakcyjne wymagane dla budowanej/przebudowywanej infrastruktury lub zakupywanego taboru powołane w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności - TSI	Przy ocenie kryterium sprawdzane będzie, czy zastosowane rozwiązania/elementy techniczne dot. budowanej/przebudowywanej infrastruktury lub zakupywanego taboru spełniają określone normy powołane w TSI mające zastosowanie do systemu kolei dużych prędkości i systemu kolei konwencjonalnych (m.in. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014, 1301/2014, 1302/2014, 1303/2014, 1304/2014, 1305/2014). W przypadku zakupu taboru wymagana będzie deklaracja/oświadczenie Beneficjenta, że pojazdy kolejowe będą posiadały (lub posiadają) dokument dopuszczający do eksploatacji (np. świadectwo lub zezwolenie dopuszczające do eksploatacji, deklaracja zgodności, itp.) oraz że wyposażone będą (lub są) w zamknięty układ gromadzenia nieczystości.			

6.	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do infrastruktury publicznego transportu kolejowego	Przy ocenie kryterium sprawdzane będzie, czy przedstawione założenia/rozwiązania projektowe zapewniają dostęp do publicznego transportu kolejowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej zgodnie z wymogami określonymi w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (TSI PRM - Person with Reduced Mobility). Np. odpowiednio zaprojektowana wysokość peronów na przystankach dostosowana do wysokości podłogi w pojazdach, właściwe ukształtowanie krawędzi peronowej pozwalającej na zatrzymanie pojazdu na całej jego długości w równej odległości od tej krawędzi, przystosowana wysokość podłogi w pojazdach do przewozu osób niepełnosprawnych, oznaczone miejsca przeznaczone dla wózków, systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej, itp.).			
7.	Projekt nie obejmuje prac remontowych i nie dotyczy bieżącego utrzymania infrastruktury	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa inwestycje dotyczące budowy, modernizacji, rewitalizacji ² sieci kolejowej nie będą obejmowały prac remontowych jak również nie będą dotyczyły bieżącego utrzymania infrastruktury. Zatem przy ocenie kryterium sprawdzane będzie, czy przedstawiony zakres rzeczowy inwestycji nie obejmuje prac remontowych i bieżącego utrzymania infrastruktury.			
8.	Czy projekt wykazuje zdolność do adaptacji do zmian klimatu i reagowania na ryzyko powodziowe? (jeśli dotyczy)	Zdolność do reagowania i adaptacji do zmian klimatu (w szczególności w obszarze zagrożenia powodziowego). Wszelkie elementy infrastruktury zlokalizowane na obszarach zagrożonych powodzią (oceniana zgodnie z dyrektywą 2007/60/WE), powinny być zaprojektowane w sposób, który uwzględnia to ryzyko. Dokumentacja projektowa powinna wyraźnie wskazywać, czy inwestycja ma wpływ na ryzyko powodziowe, a jeśli tak, to w jaki sposób zarządza się tym ryzykiem. Kryterium to nie			

² Rewitalizacja - odtworzenie, proces, w wyniku którego następuje przywrócenie pierwotnych parametrów użytkowych istniejących obiektów infrastruktury kolejowej, co jednak skutkuje ich ulepszeniem w rozumieniu przepisów o rachunkowości (nie zalicza się do tej grupy remontów realizowanych w ramach procesu utrzymaniowego). Źródło: *Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do 2013 roku z perspektywą 2015, Ministerstwo Infrastruktury.*

Ulepszenie - przebudowa, rozbudowa, modernizacja lub rekonstrukcja powodująca, że wartość użytkowa środka trwałego po zakończeniu ulepszenia przewyższa posiadaną przy przyjęciu do używania wartość użytkową, mierzoną okresem używania, zdolnością wytwórczą, jakością produktów uzyskiwanych przy pomocy ulepszonego środka trwałego, kosztami eksploatacji lub innymi miarami.

		dotyczy projektu o charakterze nieinfrastrukturalnym ³ w tym projekcie dotyczącego zakupu taboru.			
--	--	--	--	--	--

Załącznik nr 3b do Uchwały nr/2016 Zarządu Województwa Świętokrzyskiego z dnia2016 r. pn. *Kryteria merytoryczne dla działania 5.2. Infrastruktura kolejowa - typ projektu: Infrastruktura dworcowa i przystankowa (tryb konkursowy)* współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020

KRYTERIA MERYTORYCZNE

Oś priorytetowa 5. Nowoczesna komunikacja

Działanie 5.2 Infrastruktura kolejowa (PI 7d)

Typ projektu: Infrastruktura dworcowa i przystankowa

(Tryb konkursowy)

Ocena kryteriów merytorycznych będzie dokonywana na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie oraz wszelkich niezbędnych załącznikach.

Opis znaczenia kryteriów:

KRYTERIA DOPUSZCZAJĄCE OGÓLNE

(Niespełnienie co najmniej jednego z wymienionych poniżej kryteriów powoduje odrzucenie projektu)

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium (informacja o zasadach oceny)	Tak	Nie	Nie dotyczy
1.	Zgodność projektu z dokumentami programowymi na lata 2014-2020	Przy ocenie kryterium pod uwagę brana będzie w szczególności zgodność projektu z zapisami Umowy Partnerstwa, z zapisami RPOWŚ 2014-2020, z zapisami SZOOP 2014-2020 oraz z wymogami Regulaminu konkursu.			
2.	Zgodność projektu z obowiązującymi przepisami prawa oraz obowiązującymi wytycznymi	Przy ocenie kryterium sprawdzane będzie w szczególności, czy projekt jest zgodny z obowiązującymi przepisami prawa odnoszącymi się do jego stosowania oraz wytycznymi Ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego i wytycznymi Instytucji Zarządzającej RPOWŚ na lata 2014-2020. Przedmiotem analizy będzie zgodność podstawowych parametrów technicznych z obowiązującymi aktami prawnymi dotyczącymi realizowanej inwestycji oraz kwestie prawne związane z realizacją projektu np. własność gruntów/obiektów, posiadanie niezbędnych dokumentów/decyzji umożliwiających jego realizację (m.in. decyzje pozwolenia na budowę lub zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę do których organ nie wniósł sprzeciwu), zgodność z branżowymi aktami prawnymi (w zależności od zakresu rzeczowego projektu) takimi jak np. <i>Ustawa z 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, Rozporządzenie Ministra Infrastruktury</i>			

³ Projekt o charakterze nieinfrastrukturalnym należy rozumieć jako projekt zakupowy, szkoleniowy, edukacyjny, reklamowy, badawczy, który nie powoduje ingerencji w środowisku lub nie polega na przekształceniu terenu lub zmianie jego wykorzystywania.

		z 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, itp.			
3.	Spójność dokumentacji projektowej	Przy ocenie kryterium badana będzie w szczególności spójność pomiędzy Wnioskiem o dofinansowanie, a pozostałą dokumentacją aplikacyjną (tj. Studium wykonalności/Biznes plan, załączniki do Wniosku o dofinansowanie).			
4.	Właściwie przygotowana analiza finansowa i/lub ekonomiczna projektu	Przy ocenie projektu weryfikacji podlegać będzie w szczególności metodologia i poprawność sporządzenia analiz w oparciu o obowiązujące przepisy prawa w tym zakresie (np. m.in. Ustawa o rachunkowości) i wytyczne (m.in. wytyczne <i>Ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020, wytyczne Instytucji Zarządzającej RPOWŚ na lata 2014-2020 w zakresie sporządzania studium wykonalności/biznes planu</i>). W przypadku gdy wymagane będzie obliczenie wskaźników finansowych/ ekonomicznych sprawdzane będą m.in. realność i rzetelność przyjętych założeń oraz poprawność obliczeń. Ponadto, badana będzie również trwałość finansowa Wnioskodawcy (również ewentualnych partnerów projektu) tj. m.in. czy Wnioskodawca/partnerzy posiadają środki finansowe na zrealizowanie i utrzymanie inwestycji w wymaganym okresie trwałości.			
5.	Efektywność ekonomiczna projektu	W kryterium sprawdzane będzie w szczególności, czy przedsięwzięcie jest uzasadnione z ekonomicznego punktu widzenia. W przypadku projektów, dla których wymagane będzie obliczenie wskaźników ekonomicznych (ENPV, ERR, B/C) weryfikacja efektywności ekonomicznej projektu odbywać się będzie na podstawie wartości wymienionych powyżej wskaźników przy założeniu, że dla projektu efektywnego ekonomicznie: - wartość wskaźnika ENPV powinna być > 0; - wartość wskaźnika ERR powinna przewyższać przyjętą stopę dyskontową; - relacja korzyści do kosztów (B/C) powinna być > 1. W przypadku projektów, dla których nie jest możliwe oszacowanie ww. wskaźników, ocena kryterium polegać będzie na rozstrzygnięciu, czy korzyści społeczne przekraczają koszty społeczne inwestycji i czy realizacja danego projektu stanowi dla społeczeństwa najkorzystniejszy wariant. Wówczas ocena dokonywana będzie na podstawie uproszczonej analizy jakościowej i ilościowej (np. sporządzonej w formie analizy wielokryterialnej lub opisu korzyści i kosztów społecznych).			

6.	Właściwie ustalony/obliczony poziom dofinansowania z uwzględnieniem przepisów pomocy publicznej lub przepisów dot. projektów generujących dochód	W przypadku projektów przewidujących wystąpienie pomocy publicznej weryfikowana będzie poprawność ustalenia wartości pomocy publicznej, w tym jej intensywności, w kontekście odpowiednich limitów obowiązujących w tym zakresie. W przypadku projektów generujących dochód weryfikowana będzie poprawność ustalenia wielkości dofinansowania, w szczególności prawidłowe obliczenie tzw. luki w finansowaniu lub zastosowanie tzw. stawek ryczałtowych.			
7.	Potencjalna kwalifikowalność wydatków	W kryterium badana będzie w szczególności potencjalna kwalifikowalność przedstawionych we wniosku aplikacyjnym wydatków. Analiza dotyczyć będzie zasadności przedstawionych w projekcie wydatków niezbędnych do osiągnięcia planowanych celów i rezultatów oraz ich kwalifikowalność w kontekście zgodności z zapisami stosownych dokumentów dotyczących kwalifikowalności (m.in. wytyczne Ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego i wytyczne Instytucji Zarządzającej RPOWS na lata 2014-2020).			
8.	Adekwatność rodzaju wskaźników do typu projektu i realność ich wartości docelowych	W kryterium badana będzie w szczególności adekwatność przedstawionych wskaźników do typu projektu, poprawność ich sformułowania, właściwy dobór do każdego zakresu rzeczowego. Analizie poddana zostanie również wiarygodność, osiągalność zakładanych wartości wskaźników, jak również to, czy w sposób kompleksowy opisują one zakres rzeczowy inwestycji i odzwierciedlają zakładane cele działania/priorytetu.			
9.	Poprawność przeprowadzenia procedury Oceny Oddziaływania na Środowisko (OOŚ)	W kryterium tym badana będzie w szczególności prawidłowość przeprowadzenia procedury OOŚ zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w tym zakresie (tj. m.in. Ustawą OOŚ, Ustawą Prawo ochrony środowiska, Ustawą Prawo wodne, Rozporządzeniem OOŚ).			

Opis znaczenia kryteriów:

KRYTERIA DOPUSZCZAJĄCE SEKTOROWE

(Niespełnienie co najmniej jednego z wymienionych poniżej kryteriów powoduje odrzucenie projektu)

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium (informacja o zasadach oceny)	Tak	Nie	Nie dotyczy
1.	Zgodność projektu z Programem Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020	Przy ocenie kryterium sprawdzane będzie czy projekt wynika i czy jest zgodny z zapisami Programu Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020			
2.	Projekt przyczynia się do poprawy regionalnej łączności transportowej	W kryterium tym badane będzie, czy zastosowane rozwiązania/elementy przyczyniają się m.in. do poprawy dostępności terytorialnej regionu świętokrzyskiego, zwiększenia liczby pasażerów korzystających z transportu kolejowego (na podstawie założeń i obliczeń zawartych np. w			

		studium wykonalności) oraz poprawy warunków podróżowania.			
3.	Projekt spełnia określone normy i parametry wymagane dla budowanej/przebudowywanej infrastruktury powołane w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności – TSI	Projekt realizowany zgodnie z wymaganiami odpowiednich TSI. Przy ocenie kryterium sprawdzane będzie, czy zastosowane rozwiązania/elementy techniczne dot. budowanej/ przebudowywanej infrastruktury spełniają określone normy zawarte w <i>Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1299/2014</i> (z przewidzianymi wyłączeniami) oraz w <i>dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (przekształcenie)</i> .			
4.	Dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Przy ocenie kryterium sprawdzane będzie, czy przedstawione założenia/rozwiązania projektowe zapewniają dostęp do infrastruktury dworcowej/przystankowej/około dworcowej osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej zgodnie z wymogami określonymi w <i>Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się</i> (TSI PRM - Person with Reduced Mobility).			
5.	Projekt nie obejmuje prac remontowych oraz nie dotyczy bieżącego utrzymania infrastruktury	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa inwestycje dotyczące budowy, modernizacji i rewitalizacji infrastruktury kolejowej o znaczeniu regionalnym nie będą obejmowały prac remontowych jak również nie będą dotyczyły bieżącego utrzymania infrastruktury. Zatem przy ocenie kryterium sprawdzane będzie czy przedstawiony zakres rzeczowy inwestycji nie obejmuje prac remontowych lub bieżącego utrzymania infrastruktury dworcowej/przystankowej/około dworcowej.			
6.	Efektywność energetyczna (jeśli dotyczy)	Przy ocenie kryterium analizowane będzie, czy przedstawione założenia/rozwiązania projektowe przyczyniają się do poprawy efektywności energetycznej np. budynku dworca kolejowego lub innego obiektu budowlanego usytuowanego na obszarze kolejowym do obsługi podróżnych. Kryterium jest spełnione, jeżeli z dokumentacji projektu wynika, że tam, gdzie to mogło mieć uzasadnienie, zostały wzięte pod uwagę przy wyborze wariantów albo na innym właściwym etapie przygotowania projektu: racjonalne zużycie energii, wykorzystanie energii ze źródeł odnawialnych, działania redukujące i kompensacyjne, jak również promocja niskoemisyjnych rozwiązań.			

7.	Czy projekt wykazuje zdolność do adaptacji do zmian klimatu i reagowania na ryzyko powodziowe?	<p>Zdolność do reagowania i adaptacji do zmian klimatu (w szczególności w obszarze zagrożenia powodziowego). Wszelkie elementy infrastruktury zlokalizowane na obszarach zagrożonych powodzią (oceniana zgodnie z dyrektywą 2007/60/WE), powinny być zaprojektowane w sposób, który uwzględnia to ryzyko. Dokumentacja projektowa powinna wyraźnie wskazywać czy inwestycja ma wpływ na ryzyko powodziowe, a jeśli tak, to w jaki sposób zarządza się tym ryzykiem. Ponadto analizowane będzie czy w projekcie uwzględniono rozwiązania dostosowujące miejsca lokalizacji np. stacji, peronów, węzłów przesiadkowych do warunków: okresowego wysokiego nasłonecznienia (np. zacielenie w sposób sztuczny - zadaszenia, bądź w sposób naturalny - nasadzenia roślinności itp.), opadów deszczu i śniegu, a także podmuchów wiatru. Jeżeli w studium wykonalności lub w decyzji środowiskowej stwierdzono brak konieczności stosowania tego typu rozwiązań lub uzasadniono, że projekt nie dotyczy powyższych kwestii wówczas uznaje się kryterium za spełnione.</p>			
----	---	--	--	--	--

Opis znaczenia kryteriów:

KRYTERIA PUNKTOWE

(Nieuzyskanie co najmniej 60% maksymalnej liczby punktów powoduje odrzucenie projektu)

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium (informacja o zasadach oceny)	Liczba punktów (1)	Waga kryterium (2)	Maks. liczba punktów (1x2)
1.	Wpływ projektu na bezpieczeństwo użytkowników	<p>Ocenić podlegać będzie w jakim stopniu ulegnie poprawa bezpieczeństwa użytkowników infrastruktury dworcowej/przystankowej/około dworcowej. Pod uwagę będą brane m.in. takie elementy/rozwiązania jak: bezkolizyjne przejścia dla pieszych/rowerzystów (kładki, tunele), odpowiednie oznakowanie (np. krawędzi przystanków), monitoring, oświetlenie miejsc niebezpiecznych, systemy ostrzegawcze, itp. Sposób przyznawania punktów: 1 p. - projekt zakłada zastosowanie jednego elementu/rozwiązania poprawiającego bezpieczeństwo użytkowników;</p>	1-3	4	12

		2 p. - projekt zakłada zastosowanie dwóch elementów/rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo użytkowników; 3 p. - projekt zakłada zastosowanie więcej niż dwóch elementów/rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo użytkowników.			
2.	Komplementarność z innymi przedsięwzięciami	Maksymalną liczbę punktów otrzymają projekty, których zaplanowane interwencje wskazują na komplementarność z innymi inwestycjami realizowanym, zrealizowanym, planowanymi do realizacji w ramach własnych/krajowych środków finansowych lub finansowanych z innych programów UE (obecnej lub poprzedniej perspektywy finansowej) np. PO Polska Wschodnia, PO Infrastruktura i Środowisko, PROW, RPO, itp. Punktacja uzależniona będzie od stopnia powiązania projektu z realizowanymi, zrealizowanymi lub planowanymi do realizacji inwestycjami. 0 p. – brak komplementarności; 1 p. – projekt jest komplementarny z jakimkolwiek zrealizowanym, realizowanym lub planowanym do realizacji przedsięwzięciem; 2 p. – projekt jest komplementarny z zrealizowanym, realizowanym lub planowanym do realizacji przedsięwzięciem transportowym; 3 p. – projekt stanowi etap większego docelowego przedsięwzięcia transportowego	0-3	3	9
3.	Funkcja dworca/przystanków	Weryfikowana będzie skala przewozów obsługiwanych przez dany dworzec/przystanki. 1 p. – obsługa przewozów międzyregionalnych 1 p. – obsługa przewozów regionalnych 1 p. – obsługa przewozów turystycznych Punkty podlegają sumowaniu, a max. liczba punktów do uzyskania w tym kryterium przed zważeniem wynosi 3.	1-3	3	9
4.	Przepustowość dworca/przystanków	Oceniana będzie przepustowość dworca/przystanków poprzez spodziewany roczny przepływ podróżnych mierzony <i>liczbą osób korzystających z przebudowanych/odnowionych dworców kolejowych/przystanków (osoby/rok)</i> 1 p. – przepływ podróżnych poniżej 200 tys. 2 p. – przepływ podróżnych zawiera się w przedziale od 200 do 400 tys. 3 p. – przepływ podróżnych zawiera się w przedziale od powyżej 400 do 600 tys. 4 p. – przepływ podróżnych powyżej 600 tys.	1-4	2	8
5.	Zorientowanie projektu na efektywne wykorzystanie energii	Największą ilość punktów otrzymają projekty, które uwzględniają rozwiązania przyczyniające się do efektywnego wykorzystania energii (EWE) i wykorzystanie odnawialnych źródeł energii (OZE) oraz uwzględniają efektywne wykorzystanie materiałów i zasobów (np. wody, materiały pochodzące z odzysku, itp.)	0-3	2	6

		<p>0 p. - projekt nie uwzględnia efektywnego wykorzystania materiałów i zasobów oraz rozwiązań EWE lub OZE;</p> <p>1 p. - projekt uwzględnia 1 rozwiązanie (EWE, OZE lub efektywne wykorzystanie materiałów i zasobów);</p> <p>2 p. - projekt uwzględnia 2 rozwiązania (EWE i/lub OZE i/lub efektywne wykorzystanie materiałów i zasobów);</p> <p>3 p. - projekt uwzględnia 3 rozwiązania (EWE, OZE oraz efektywne wykorzystanie materiałów i zasobów)</p>			
6.	Rewitalizacyjny charakter projektu	<p>Maksymalną liczbę punktów otrzymają projekty inwestycyjne, wynikające z Programu Rewitalizacji (PR) tzn. takie, które są lub zostaną zaplanowane w PR i ukierunkowane będą na osiągnięcie celów określonych w PR. W przypadku, gdy PR nie został jeszcze uchwalony, na podstawie oświadczenia wnioskodawcy.</p> <p>0 p. – projekt nie wspiera działań rewitalizacyjnych i nie został lub nie zostanie objęty PR (nie będzie realizowany na obszarze objętym PR)</p> <p>1 p. – projekt jest powiązany z działaniami rewitalizacyjnymi i został lub zostanie objęty PR (będzie realizowany na obszarze objętym lub przewidzianym do objęcia PR)</p>	0-1	2	2
7.	Strategiczne znaczenie projektu dla danego obszaru	<p>W ramach kryterium pod uwagę brane będą w szczególności uwarunkowania makroekonomiczne na obszarze oddziaływania projektu (m.in. poziom i struktura bezrobocia, poziom i struktura przedsiębiorczości, itp.). Ponadto pod uwagę brane będą uwarunkowania społeczne na obszarze oddziaływania (m.in. dane demograficzne, zidentyfikowane negatywne zjawiska społeczne, itp.). Analiza oparta będzie w szczególności o dostępne dane statystyczne. Dodatkowo kryterium analizowane będzie pod kątem zgodności i wpływu projektu na realizację zapisów dokumentów strategicznych, takich jak m.in. <i>Zaktualizowana Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020, Strategia badań i innowacyjności (RIS3)</i>.</p>	0-4	1	4
Suma					50

KRYTERIA ROZSTRZYGAJĄCE

W przypadku uzyskania przez projekty, w wyniku oceny merytorycznej, jednakowej liczby punktów, o ich kolejności na liście rankingowej przesądza wyższa liczba punktów uzyskana w kolejnych kryteriach wskazanych jako rozstrzygające. W przypadku jednakowej liczby punktów uzyskanych w kryterium rozstrzygającym nr 1 decyduje liczba punktów uzyskana w kryterium nr 2. W przypadku jednakowej liczby punktów uzyskanych w kryterium nr 1 i 2 decyduje liczba punktów uzyskana w kryterium rozstrzygającym nr 3.

KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE NR 1. Wpływ projektu na bezpieczeństwo użytkowników (kryterium punktowe nr 1).

KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE NR 2. Przepustowość dworca/przystanków (kryterium punktowe nr 4).

KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE NR 3. Funkcja dworca/przystanków (kryterium punktowe nr 3).