Załącznik do Uchwały nr 205/26 Komitetu Monitorującego FEDS 2021-2027 z dnia 20 marca 2026 r.

Kryteria wyboru projektów w ramach programu Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021-2027 (FEDS 2021-2027)

Kryteria specyficzne formalne i merytoryczne dla działania 3.1 ZIT oraz działania 3.2 IIT

Nabory niekonkurencyjne

Opis metodyki kryteriów wyboru projektów stosowanych w naborach niekonkurencyjnych w działaniach dedykowanych ZIT/IIT z zakresu EFRR oraz FST (działanie 9.6) programu Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021-2027 (FEDS 2021-2027) - informacje ogólne

W programie Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021-2027 (FEDS 2021-2027) w naborach niekonkurencyjnych w działaniach dedykowanych ZIT/IIT z zakresu EFRR oraz FST (działanie 9.6) programu Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021-2027 (FEDS 2021-2027) każdy wniosek oceniany będzie kryteriami ogólnymi oraz kryteriami specyficznymi dla danego działania/typu projektu (o ile występują).

Podział kryteriów wyboru projektów:

1. Kryteria formalne:

1.1 Kryteria formalne ogólne – wspólne dla wszystkich priorytetów / działań / typów projektu

1.2 Kryteria formalne specyficzne – właściwe dla poszczególnych działań / typów projektu - o ile takie wystąpią

2. Kryteria merytoryczne:

2.1 Kryteria merytoryczne ogólne – wspólne dla wszystkich priorytetów / działań / typów projektu

2.2 Kryteria merytoryczne specyficzne – właściwe dla poszczególnych działań / typów projektu - o ile takie wystąpią

Rodzaje kryteriów:

- **Obligatoryjne - spełnienie kryterium obligatoryjnego jest konieczne do otrzymania dofinasowania**

Kryteria obligatoryjne oceniane będą zerojedynkowo (możliwa ocena: TAK/NIE, a w uzasadnionych wypadkach NIE DOTYCZY). Niespełnienie kryterium (ocena: NIE) eliminuje projekt z możliwości otrzymania dofinansowania.

Kryteria formalne i merytoryczne ogólne są przyjmowane oddzielną uchwałą Komitetu Monitorującego program FEDS 2021-2027.

Kryteria formalne i merytoryczne specyficzne są przyjmowane oddzielnymi uchwałami KM FEDS 2021-2027.

Kryteria wyboru projektów

Kryteria są weryfikowane na podstawie zapisów całej dokumentacji aplikacyjnej. W sytuacji w której kryterium będzie weryfikowane wyłącznie na podstawie oświadczenia lub załącznika lub innego dokumentu lub bazy zostanie to wskazane w definicji danego kryterium.

Priorytet 3 Fundusze Europejskie na rzecz mobilności miejskiej Dolnego Śląska

Działanie 3.1 Ekotransport miejski i podmiejski – ZIT

Działanie 3.2 Ekotransport miejski i podmiejski – IIT

Typ projektu:
3.1 A/3.2 A - Zakup oraz modernizacja zeroemisyjnego (elektrycznego, wodorowego) lub niskoemisyjnego taboru autobusowego dla połączeń w obszarach funkcjonalnych miast
3.1 B/3.2 B - Budowa infrastruktury ładowania lub tankowania pojazdów (motocykli, samochodów i autobusów) zeroemisyjnych
3.1 C/3.2 C - Budowa i przebudowa infrastruktury transportu publicznego
3.1 D/3.2 D - Infrastruktura rowerowa na rzecz ograniczania zmotoryzowanego transportu indywidualnego
3.1 E/3.2 E - Przygotowanie i aktualizacja Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)

Kryteria formalne specyficzne

Kryteria obligatoryjne - spełnienie kryterium jest niezbędne dla możliwości otrzymania dofinansowania Kryteria z możliwością poprawy			
Lp.	**Nazwa kryterium**	**Definicja kryterium**	**Opis znaczenia kryterium**
1.	**Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) / Strategia ZIT/IIT / inny dokument**	Czy dla obszaru miasta oraz gmin położonych w jego obszarze funkcjonalnym (MOF), na którym zlokalizowany jest projekt przyjęto:	**Tak / Nie**

		- Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (dotyczy ZIT Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz ZIT Wałbrzyskiego Obszaru Funkcjonalnego); Pod pojęciem „przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej" należy rozumieć dokument znajdujący się w repozytorium Centrum Kompetencji SUMP. Jeśli SUMP lub jego aktualizacja podlegają opiniowaniu przez CUPT, ocenę wniosku wstrzymuje się do czasu zakończenia oceny SUMP. - inny dokument z zakresu planowania transportu miejskiego (np. Strategia ZIT/IIT) obejmujący obszar transportu i mobilności miejskiej w zakresie diagnozy, celów strategii, a w przypadku Strategii ZIT/IIT dodatkowo listy projektów – nie dotyczy ZIT Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz ZIT Wałbrzyskiego Obszaru Funkcjonalnego. W przypadku Strategii ZIT/IIT powinna być ona przyjęta przez właściwy organ ZIT/IIT i pozytywnie zaopiniowana przez IZ FEDS.	**Niespełnienie kryterium oznacza negatywną ocenę projektu**
2.	**Spójność z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) / Strategią ZIT/IIT / innym dokumentem**	Czy projekt / inwestycja jest zgodna z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)?	**Tak / Nie**

		Czy projekt / inwestycja wynika z innego dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego, a w przypadku Strategii ZIT/IIT znajduje się na liście projektów w niej ujętych? Ocena dokonywana na podstawie ww. dokumentów.	**Niespełnienie kryterium oznacza negatywną ocenę projektu**

Kryteria merytoryczne specyficzne

Kryteria obligatoryjne - spełnienie kryterium jest niezbędne dla możliwości otrzymania dofinansowania **Kryteria z możliwością poprawy**			
Lp.	**Nazwa kryterium**	**Definicja kryterium**	**Opis znaczenia kryterium**
1.	**Zapobieganie dyskryminacji pośredniej osób z państw trzecich**	Czy projekt uwzględnia działania zapewniające powszechny dostęp do przejrzystych i aktualnych informacji dla pasażerów lub użytkowników infrastruktury w językach obcych (np. angielski/ukraiński)? Kryterium dotyczy projektów wymagających zapewnienia dostępu do informacji pasażerom lub użytkownikom infrastruktury.	**Tak / Nie / Nie dotyczy** **Niespełnienie kryterium oznacza negatywną ocenę projektu**
2.	**Emisyjność taboru autobusowego (typ 3.1 A/3.2 A)**	Czy projekt polega na zakupie i/lub modernizacji zeroemisyjnego (elektrycznego, wodorowego) lub niskoemisyjnego (PHEV, LNG, CNG, LPG) taboru autobusowego dla połączeń lokalnych, spełniającego wymogi dla „ekologicznie czystych pojazdów” zgodnie ze wskazanymi w Regulaminie naboru aktualnymi przepisami?	**Tak / Nie / Nie dotyczy** **Niespełnienie kryterium oznacza negatywną ocenę projektu**

		W przypadku zakupu taboru niskoemisyjnego (PHEV, LNG, CNG, LPG) - czy wykazano, że zakup taboru zeroemisyjnego jest nieuzasadniony względami operacyjnymi lub technicznymi? Kryterium dotyczy projektów z zakresu zakupu taboru autobusowego.	
3.	**Infrastruktura ładowania / tankowania (typ 3.1 B/3.2 B)**	Czy infrastruktura ładowania pojazdów (motocykli, samochodów i autobusów): - dotyczy wyłącznie pojazdów zeroemisyjnych (elektrycznych, wodorowych)? Jeśli ww. infrastruktura nie jest dedykowana wyłącznie pojazdom transportu publicznego, lecz także indywidualnego, należy zweryfikować czy: – nie ma możliwości finansowania jej ze źródeł prywatnych lub zwrotnych i poprzedzona jest analizą popytu i potrzeb; - umożliwia użytkownikom w całej Unii niedyskryminacyjny dostęp? Niedyskryminacyjny dostęp może oznaczać również różne warunki w zakresie uwierzytelniania, użytkowania i płatności (zgodnie ze wskazanymi w Regulaminie naboru aktualnymi przepisami?).	**Tak / Nie / Nie dotyczy** **Niespełnienie kryterium oznacza negatywną ocenę projektu**

		Kryterium dotyczy projektów z zakresu infrastruktury ładowania / tankowania pojazdów.	
4.	**Infrastruktura transportu publicznego (typ 3.1 C/3.2 C)**	Czy budowana lub przebudowywana infrastruktura służy transportowi publicznemu: - infrastruktura punktowa: przystanki, wysepki, pętle, zatoki, także na drogach lokalnych w ramach połączeń aglomeracyjnych, centra przesiadkowe, węzły multimodalne, obiekty P&R, B&R, wspólny bilet, systemy informatyczne integrujące obiekty P&R z komunikacją publiczną; - infrastruktura liniowa: wydzielone trasy autobusowe wraz z ww. infrastrukturą punktową. Lokalizacja obiektów P&R musi zapewniać integrację z publicznym transportem zbiorowym. Ponadto w miastach na prawach powiatu wsparcie dla obiektów P&R będzie możliwe pod warunkiem ich zlokalizowania poza obszarem funkcjonalnego śródmieścia, wyznaczonym w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego). Kryterium dotyczy projektów z zakresu infrastruktury transportu publicznego.	**Tak / Nie / Nie dotyczy** **Niespełnienie kryterium oznacza negatywną ocenę projektu**

5.	**Infrastruktura drogowa (typ 3.1 C/3.2 C)**	Czy inwestycje w przebudowę lub rozbudowę sieci drogowej dotyczą tylko potrzeb zbiorowego transportu publicznego takich jak: - buspasy; - przebudowa skrzyżowań w celu ułatwienia oraz/lub nadania priorytetu transportowi publicznemu w ruchu (pasy skrętów dla autobusów, śluzy na skrzyżowaniach), - infrastruktura drogowa przy pętlach tramwajowych / autobusowych, stacjach kolejowych, obiektach P&R - ściśle związana z funkcjonowaniem tych obiektów (np. dojazd do nowo powstającego P&R przy centrum przesiadkowym). Wsparciem nie będą objęte inwestycje w infrastrukturę drogową wykorzystywaną do ruchu pojazdów samochodowych nie wykorzystywanych w transporcie publicznym, za wyjątkiem: - narzędzi cyfrowych (np. ITS), - środków ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg (pieszych i rowerzystów), tj. przebudowa lub wyposażenie dróg i ulic w niezbędne obiekty i urządzenia (np. bariery ochronne, wysepki, pasy dzielące jezdnie, separatory, słupki, kładki itp.).	**Tak / Nie / Nie dotyczy** **Niespełnienie kryterium oznacza negatywną ocenę projektu**

		Kryterium dotyczy projektów z zakresu infrastruktury drogowej.	
6.	**Infrastruktura rowerowa (typ 3.1 D/3.2 D)**	Czy elementy infrastruktury rowerowej (drogi dla rowerów, ciągi pieszo - rowerowe) ograniczają zmotoryzowany transport indywidualny poprzez zwiększenie dostępności i atrakcyjności tej infrastruktury np.: - likwidacji utrudnień i zagrożeń w ruchu pieszym i rowerowym lub - tworzenie możliwie bezkolizyjnych, ciągłych i bezpośrednich tras rowerowych i pieszo – rowerowych. Kryterium dotyczy projektów z zakresu infrastruktury rowerowej.	**Tak/Nie/Nie dotyczy** **Niespełnienie kryterium oznacza negatywną ocenę projektu**
7.	**Elementy uzupełniające projektu**	Czy elementy uzupełniające względem typów 3.1 A-D/3.2 A – D takie jak: - systemy zarządzania ruchem (ITS); - budowa lub modernizacja energooszczędnego oświetlenia budowanej i modernizowanej w ramach projektu infrastruktury punktowej i liniowej; - budowa lub modernizacja niezbędnej infrastruktury, np. bazy sprzętowe, zaplecze techniczne do obsługi taboru autobusowego - na potrzeby taboru komunikacji publicznej; - wsparcie inwestycji ograniczających indywidualny ruch zmotoryzowany na terenie miast i ich obszarów	**Tak/Nie/Nie dotyczy** **Niespełnienie kryterium oznacza negatywną ocenę projektu**

		funkcjonalnych m.in. poprzez zastosowanie odpowiednich systemów, elementów uspokajania ruchu; - rowerowa infrastruktura punktowa (np. miejsca obsługi rowerzystów, stacje i parkingi rowerowe, inne niż B&R); - elementy pozostałych typów projektów, np. stacje ładowania (typ 3.1 B/3.2 B) jako uzupełnienie zakupu autobusów (typ 3.1 A/3.2 A) stanowią nie więcej niż 49% wartości wydatków kwalifikowalnych w projekcie? Jeśli projekt obejmuje kilka elementów uzupełniających należy je liczyć łącznie, np. ITS i parkingi rowerowe powinny łącznie stanowić nie więcej niż 49% wartości wydatków kwalifikowalnych w projekcie, w którym co najmniej 51% wartości wydatków kwalifikowalnych dotyczy rowerowej infrastruktury liniowej – drogi dla rowerów. Wsparciem nie będą objęte inwestycje w infrastrukturę drogową wykorzystywaną do ruchu pojazdów samochodowych nie wykorzystywanych w transporcie publicznym.	