



25 *lat*
SAMORZĄDU
WOJEWÓDZTWA
POMORSKIEGO

Fundusze Europejskie

Kryteria wyboru projektów dla Priorytetu 3. Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza regionalnego Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027

Posiedzenie Komitetu Monitorującego FEP 2021-2027
Gdańsk, 11 września 2023r.



Fundusze Europejskie
dla Pomorza



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Priorytet 3. Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza

▪ Działanie 3.1. Mobilność miejska

- gminy: Czersk, Łeba, Miastko, Pelplin (o ile nie są uprawnione do wsparcia w Działaniach 3.2. i 3.3.) – wszystkie typy projektów,
- gminy: Brusy i Kępice (o ile nie są uprawnione do wsparcia w Działaniach 3.2. i 3.3.) – pierwszy, drugi, czwarty, piąty, szósty i siódmy z typów projektów,
- gminy: Nowy Dwór Gdański i Prabuty (o ile nie są uprawnione do wsparcia w Działaniach 3.2. i 3.3.) – trzeci, czwarty, szósty i siódmy z typów projektów,
- gminy: Czarna Woda, Czarne, Debrzno, Dzierzgoń, Gniew, Krynica Morska, Skarszewy, Skórcz (o ile nie są uprawnione do wsparcia w Działaniach 3.2. i 3.3.) – czwarty, szósty i siódmy z typów projektów.

▪ Działanie 3.2. Mobilność miejska – ZIT na terenie obszaru metropolitalnego

- obszar wskazany w Strategii ZIT dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.

▪ Działanie 3.3. Mobilność miejska – ZIT poza terenem obszaru metropolitalnego

- obszary wskazane w Strategiach ZIT dla Miejskich Obszarów Funkcjonalnych:
 - Bytowa
 - Kościerzyny
 - Lęborka
 - Słupska-Ustki
 - Chojnic-Człuchowa
 - Kwidzyna
 - Malborka-Sztumu
 - Starogardu Gdańskiego

Typy projektów (1/2)

1. Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury składającej się na **węzeł integracyjny lub przystanek zintegrowany**.
2. Budowa, rozbudowa i przebudowa **liniowej infrastruktury transportu autobusowego** (i tramwajowego, trolejbusowego) w tym układów torowych na trasach, pętlach i bocznicach, trakcji i podstacji trakcyjnych tramwajowych i trolejbusowych, pętli autobusowych, wydzielonych pasów ruchu (buspasów), zatok przystankowych.
3. Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury transportu rowerowego, pieszego i pieszo-rowerowego, a także rozwój systemów bike-sharingowych.
4. Zakup zero i niskoemisyjnego **taboru publicznego transportu zbiorowego**, np. autobusów, tramwajów, trolejbusów oraz innych środków komunikacji.
5. Rozwój infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych.
6. Przedsięwzięcia służące cyfryzacji transportu miejskiego, poprawiające funkcjonowanie, konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego.

Typy projektów (2/2)

Uzupełniająco:

- działania służące likwidacji barier architektonicznych, w szczególności w oparciu o projektowanie uniwersalne lub zastosowanie racjonalnego usprawnienia oraz uwzględniające potrzeby osób z niepełnosprawnościami,
- działania sprzyjające adaptacji do zmian klimatu, w szczególności poprzez zastosowanie błękitno-zielonej infrastruktury,
- działania edukacyjne dotyczące zrównoważonej mobilności miejskiej.

Kryteria wyboru projektów

- sformułowane w oparciu o „Metodykę wyboru projektów w ramach programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 ...” przyjętą 29 marca 2023 r.
- Kryteria:
 - formalne,
 - wykonalności,
 - zgodności z zasadami horyzontalnymi,
 - strategiczne.
- Definicje zawierają wymogi wynikające z:
 - programu FEP 2021-2027,
 - Szczegółowego Opisu Priorytetów,
 - Wytycznych ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego,
 - Kontraktu Programowego dla Województwa Pomorskiego.
- Działanie **3.1.** – **konkurencyjny** sposób wyboru
- Działania **3.2.** i **3.3.** – **niekonkurencyjny** sposób wyboru

Kryteria wyboru projektów – formalne (1/2)

- **Kwalifikowalność wnioskodawcy/partnerów**

- w zależności od sposobu wyboru:
 - szczegółowe typy beneficjentów dla Działania,
 - imienne wskazanie w Harmonogramie naborów wniosków
- wyłączenie podmiotów podejmujących działania sprzeczne z zasadami niedyskryminacji.

- **Zgodność z celami i logiką wsparcia w Działaniu**

- wybrany typ projektu został wskazany w Harmonogramie naborów wniosków,
- obszar realizacji projektu jest zgodny z obszarem geograficznym wskazanym w Harmonogramie naborów wniosków.

Kryteria wyboru projektów – formalne (2/2)

- **Zgodność ze szczegółowymi uwarunkowaniami określonymi dla Działania**
 - zgodność z RPS w zakresie mobilności i komunikacji, stanowiącym „Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030”, tj.:
 - wpisywanie się w działania wymienione w Tabeli 35 RPS,
 - Działanie 3.1. - w przypadku projektu dotyczącego infrastruktury transportu rowerowego – mapa stanowiąca załącznik nr 3 do RPS,
 - zgodność z działaniami wskazanymi w:
 - Dz. 3.1. i Dz. 3.3. - dokumencie planowania mobilności miejskiej przyjętym dla obszaru, na którym realizowana jest inwestycja (np. Strategia ZIT lub OF),
 - Dz. 3.2. - Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot,
 - lokalizacja infrastruktury składającej się na węzeł integracyjny lub przystanek zintegrowany poza obszarem centralnym miasta
- **Kwalifikowalność wartości projektu (Dz. 3.1.)**
- **Zgodność ze Strategią ZIT (Dz. 3.2. i 3.3.)**

Kryteria wyboru projektów – wykonalności (0/1)

- rzeczowej:
 - Możliwe warianty
 - Zakres rzeczowy projektu
 - Nakłady na realizację projektu
 - Procedura oceny oddziaływania na środowisko
 - Promocja projektu
- instytucjonalnej:
 - Partnerstwo
 - Sposób zarządzania projektem
- finansowej:
 - Pomoc publiczna
 - Budżet projektu
 - Analiza finansowa
 - Analiza ekonomiczna

Kryteria wyboru projektów – wykonalności rzeczowej

▪ Zakres rzeczowy projektu

- Dodatkowe wymagania określone dla Działań w zakresie:
 - wykorzystania infrastruktury drogowej w węzłach integracyjnych i przystankach zintegrowanych na potrzeby transportu publicznego oraz bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg,
 - wykorzystania sieci drogowej na potrzeby linii autobusowych (i trolejbusowych), a nie indywidualnego ruchu samochodowego,
 - zgodności rozwiązań w zakresie infrastruktury rowerowej z właściwymi wytycznymi projektowania infrastruktury dla pieszych, rowerów i transportu zbiorowego WR-D-40 oraz WR-D-60,
 - spełniania wymogów dla ekologicznie czystych pojazdów - w przypadku zakupu taboru,
 - zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu dla wszystkich użytkowników infrastruktury - w przypadku infrastruktury ładowania lub tankowania pojazdów zeroemisyjnych,
 - powiązania z przedsięwzięciem FALA - w przypadku zadań w zakresie cyfryzacji transportu miejskiego.

Kryteria wyboru projektów – wykonalności finansowej - autopoprawki

Analiza finansowa	<p>W przypadku projektów, których wartość kosztów kwalifikowalnych w dniu złożenia wniosku o dofinansowanie wynosiła mniej niż 50 mln złotych, ocenie podlega poprawność sporządzenia analizy finansowej projektu, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none">a. czy założenia do analizy finansowej projektu są realne i wiarygodne, w szczególności w kontekście sytuacji społeczno-gospodarczej obszaru realizacji projektu, zdefiniowanych problemów i potrzeb, typu i skali projektu oraz oczekiwanych efektów i rezultatów?b. czy kalkulacja przychodów i kosztów (w tym nakładów inwestycyjnych i odtworzeniowych) została przygotowana poprawnie i uwzględnia mechanizmy zapewniające samofinansowanie się wspartych obiektów (w tym np. poprzez zaangażowanie środków prywatnych)?c. czy rachunek przepływów pieniężnych został sporządzony poprawnie i potwierdza płynność finansową wnioskodawcy? <p>Analiza finansowa projektu może zostać sporządzona w sposób uproszczony w stosunku do zasad określonych w Wytycznych MFiPR dotyczących zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027¹.</p> <p>W przypadku projektów, których wartość kosztów kwalifikowalnych w dniu złożenia wniosku o dofinansowanie była równa lub większa od 50 mln złotych, ocenie podlega poprawność sporządzenia analizy finansowej projektu, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none">a. czy założenia do analizy finansowej projektu są realne i wiarygodne, w szczególności w kontekście sytuacji społeczno-gospodarczej obszaru realizacji projektu, zdefiniowanych problemów i potrzeb, typu i skali projektu oraz oczekiwanych efektów i rezultatów?b. czy kalkulacja przychodów i kosztów (w tym nakładów inwestycyjnych i odtworzeniowych) została przygotowana poprawnie i uwzględnia mechanizmy zapewniające samofinansowanie się wspartych obiektów (w tym np. poprzez zaangażowanie środków prywatnych)?	<p>Kryterium obligatoryjne</p> <p>TAK/NIE</p>
-------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------

Kryteria wyboru projektów – wykonalności finansowej - autopoprawki

<p>Analiza ekonomiczna</p>	<p>W przypadku projektów, których wartość kosztów kwalifikowalnych w dniu złożenia wniosku o dofinansowanie wynosiła mniej niż 50 mln złotych, ocenie podlega poprawność sporządzenia analizy ekonomicznej projektu, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. czy założenia do analizy ekonomicznej są realne i wiarygodne, w szczególności w kontekście sytuacji społeczno-gospodarczej obszaru realizacji projektu, zdefiniowanych problemów i potrzeb, typu i skali projektu, oczekiwanych efektów i rezultatów? b. czy poprawnie określono poszczególne korzyści i koszty ekonomiczne, w szczególności w kontekście oczekiwanego wpływu projektu na szerokie stymulowanie aktywności kulturalnej? <p>Analiza ekonomiczna projektu powinna mieć charakter opisowy i może zostać sporządzona w sposób uproszczony w stosunku do zasad określonych w Wytocznych MFiPR dotyczących zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027.</p> <p>W przypadku projektów, których wartość kosztów kwalifikowalnych w dniu złożenia wniosku o dofinansowanie była równa lub większa od 50 mln złotych, ocenie podlega poprawność sporządzenia analizy finansowej projektu, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. czy założenia do analizy ekonomicznej są realne i wiarygodne, w szczególności w kontekście sytuacji społeczno-gospodarczej obszaru realizacji projektu, zdefiniowanych problemów i potrzeb, typu i skali projektu, oczekiwanych efektów i rezultatów? b. czy poprawnie określono poszczególne korzyści i koszty ekonomiczne, w szczególności w kontekście oczekiwanego wpływu projektu na szerokie stymulowanie aktywności kulturalnej? c. czy spodziewane korzyści ekonomiczne projektu są adekwatne do poniesionych nakładów? d. czy wskaźniki efektywności ekonomicznej (ENPV, ERR, B/C) uzasadniają realizację projektu? 	<p>Kryterium obligatoryjne</p> <p>TAK/NIE</p>
----------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------

Kryteria wyboru projektów – zgodności z zasadami horyzontalnymi

- **Zasada równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami**
 - dostępność dla wszystkich użytkowników oraz użytkowników i spełnianie standardów,
 - zgodność z innymi warunkami zamieszczonymi w opisie działań na rzecz zapewnienia równości, włączenia społecznego i niedyskryminacji dla celu szczegółowego 2 (viii) FEP 2021-2027.
- **Karta Praw Podstawowych Unii Europejskiej**
 - czy zapisy projektu nie stoją w sprzeczności z wymogami Karty Praw Podstawowych
- **Konwencja o Prawach Osób Niepełnosprawnych**
 - czy zapisy wniosku o dofinansowanie dotyczące zakresu i sposobu realizacji projektu oraz wnioskodawcy nie stoją w sprzeczności z wymogami KPON.
- **Zasada równości kobiet i mężczyzn**
 - zgodność projektu z zasadą równości kobiet i mężczyzn.
- **Zasada zrównoważonego rozwoju, w tym zasada DNSH**
 - czy realizacja i funkcjonowanie projektu nie wpłynie negatywnie na trwałość i jakość środowiska,
 - czy projekt „nie czyni poważnych szkód” w odniesieniu do każdego z celów środowiskowych.

Kryteria wyboru projektów – strategiczne (1/5)

Obszar A. Zgodność z logiką interwencji Programu (1/2)

▪ Profil projektu

Dz. 3.1., 3.2. i 3.3.:

- wpisywanie się w wyzwania, zakres i ukierunkowanie **celu szczegółowego 2 (viii)** i właściwego **Działania FEP 2021-2027** poprzez:
 - a. tworzenie warunków do poprawy obsługi transportowej obszaru,
 - b. polepszenie dostępności obszarów miejskich dla wszystkich mieszkańców (w tym osób zagrożonych dyskryminacją),
 - c. ograniczenie indywidualnego ruchu samochodowego w centrach miast.

dotatkowo Dz. 3.2. i 3.3.:

- wpisywanie się w **Strategię ZIT** właściwą dla obszaru realizacji projektu w zakresie dotyczącym mobilności miejskiej:
 - a. wpływanie na rozwiązanie problemów określonych w diagnozie obszaru realizacji Strategii ZIT,
 - b. wpływanie na wzmocnienie potencjału rozwojowego obszaru objętego Strategią ZIT,
 - c. powiązanie z innymi projektami wskazanymi w Strategii ZIT w ramach realizacji wspólnego celu.

Kryteria wyboru projektów – strategiczne (2/5)

Obszar A. Zgodność z logiką interwencji Programu (2/2)

▪ **Potrzeba realizacji projektu**

- odpowiedź na zdiagnozowaną potrzebę i pilność proponowanych działań z punktu widzenia wpisywania się w system obsługi transportowej obszaru funkcjonalnego (miasta)

▪ **Wkład w zakładane efekty**

- wkład w osiągnięcie założonych wartości wskaźników.

Obszar B. Oddziaływanie projektu

▪ **Kompleksowość projektu**

- wieloaspektowość i kompleksowość przewidzianych w ramach projektu działań z punktu widzenia skutecznego i trwałego rozwiązania zdefiniowanych problemów:
 - łączenie typów projektów,
 - skuteczność i trwałość rozwiązań zdefiniowanych problemów.

▪ **Komplementarność projektu**

- powiązanie z innymi projektami z zakresu infrastruktury transportowej lub mobilności miejskiej – w tym **powiązanie z wdrażaniem integracji taryfowej lub koncepcji Mobilność Jako Usługa – MaaS**

Kryteria wyboru projektów – strategiczne (3/5)

- **Komplementarność projektu - autopoprawki**

Dz. 3.1.:

2.	Komplementarność projektu	<p>Ocenie podlega związek projektu z innymi przedsięwzięciami w danym obszarze tematycznym i posiadającym zbliżone cele (zrealizowanymi, w trakcie realizacji, przesądzonymi do realizacji w przyszłości, niezależnie od podmiotów realizujących i źródeł finansowania) oraz stopień, w jakim analizowane projekty i ich rezultaty warunkują lub wzmacniają się nawzajem.</p> <p>0 pkt – projekt nie jest, bądź też w jest w niewielkim stopniu powiązany z innymi projektami z zakresu infrastruktury transportowej lub mobilności miejskiej,</p> <p>1 pkt – projekt jest powiązany z innymi projektami z zakresu infrastruktury transportowej lub mobilności miejskiej w taki sposób, że ich rezultaty wzmacniają się wzajemnie,</p> <p>2 pkt – projekt jest powiązany z innymi projektem/projektami z zakresu infrastruktury transportowej lub mobilności miejskiej w taki sposób, że ich rezultaty warunkują się wzajemnie i/lub stanowią następujące po sobie etapy określonego programu działania bądź też projekt przyczynia się do funkcjonalnej integracji różnych gałęzi i form mobilności miejskiej (jest powiązany z wdrażaniem integracji taryfowej lub koncepcji Mobilność Jako Usługa – MaaS).</p>	<p>Waga: 5 Maksymalnie: 10 pkt</p>
----	---------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------

Kryteria wyboru projektów – strategiczne (4/5)

- **Komplementarność projektu - autopoprawki**

Dz. 3.2. i 3.3.:

2.	Komplementarność projektu	<p>Ocenie podlega związek projektu z innymi przedsięwzięciami w danym obszarze tematycznym i posiadającym zbliżone cele (zrealizowanymi, w trakcie realizacji, przesądzonymi do realizacji w przyszłości, niezależnie od podmiotów realizujących i źródeł finansowania) oraz stopień, w jakim analizowane projekty i ich rezultaty warunkują lub wzmacniają się nawzajem, tj.:</p> <p>a. czy projekt jest powiązany z innymi projektami z zakresu infrastruktury transportowej lub mobilności miejskiej, a ich rezultaty warunkują lub wzmacniają się wzajemnie?</p> <p>b. czy projekt przyczynia się do funkcjonalnej integracji różnych gałęzi i form mobilności miejskiej (jest powiązany z wdrażaniem integracji taryfowej lub koncepcji Mobilność Jako Usługa – MaaS)?</p> <p>Kryterium uważa się za spełnione, jeśli projekt spełnił co najmniej jeden z powyższych warunków (tj. a lub b).</p>	<p>Kryterium obligatoryjne</p> <p>TAK/NIE</p>
----	---------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------

Kryteria wyboru projektów – strategiczne (5/5)

Obszar C. Wartość dodana projektu

- **Zintegrowane Porozumienia Terytorialne** (tylko Dz. 3.1.)
 - ujęcie zakresu projektu w ramach Zintegrowanego Porozumienia Terytorialnego dla obszaru funkcjonalnego.
- **Współpraca międzynarodowa**
 - uwzględnienie współpracy międzyregionalnej lub międzynarodowej, która w bezpośredni sposób wpływa na osiągnięcie zakładanych rezultatów.
- **Zasada DNSH**
 - wpisywanie się w zalecenia związane z realizacją zasady DNSH wskazane w „Analizie spełniania zasady DNSH dla projektu programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027”.
- **Wyrównanie szans grup zagrożonych dyskryminacją**
 - wykraczanie poza wymogi określone dla danego typu inwestycji w „Standardach dostępności”.

Obszar D. Specyficzne ukierunkowanie projektu

- **Zintegrowane podejście w kształtowaniu systemu transportowego** (Dz. 3.1. i 3.3.)
 - zgodność z zapisami Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) właściwego dla miejsca jego realizacji.
- **Projekt hybrydowy**
 - realizacja projektu w formule PPP

Kryteria wyboru projektów – strategiczne – Dz. 3.1. – zestawienie punktacji

Nazwa kryterium	Waga	Maksymalna liczba pkt	udział %	
Profil projektu (0-2)	8	16	16%	R1
Potrzeba realizacji projektu (0-2)	5	10	10%	R5
Wkład w zakładane efekty (0-2)	8	16	16%	R3
Kompleksowość projektu (0-2)	10	20	20%	R4
Komplementarność projektu (0-2)	5	10	10%	
Zintegrowane Porozumienia Terytorialne (0-1)	10	10	10%	R2
Współpraca międzynarodowa (0-1)	1	1	1%	
Zasada DNSH (0-2)	2	4	4%	
Wyrównanie szans grup zagrożonych dyskryminacją (0-1)	5	5	5%	
Zintegrowane podejście w kształtowaniu systemu transportowego (0-1)	6	6	6%	
Projekt hybrydowy (0-2)	1	2	2%	
	Suma	100	100%	

Kryteria wyboru projektów – strategiczne – Dz. 3.2. i 3.3.

Obszar A. Zgodność z logiką interwencji Programu

Obszar B. Oddziaływanie projektu

- Kryteria obligatoryjne (TAK / NIE)

Obszar C. Wartość dodana projektu

Obszar D. Specyficzne ukierunkowanie projektu

- Kryteria fakultatywne (TAK / NIE DOTYCZY)



25 *lat*
**SAMORZĄDU
WOJEWÓDZTWA
POMORSKIEGO**

Fundusze Europejskie

Dziękuję za uwagę



Fundusze Europejskie
dla Pomorza



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO