



Fundusze Europejskie
dla Świętokrzyskiego



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



WOJEWÓDZTWO
ŚWIĘTOKRZYSKIE

Załącznik nr 1 do Uchwały nr 154/25 Komitetu Monitorującego program regionalny Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027 z dnia 11 września 2025 r.

Działanie 4.2 Rozwój transportu zbiorowego i poprawa bezpieczeństwa ruchu

Typ projektu: Budowa, przebudowa lub modernizacja infrastruktury pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego służącej przewozom autobusowym niebędącym komunikacją miejską wraz z zakupem nowego taboru autobusowego wykorzystywanego w pozamiejskim publicznym transporcie zbiorowym

Kryteria merytoryczne specyficzne

W odniesieniu do każdego z niżej wymienionych kryteriów na wezwanie Instytucji Zarządzającej programem FEŚ 2021-2027 wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić wniosek o dofinansowanie projektu i/lub załączniki w zakresie określonym w wezwaniu, zgodnie z regulaminem wyboru projektów.

L.p.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis znaczenia kryterium dla wyniku oceny
1.	Zgodność projektu z Regionalnym Planem Transportowym Województwa Świętokrzyskiego na lata 2021-2030 (RPT WŚ) lub innym zatwierdzonym dokumentem dotyczącym planowania transportu	Przy ocenie kryterium sprawdzane będzie, czy projekt jest zgodny z Regionalnym Planem Transportowym Województwa Świętokrzyskiego na lata 2021-2030 przyjętym stosowną Uchwałą Zarządu Województwa lub innym zatwierdzonym dokumentem dotyczącym planowania transportu np. na szczeblu lokalnym przy jednoczesnym zachowaniu zgodności pomiędzy tym dokumentem a RPT WŚ. Zgodność z zapisami odpowiednich dokumentów oznacza, że zakres inwestycji objęty projektem nie jest	Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych: „TAK”, „NIE”.



		sprzeczny z treścią danego dokumentu i jego celami. Nie jest wymagane bezpośrednie wskazanie danej inwestycji w dokumencie.	(TAK – spełnia; NIE – nie spełnia)
2.	Zgodność z zapisami odpowiednich Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) lub innymi dokumentami dot. planowania mobilności miejskiej – jeśli dotyczy.	Przy ocenie kryterium weryfikowane będzie, czy dla inwestycji związanych z infrastrukturą publicznego transportu pozamiejskiego realizowanych na obszarach miejskich wykazano zgodność projektu z właściwym Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, a jeśli nie jest on wymagany – z innym właściwym dokumentem dot. planowania mobilności miejskiej (np. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w Dziale II, rozdziale 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym lub strategia terytorialna, o której mowa w rozdziale 12 Ustawy o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027, o ile zawiera ona elementy z zakresu planowania transportu miejskiego). Zgodność z zapisami odpowiednich dokumentów oznacza, że zakres inwestycji objęty projektem nie jest sprzeczny z treścią danego dokumentu i jego celami. Nie jest wymagane bezpośrednie wskazanie danej inwestycji w dokumencie.	Spełnienie niniejszego kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe z opcją „nie dotyczy”. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych: „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY” (TAK – spełnia; NIE – nie spełnia; „NIE DOTYCZY” – spełnia)



Kryterium w tym zakresie podlega ocenie wówczas, gdy Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest wymagany lub inny dokument dot. planowania mobilności miejskiej został przygotowany dla danego obszaru miejskiego i obowiązuje on w chwili oceny merytorycznej projektu. Jeśli nie – nie dotyczy. Ponadto w przypadku SUMP na moment oceny merytorycznej musi posiadać on ocenę „pozytywną” lub „pozytywną z rekomendacjami” dokonaną przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) w ramach procesu oceny jakości SUMP zgodnie z *Zasadami zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście perspektywy Unii Europejskiej 2021-2027* (dokument przyjęty uchwałą nr 2 Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w dniu 7 czerwca 2023 r. dostępny na stronie Ministerstwa Infrastruktury:
<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/komitet-sterujacy-ds-wsparcia-sump>.



3.	Wymogi dla taboru	<p>Czy projekt dotyczy:</p> <ul style="list-style-type: none">- taboru autobusowego wykorzystywanego do przewozów na liniach komunikacyjnych w transporcie pozamiejskim? <p>Ze wsparcia wyłączone jest tabor wykorzystywany w przewozach pasażerskich komunikacji miejskiej, zdefiniowanej w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;</p> <ul style="list-style-type: none">- taboru autobusowego, który będzie wykorzystywany do przewozów w publicznym transporcie zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej;- nowego zeroemisyjnego lub niskoemisyjnego taboru autobusowego spełniającego wymogi dla „ekologicznie czystych pojazdów” w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promocji ekologicznych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego. <p>Do taboru niskoemisyjnego spełniającego wymogi „ekologicznie czystych pojazdów” zalicza się autobusy napędzane LNG, CNG, LPG lub o napędzie hybrydowym PHEV (plug – in) lub HEV, ale łączący gaz (CNG, LNG,</p>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Kryterium zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych:</p> <p>„TAK”, „NIE”, (TAK – spełnia; NIE – nie spełnia)</p>
----	-------------------	---	---



LPG) z silnikiem elektrycznym – w zależności od wielkości pojazdów*, zgodnie z zapisami ww. dyrektywy.

Do kategorii niskoemisyjnego taboru nie zalicza się tzw. miękkich hybryd (mild hybrid – MHEV) ani klasycznych hybryd (HEV) łączących napęd diesel – elektryczny lub benzyna – elektryczny.

Ocena spełnienia wymogów wynikających z dyrektywy zależy od kategorii (wielkości) pojazdów, planowanych terminów udzielenia zamówień na pojazdy i źródła napędu:

* Małe autobusy (kategoria: M1, M2) – pojazdy do przewozu osób mające nie więcej niż 8 miejsc oprócz siedzenia kierowcy i niemające miejsc dla pasażerów stojących, a także pojazdy mające więcej niż 8 miejsc oprócz siedzenia kierowcy i maksymalną masę całkowitą nieprzekraczającą 5 ton:

- zamówienia udzielone do 31 grudnia 2025 r. – pojazdy spełniające normę emisji z rury wydechowej wyrażonej w 50g CO₂ /km i emisji zanieczyszczeń powietrza poniżej 80% dopuszczalnej wartości emisji tj. pojazdy zeroemisyjne (elektryczne BEV lub wodorowe FCV) oraz pojazdy niskoemisyjne (hybrydy plug-in PHEV lub zasilane innymi



		<p>paliwami alternatywnymi pod warunkiem spełniania ww. norm);</p> <p>- zamówienia udzielone po 1 stycznia 2026 r. – tylko pojazdy zeroemisyjne (BEV, FCV).</p> <p><u>Duże autobusy</u> (kategoria: M3) – pojazdy do przewozu osób mające więcej niż 8 miejsc oprócz siedzenia kierowcy i maksymalną masę całkowitą przekraczającą 5 ton – pojazdy zeroemisyjne (BEV, FCV) oraz pojazdy niskoemisyjne (napędzane innymi paliwami alternatywnymi, w tym HEV łączący gaz z silnikiem elektrycznym, PHEV, LNG, CNG, LPG).</p>	
4	Infrastruktura paliw alternatywnych	Jeśli elementem przedsięwzięcia jest infrastruktura zasilająca tabor autobusowy w paliwa alternatywne, czy z zakresu rzeczowego projektu lub kosztów kwalifikowalnych wyłączona jest infrastruktura tankowania LNG, CNG, LPG i innych paliw kopalnych, w tym generatory spalinowe.	Spełnienie niniejszego kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe z opcją „nie dotyczy”. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych:



			„TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY” (TAK – spełnia; NIE – nie spełnia; „NIE DOTYCZY” – spełnia)
5.	Infrastruktura drogowa służąca dla indywidualnego ruchu samochodowego	Jeśli projekt obejmuje elementy infrastruktury drogowej, przy ocenie kryterium badane będzie, czy projekt nie zakłada wsparcia inwestycji w infrastrukturę drogową służącą dla indywidualnego ruchu samochodowego, za wyjątkiem: - obiektów P&R („parkuj i jedź”) zlokalizowanych poza centrami miast, w miejscach zapewniających odpowiednią integrację z publicznym transportem zbiorowym; - infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych, spełniającej wymogi ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE oraz zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników – jeżeli nie ma możliwości finansowania inwestycji ze źródeł prywatnych lub z pomocy	Spełnienie niniejszego kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe z opcją „nie dotyczy”. Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych: „TAK”, „NIE”, „NIE DOTYCZY” (TAK – spełnia; NIE – nie spełnia; „NIE DOTYCZY” – spełnia)



		zwrotnej, a inwestycja uzasadniona jest odpowiednią analizą popytu i potrzeb.	
6.	Poprawa bezpieczeństwa oraz eliminacja barier i zwiększenie dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami zgodnie z: transportowym, architektonicznym i cyfrowym standardem dostępności.	<p>W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy zakupywany w ramach projektu tabor autobusowy oraz modernizowana infrastruktura zakładają rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo użytkowników oraz eliminują bariery i zwiększają dostępność dla osób ze szczególnymi potrzebami. Wszystkie działania w obszarze publicznego transportu zbiorowego zarówno w zakresie infrastruktury, jak i taboru powinny uwzględniać dostępność dla osób o ograniczonej mobilności oraz z niepełnosprawnościami i być zgodne z Wytocznymi dotyczącymi realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027 - Załącznik nr 2. Standardy dostępności dla polityki spójności 2021-2027.</p> <p>Analizowane będzie czy wspierana infrastruktura, tabor, oferta przewozowa będą odpowiadały na potrzeby wszystkich użytkowników, w szczególności osób w niekorzystnej sytuacji, w tym osób z niepełnosprawnościami, osób starszych, osób o</p>	<p>Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Kryterium zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełnienia kryterium będzie polegała na przyznaniu wartości logicznych: „TAK”, „NIE”.</p> <p>(TAK – spełnia; NIE – nie spełnia)</p>



		ograniczonych możliwościach poruszania się, opiekunów z dziećmi, osób zależnych.	
--	--	--	--

Kryteria merytoryczne punktowe

W odniesieniu do każdego z niżej wymienionych kryteriów punktowych na wezwanie Instytucji Zarządzającej programem FEŚ 2021-2027 wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić wniosek o dofinansowanie projektu i/lub załączniki w zakresie określonym w wezwaniu, zgodnie z regulaminem wyboru projektów.

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Punktacja	Waga	Maks. liczba pkt.
1.	Efektywność dofinansowania	<p>Kryterium mierzone będzie ilorazem wartości dofinansowania oraz pojemności zakupionego taboru.</p> <p>Największą liczbę punktów otrzymają projekty, które wykażą się najmniejszą wartością wskaźnika efektywności dofinansowania w tym zakresie (tzn. że jak najniższym kosztem środków unijnych zostanie osiągnięty jak największy efekt). Liczba punktów będzie zależna od osiągnięć wszystkich projektów przekazanych do oceny merytorycznej punktowej w danym konkursie. Punktacja w ramach kryterium będzie przyznawana wg następujących zasad: nr rankingowy każdego projektu na liście ułożonej według wielkości efektywności dofinansowania (od najmniejszej do największej wartości wskaźnika) dzielimy przez liczbę projektów.</p>	1-4	2	8



		<p>W przypadku, gdy wynik tego ilorazu zawiera się w przedziale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - poniżej 0,25 - projekt otrzymuje 4 p. - od 0,25 – do mniej niż 0,5 - projekt otrzymuje 3 p. - od 0,5 – do mniej niż 0,75 - projekt otrzymuje 2 p. - od 0,75 – do 1 - projekt otrzymuje 1 p. <p>W przypadku, gdy ocenie podlegać będzie mniej niż 4 projekty, najlepszy projekt otrzyma maksymalną liczbę punktów, a pozostałe odpowiednio mniej.</p> <p>Ocena na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie wraz z załącznikami.</p>			
2.	Zakup taboru zeroemisyjnego	<p>W ramach kryterium premiowany będzie zakup taboru autobusowego o napędzie elektrycznym lub wodorowym.</p> <p>0 p. – poniżej 50% zakupionego taboru będą stanowiły autobusy elektryczne lub wodorowe;</p> <p>1 p. – od 50% do 70% zakupionego taboru będą stanowiły autobusy elektryczne lub wodorowe;</p> <p>2 p. – od powyżej 70% do 90% zakupionego taboru będą stanowiły autobusy elektryczne lub wodorowe;</p> <p>3 p. – powyżej 90% zakupionego w ramach projektu taboru będą stanowiły autobusy elektryczne lub wodorowe.</p>	0-3	3	9



		<p>Ocena dokonywana będzie na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie wraz z załącznikami.</p> <p>Otrzymanie przez projekt 0 p. w kryterium nie oznacza jego odrzucenia.</p>			
3.	Kompleksowość	<p>Najwyższą liczbę punktów w kryterium otrzymają projekty, które w sposób jak najbardziej kompleksowy i zintegrowany będą rozwiązywały problemy pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego.</p> <p>Ocena uzależniona będzie od liczby uwzględnionych w projekcie rozwiązań/elementów, spośród wymienionych poniżej:</p> <p>1 p. - budowa/przebudowa dróg rowerowych i/lub dróg dla pieszych oraz dróg dla pieszych i rowerów;</p> <p>1 p. - budowa/przebudowa przystanków i/lub wiat i/lub zatok/pętli autobusowych;</p> <p>1 p. – doświetlenie/oświetlenie newralgicznych miejsc wpływających na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu (np. przejść dla pieszych, chodników, przejazdów dla rowerów);</p> <p>1 p. - cyfryzacja transportu pozamiejskiego (np. systemy biletowe i systemy planowania podróży, dynamiczna informacja pasażerska);</p> <p>1 p. - transport na żądanie (DRT);</p> <p>1 p. - zastosowanie elementów OZE (np. instalacje fotowoltaiczne, z których zasilana jest zajezdnia lub inne elementy infrastruktury projektu);</p>	1-8	3	24



		<p>1 p. - rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego i/lub elementów sprzyjających adaptacji do zmian klimatu (zielona i niebieska infrastruktura np. zielone dachy zajezdni lub przystanków, retencja wodna i inne rozwiązania);</p> <p>1 p. - zastosowanie innych niż wymienione powyżej elementów wpływających na rozwiązywanie problemów komunikacji pozamiejskiej (np. system monitoringu wizyjnego w autobusach, zaplecze techniczne do obsługi taboru).</p> <p>Ocena na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie wraz z załącznikami.</p>			
4.	Poprawa dostępności komunikacji publicznej	<p>Ocena uzależniona będzie od tego, czy realizowane przedsięwzięcie wpłynie pozytywnie na dostępność komunikacji publicznej dla mieszkańców terenów pozamiejskich.</p> <p>Sposób przyznawania punktów:</p> <p>0 p. – projekt nie powoduje objęcia świadczoną usługą przewozów pasażerskich obszarów dotychczas nieobsługiwanych;</p> <p>1 p. – projekt powoduje objęcie świadczoną usługą przewozów pasażerskich dodatkowych punktów w obszarze dotychczas obsługiwanych (np. dodatkowe przystanki na dotychczasowej linii komunikacyjnej);</p>	0-2	3	6



		<p>2 p. – projekt powoduje objęcie świadczoną usługą przewozów pasażerskich obszarów (miejscowości, wsi) dotychczas nieobsługiwanych (np. wydłużenie linii komunikacyjnej do obszaru, do którego dotychczas nie dojeżdżał żaden środek publicznego transportu zbiorowego).</p> <p>Ocena na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie wraz z załącznikami.</p> <p>Otrzymanie przez projekt 0 p. w kryterium nie oznacza jego odrzucenia.</p>			
5.	Integracja transportowa	<p>Ocena, uzależniona od tego czy realizowany projekt wspiera połączenia z transportem kolejowym, miejskim, podmiejskim.</p> <p>Sposób przyznawania punktów:</p> <p>0 p. - linie komunikacyjne obsługiwane przez zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor autobusowy nie zapewniają połączenia (przesiadki) z transportem kolejowym i/lub miejskim/podmiejskim;</p> <p>1 p. - linie komunikacyjne obsługiwane przez zakupiony w ramach projektu tabor autobusowy zapewniają połączenia (przesiadkę) z transportem miejskim i/lub podmiejskim.</p> <p>2 p. - linie komunikacyjne obsługiwane przez zakupiony w ramach projektu tabor autobusowy zapewniają połączenia (przesiadkę) z transportem kolejowym oraz miejskim i/lub podmiejskim.</p>	0-2	3	6



		<p>Ocena dokonywana będzie na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie wraz z załącznikami.</p> <p>Otrzymanie przez projekt 0 p. w kryterium nie oznacza jego odrzucenia.</p>			
6.	Obszar realizacji projektu	<p>Ocenie podlega planowany obszar realizacji projektu, w tym obszar obsługiwany przez zakupiony w ramach projektu tabor autobusowy</p> <p>1 p. – 1 gmina, 2 p. – 2 gminy, 3 p. – 3 i więcej gmin.</p> <p>Ocena dokonywana będzie na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie wraz z załącznikami.</p>	1-3	3	9
7.	Przygotowanie projektu do realizacji	<p>Ocena uzależniona będzie od stanu przygotowania projektu do realizacji. Weryfikowane będzie posiadanie dokumentów niezbędnych do rozpoczęcia wszystkich inwestycji objętych projektem, m.in. udokumentowane prawo do dysponowania gruntami lub obiektami na cele inwestycji, posiadanie wymaganej dokumentacji technicznej i projektowej, dokumentacji niezbędnej do przeprowadzenia zamówień, wymaganych prawem decyzji, uzgodnień i pozwoleń administracyjnych.</p> <p>Sposób przyznawania punktów:</p> <p>0 p. – wnioskodawca nie posiada żadnych dokumentów niezbędnych do rozpoczęcia inwestycji objętych projektem;</p>	0-2	3	6



	<p>1 p. – wnioskodawca posiada część dokumentów niezbędnych do rozpoczęcia inwestycji objętych projektem (w tym np. koncepcje, program funkcjonalno-użytkowy). Posiadanie części dokumentów oznacza, że realizacja inwestycji lub przeprowadzenie zamówień na realizację inwestycji nie jest jeszcze możliwe ze względu na brakujące dokumenty inne niż umowa o dofinansowanie projektu;</p> <p>2 p. – wnioskodawca posiada wszystkie dokumenty niezbędne do rozpoczęcia wszystkich inwestycji objętych projektem. Posiadanie wszystkich dokumentów niezbędnych do rozpoczęcia inwestycji oznacza, że w momencie oceny merytorycznej punktowej do rozpoczęcia realizacji wszystkich inwestycji objętych projektem lub przeprowadzenia zamówień na realizację wszystkich inwestycji objętych projektem nie jest konieczne pozyskanie przez wnioskodawcę innych dokumentów niż umowa o dofinansowanie projektu.</p> <p>Ocena dokonywana będzie na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie wraz z załącznikami.</p> <p>Otrzymanie przez projekt 0 p. w kryterium nie oznacza jego odrzucenia.</p>			
Suma				68