

DZIAŁANIE 4.1 Transport regionalny i lokalny, TYP PROJEKTÓW: Budowa i przebudowa dróg powiatowych i gminnych

1. KRYTERIA DOSTĘPOWE

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Punktacja/Opis znaczenia dla wyniku oceny	Możliwość uzupełnienia
1.	Zgodność z dokumentem strategicznym dotyczącym transportu	<p>W ramach kryterium ocenie podlegać będzie, czy projekt został ujęty w załączniku nr 3 do Regionalnego Planu Transportowego Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 r lub w odpowiednim dokumencie planowania transportu na poziomie lokalnym.</p> <p>W przypadku inwestycji realizowanych na obszarach miejskich, ocenie podlegać będzie czy projekt został ujęty we właściwym Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, a jeśli nie jest on wymagany – z innym właściwym dokumentem planowania mobilności miejskiej.</p>	0/1	TAK
2.	Charakter dostępowy inwestycji	W ramach kryterium ocenie podlegać będzie, czy projekt jest realizowany w ciągu drogi stanowiącej bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T, węzłami transportowymi, obiektami P+R, dworcami i stacjami kolejowymi, lotniskami, terenami inwestycyjnymi, terminalami intermodalnymi, centrami logistycznymi, przejściami granicznymi.	0/1	TAK
3.	Obszar realizacji projektu	W ramach kryterium ocenie podlegać będzie, czy projekt jest realizowany na obszarze regionu mazowieckiego regionalnego (RMR)	0/1	TAK
4.	Podniesienie parametrów infrastruktury drogowej	<p>W ramach kryterium ocenie podlega, czy realizacja projektu spowoduje podniesienie parametrów planowanej do zrealizowania infrastruktury drogowej w stosunku do stanu wyjściowego, co oznacza dostosowanie dróg do nacisku o nośności 11,5 t na oś.</p> <p>Kryterium również uznaje się za spełnione w przypadku gdy przebudowywana droga posiada powyższe parametry, albo projekt dotyczy budowy nowej drogi o wskazanych parametrach .</p>	0/1	TAK
5.	Kategoria drogi/ zakres wsparcia	<p>W ramach kryterium ocenie podlega, czy projekt dotyczy budowy/ przebudowy drogi powiatowej lub gminnej.</p> <p>Inwestycje drogowe realizowane na obszarach miast (z wyjątkiem obwodnic i dróg stanowiących bezpośrednie połączenie do obiektów P+R) <u>nie mogą polegać na budowie</u></p>	0/1	TAK

		<u>nowych dróg ani przyczyniać się do zwiększenia przepustowości istniejących dróg oraz natężenia ruchu samochodowego w obszarach miejskich.</u>		
--	--	--	--	--

2. KRYTERIA MERYTORYCZNE SZCZEGÓŁOWE

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Punktacja/Opis znaczenia dla wyniku oceny	Maksymalna liczba punktów	Możliwość uzupełnienia
-----	-----------------	---------------------	---	---------------------------	------------------------

1	Przygotowanie projektu do realizacji	Premiowane będą projekty na najbardziej zaawansowanym etapie przygotowania do realizacji w zakresie dysponowania pozwoleniami na budowę	<p>W ramach kryterium ocenie podlega czy na moment złożenia wniosku:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wnioskodawca dysponuje wszystkimi wymaganymi prawomocnymi decyzjami o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej/ pozwoleniami na budowę – 4 pkt ▪ Wnioskodawca nie dysponuje wszystkimi wymaganymi prawomocnymi decyzjami o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej/ pozwoleniami na budowę – 0 pkt <p>Kryterium ma charakter rozstrzygający. Stosowane jako pierwsze.</p>	4	NIE
2	Procedura przetargowa	Premiowane będą projekty na najbardziej zaawansowanym etapie przygotowania do realizacji w zakresie wyboru wykonawcy inwestycji	<p>W ramach kryterium ocenie podlega czy na moment złożenia wniosku:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ została podpisana umowa/y na roboty budowlane dla wszystkich zadań objętych wnioskiem o dofinansowanie – 8 pkt ▪ nastąpiło otwarcie ofert w ramach postępowania/ń przetargowego/ych na roboty budowlane dla wszystkich zadań objętych wnioskiem o dofinansowanie – 5 pkt ▪ zostało/y ogłoszone postępowanie/a przetargowe na roboty budowlane dla wszystkich zadań objętych wnioskiem o dofinansowanie – 2 pkt ▪ Wnioskodawca nie ogłosił postępowania/ń przetargowego/ych na roboty budowlane dla wszystkich zadań objętych wnioskiem o dofinansowanie – 0 pkt <p>Punktacja w ramach kryterium nie podlega sumowaniu. Kryterium ma charakter rozstrzygający. Stosowane jako drugie.</p>	8	NIE

3	Elementy infrastruktury wpływające na poprawę bezpieczeństwa niezmotoryzowanych uczestników ruchu	Premiowane będą projekty w których zaplanowano zastosowanie rozwiązań wpływających na poprawę bezpieczeństwa niezmotoryzowanych uczestników ruchu, np. budowa drogi dla rowerów, budowa wyniesionego przejścia dla pieszych, oświetlenie przejść dla pieszych, budowa wygradzenia wzdłuż chodnika, itp. Zgodnie z odpowiednimi wytycznymi projektowymi.	<p>W ramach kryterium ocenie podlega czy w projekcie zaplanowano zastosowanie rozwiązań wpływających na poprawę bezpieczeństwa niezmotoryzowanych uczestników ruchu:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ projekt zakłada zastosowanie trzech lub więcej rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego zastosowanie rozwiązań dla pieszych zgodnie z wytycznymi ministerstwa infrastruktury dla projektowania infrastruktury dla pieszych (chodzi o te dokumenty: WR-D - Ministerstwo Infrastruktury - Portal Gov.pl (www.gov.pl))¹ ▪ – 62 pkt ▪ projekt zakłada zastosowanie dwóch rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego zastosowanie rozwiązań dla rowerzystów zgodnie z wytycznymi ministerstwa infrastruktury dla projektowania infrastruktury dla rowerów (chodzi o te dokumenty: WR-D - Ministerstwo Infrastruktury - Portal Gov.pl (www.gov.pl))² – 24 pkt ▪ projekt zakłada zastosowanie jednego rozwiązania zwiększającego bezpieczeństwo niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego zastosowanie rozwiązania zwiększającego bezpieczeństwo niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego zgodnie z wytycznymi ministerstwa infrastruktury dla projektowania infrastruktury dla pieszych (chodzi o te dokumenty: WR-D - Ministerstwo Infrastruktury - Portal Gov.pl (www.gov.pl))³ – 2 pkt ▪ projekt nie zakłada zastosowania żadnego rozwiązania zwiększającego bezpieczeństwo niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego – 0 pkt <p>Punktacja w ramach kryterium nie podlega sumowaniu.</p> <p>Kryterium ma charakter rozstrzygający. Stosowane jako trzecie.</p>	6	NIE
---	---	---	--	---	-----

¹ WR-D-41-1, Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 1: Planowanie tras dla pieszych; WR-D-41-2, Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 2: Projektowanie dróg dla pieszych; WR-D-41-3, Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych. WR-D-41-4, Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 4: Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych.

² [WR-D-42-1, Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 1: Planowanie tras dla rowerów; WR-D-42-2, Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 2: Projektowanie dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów; WR-D-42-3, Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 3: Projektowanie przejazdów dla rowerów oraz infrastruktury dla rowerów na skrzyżowaniach i węzłach](#)

³ [WR-D-22-5, Wytyczne projektowania odcinków dróg zamiejskich. Część 5: Uspokajanie ruchu na drogach zamiejskich i ich powiązaniu z ulicami](#)

— sformatowano: Polski

— sformatowano: Polski

4	Komplementarność	Premiowane będą projekty, które wykazują szerokorozumianą komplementarność z innymi projektami finansowanymi ze źródeł publicznych .	<p>W ramach kryterium ocenie podlega czy projekt wykazuje komplementarność:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ z projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku – 1 pkt ▪ z równolegle realizowanymi projektami/z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji – 1 pkt ▪ komplementarność międzygałęziową (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową/z równolegle realizowanymi projektami transportowymi/z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji – 1 pkt ▪ brak powiązania z innymi projektami lub brak informacji w tym zakresie – 0 pkt <p>Punktacja w ramach kryterium podlega sumowaniu</p>	3	NIE
5	Wykorzystanie zielono-niebieskiej infrastruktury	Premiowane będą projekty w których zapewniono retencję lub podczyszczanie wód opadowych poprzez wykorzystanie zielono-niebieskiej infrastruktury wykorzystującej rozwiązania oparte na przyrodzie	<p>W ramach kryterium ocenie podlega czy w projekcie zapewniono retencję lub podczyszczanie wód opadowych poprzez wykorzystanie zielono-niebieskiej infrastruktury wykorzystującej rozwiązania oparte na przyrodzie:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ projekt uwzględnia retencję lub podczyszczanie wód opadowych poprzez wykorzystanie zielono-niebieskiej infrastruktury wykorzystującej rozwiązania oparte na przyrodzie – 2 pkt ▪ projekt nie uwzględnia retencji lub podczyszczania wód opadowych poprzez wykorzystanie zielono-niebieskiej infrastruktury wykorzystującej rozwiązania oparte na przyrodzie – 0 pkt 	2	NIE

6	Dostosowanie drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego	Premiowane będą projekty, których realizacja przyczyni się do poprawy funkcjonowania zbiorowego transportu publicznego	<p>W ramach kryterium ocenie podlega czy realizacja inwestycji umożliwi wykonywanie codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ projekt uwzględni elementy z zakresu dostosowania drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego i przewozy te są i będą nadal na tej drodze wykonywane – 2 pkt ▪ projekt uwzględni elementy z zakresu dostosowania drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego i beneficjent udokumentował zamiar wykonywania przewozów transportu zbiorowego na tej drodze w przyszłości – 1 pkt. ▪ projekt nie uwzględni elementów z zakresu dostosowania drogi do wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego – 0 pkt 	2	NIE
7	Obszar Strategicznej Interwencji (OSI)	Premiowane będą projekty realizowane na Obszarach Strategicznej Interwencji (OSI) wyznaczonych w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego (KSRR)	<p>W ramach kryterium ocenie podlega czy projekt realizowany jest na obszarze Strategicznej Interwencji (OSI) wyznaczonym w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego (KSRR) tj. gminy zagrożone trwałą marginalizacją zgodnie z załącznikiem nr 1 do KSRR https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/krajowa-strategia-rozwoju-regionalnego</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) wyznaczonym w KSRR - 1 pkt. ▪ brak spełnienia wyżej wymienionych warunków lub brak informacji w tym zakresie – 0 pkt. 	1	NIE
8	Wspieranie i oszczędności energii ⁵	Wspierane będą projektu zawierające elementy infrastruktury oszczędzającej energię elektryczną	W ramach kryterium ocenie podlega czy w projekcie zaplanowano infrastrukturę efektywną energetycznie, np. oświetlenie dróg typu LED, minimalizowanie długości drogi z aktywnym oświetleniem nocnym (lub brak takiego oświetlenia stałego), ograniczenie jasności oświetlenia w okresie bezruchu, ograniczenie użycia sygnalizacji świetlnej do sytuacji niezbędnych, sygnalizacja świetlna typu LED, zasilanie wspierające elementy infrastruktury energetycznej drogi z odnawialnych źródeł energii.	2	NIE
Razem				26	

⁴ (sugerowany sposób udokumentowania zamiaru) Za udokumentowanie takiego zamiaru uważa się przedstawienie: dokumentu potwierdzającego złożenie wniosku o dofinansowanie przewozów autobusowych z Krajowego Funduszu Przewozów Autobusowych lub uchwały rady gminy lub powiatu, która przewiduje uruchomienie takich przewozów poprzez umieszczenie ich w planie transportowym gminy lub innym dokumencie planistycznym.▲

⁵ Propozycja dodatkowego kryterium analogicznego do zatwierdzonego dla konkursu dla dróg wojewódzkich.▲

— sformatowano: Polski

— sformatowano: Polski