

## KRYTERIA DOSTĘPU

**DZIAŁANIE 4.1 Transport regionalny i lokalny, TYP PROJEKTÓW: Budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, poprawiających dostępność do sieci TEN-T, obwodnic odciążających miasta od ruchu samochodowego, w szczególności tranzytowego, w tym inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa na tych drogach (projekty niekonkurencyjne)**

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Punktacja/Opis znaczenia dla wyniku oceny	Możliwość uzupełnienia
1.	Zgodność z Planem Transportowym Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 r.	W ramach kryterium ocenie podlegać będzie, czy projekt został ujęty w załączniku nr 2 do Planu Transportowego Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 r	0/1	TAK
2.	Zgodność z celami strategicznymi rozwoju systemu transportowego na Mazowszu	W ramach kryterium ocenie podlegać będzie, czy projekt wpisuje się w cele strategiczne i kierunki rozwoju systemu transportowego na Mazowszu, określone w Planie Transportowym Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 r.	0/1	TAK
3.	Komplementarność	W ramach kryterium ocenie podlega czy projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji. Projekt wykazuje komplementarność z: <ul style="list-style-type: none"><li>- projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, lub</li><li>- z równolegle realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji, lub</li><li>- komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równolegle realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji</li></ul>	0/1	TAK
4.	Podniesienie parametrów infrastruktury drogowej	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 <u>przynajmniej do klasy G do klasy zgodnej z</u>	0/1	TAK

		<a href="#">dokumentami strategicznymi i/lub planistycznymi województwa i/lub</a> nacisku o nośności 11,5 t na oś.  Kryterium również uznaje się za spełnione w przypadku gdy przebudowywana droga <a href="#">będzie</a> posiadać powyższe parametry, albo projekt dotyczy budowy nowej drogi o wskazanych parametrach .		
5.	Kategoria drogi	W ramach kryterium ocenie podlega, czy projekt dotyczy budowy/ przebudowy drogi wojewódzkiej	0/1	TAK
6.	Zgodność ze szczegółowymi uwarunkowaniami określonymi dla Działania	W ramach kryterium ocenie podlega zgodność projektu ze szczegółowymi uwarunkowaniami określonymi dla Działania w opisie celu szczegółowego 3 (ii) w FEM 2021-2027 oraz w opisie Działania 4.1. w SZOP.  Kryterium uważa się za spełnione, jeśli projekt dotyczy inwestycji polegającej na budowie lub przebudowie dróg wojewódzkich, poprawiających dostępność do sieci TEN-T, obwodnic odciążających miasta od ruchu samochodowego, w szczególności tranzytowego, w tym inwestycji na rzecz poprawy bezpieczeństwa na tych drogach.	0/1	TAK
7.	Elementy infrastruktury drogowej wpływające na poprawę bezpieczeństwa ruchu	W ramach kryterium ocenie podlega czy w sposób kompleksowy ujęte zostały kwestie poprawy bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu drogowego (w tym: kierujących pojazdami, pieszych, pasażerów transportu zbiorowego, rowerzystów) oraz zagadnienia związane z wdrażaniem systemów ITS.	0/1	TAK
8.	Wykorzystanie zielono-niebieskiej infrastruktury	W ramach kryterium ocenie podlega czy w projekcie zaplanowano zapewnienie retencji lub podczyszczania wód opadowych poprzez wykorzystanie zielono-niebieskiej infrastruktury wykorzystującej rozwiązania oparte na przyrodzie (tam gdzie jest to technicznie możliwe)	0/1	TAK
9	<a href="#">Wspieranie bezemisyjnego transportu i oszczędności energii</a>	<a href="#">W ramach kryterium ocenie podlega czy w projekcie zaplanowano infrastrukturę wspierającą ładowanie pojazdów bezemisyjnych (łącza umożliwiające podłączenie ładowarek, publiczne miejsca do ładowania pojazdów bezemisyjnych) i/lub rozwiązania wspierające oszczędność energii, np. oświetlenie dróg typu LED, minimalizowanie długości drogi z aktywnym oświetleniem nocnym, ograniczanie jasności oświetlenia w okresie bezruchu, ograniczenie użycia sygnalizacji świetlnej do sytuacji niezbędnych, sygnalizacja świetlna typu LED, zasilanie wspierające elementy infrastruktury elektrycznej drogi z odnawialnych źródeł energii.</a>	0/1	<a href="#">TAK</a>

**Z komentarzem [WS1]:** Nie uważam, aby taki warunek był konieczny do spełnienia. Nie każda droga wymaga podniesienia klasy do poziomu G i nie w każdym warunkach. Ponadto z dokumentów programowych województwa (np. plan transportowy, plan zagospodarowania) może nie wynikać konieczność podniesienia klasy drogi aż do G i w takich wypadkach kryteria będą wymuszały działania uznane w planowaniu za niekonieczne, albo uniemożliwią modernizację drogi. Alternatywny zapis mógłby brzmieć: "[...]w stosunku do stanu wyjściowego, co oznacza dostosowanie dróg do klasy wynikającej z dokumentów strategicznych i/lub planistycznych i/lub nacisku o nośności [...]"

**Z komentarzem [WS2]:** Zgodnie z dążeniem do realizacji zasady DNSH w projektach drogowych powinien być wspierany bezemisyjny transport. Proponujemy kompleksową realizację takiego wsparcia w ramach modernizacji dróg.

