

Arkusz oceny merytorycznej

Wnioskodawca :

Nr ewidencyjny wniosku :

Oceniający :

Lp.	Kryterium	Punkty
1	wpływ realizacji zadania na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego (uwzględnia się działania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg, w tym pieszych i rowerzystów, ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i osób niepełnosprawnych, obejmujące m. in.: uspokojenie ruchu, separowanie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu pojazdów mechanicznych, w szczególności poprzez: budowę chodników i ścieżek rowerowych, poprawę oznakowania i oświetlenia drogi, a także jej wyposażenia w sygnalizację świetlną, oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego) – w skali ocen od 0 do 10 punktów;	Suma 1
	a) separacja ruchu pieszych od ruchu pojazdów:	
	- budowa chodnika, ciągu pieszo-rowerowego	T = 1 pkt, N = 0 pkt
	- budowa azyli dla pieszych	T = 1 pkt, N = 0 pkt
	- budowa zatok przystankowych	T = 1 pkt, N = 0 pkt
	- budowa sygnalizacji świetlnej (pełnej, wzbudzanej, ostrzegawczej lub doświetlenia przejścia dla pieszych)	T = 1 pkt, N = 0 pkt
	- montaż barier ochronnych	T = 1 pkt, N = 0 pkt
	b) usunięcie stałych obiektów z pobocza drogi lub osłonięcie stałych obiektów barierami sprężystymi	T = 1 pkt, N = 0 pkt
	c) poprawa jakości oznakowania na wnioskowanej długości budowanej / przebudowywanej / remontowanej drogi:	
	- oznakowanie poziome	T = 1 pkt, N = 0 pkt
	- oznakowanie pionowe	T = 1 pkt, N = 0 pkt
	d) budowa / modernizacja oświetlenia drogowego	T = 1 pkt, N = 0 pkt
	e) inne rozwiązania techniczne nie wymienione wyżej poprawiające w istotny sposób bezpieczeństwo na wnioskowanej długości budowanej/ przebudowywanej/remontowanej drogi (np. rozdzielenie kierunków ruchu, itp.) – wskazać jakie :	T = 1 pkt, N = 0 pkt

2	znaczenie zadania dla rozwoju spójnej, funkcjonalnej i efektywnej sieci dróg publicznych na obszarze województwa, poprzez: poprawę połączeń dróg lokalnych z drogami publicznymi wyższej kategorii, podniesienie parametrów użytkowych dróg oraz zwiększenie płynności ruchu (uwzględnia się w szczególności połączenia odcinków dróg objętych zadaniem z drogami krajowymi i wojewódzkimi, a w przypadku odcinków dróg gminnych – również z drogami powiatowymi, a także rozwiązania poprawiające przepustowość dróg) – w skali ocen od 0 do 7 punktów;	Suma 2
<u>Dla wnioskodawców – gmin :</u>		
a) droga gminna dojazdowa bezpośrednio do drogi powiatowej, wojewódzkiej i krajowej :		T = 4 pkt, N = 0 pkt
b) kontynuacja inwestycji na wnioskowanej drodze w latach 2005 – 2013:		T = 1 pkt, N = 0 pkt
c) parametry techniczne drogi zgodne z rozporządzeniem*:		
- szerokość pasa ruchu		T = 1 pkt, N = 0 pkt
- szerokość pobocza		T = 1 pkt, N = 0 pkt
<u>Dla wnioskodawców – powiatów :</u>		
a) droga powiatowa dojazdowa bezpośrednio do drogi wojewódzkiej i krajowej :		T = 4 pkt, N = 0 pkt
c) kontynuacja inwestycji na wnioskowanej drodze w latach 2005 – 2013:		T = 1 pkt, N = 0 pkt
c) parametry techniczne drogi zgodne z rozporządzeniem*:		
- szerokość pasa ruchu		T = 1 pkt, N = 0 pkt
- szerokość pobocza		T = 1 pkt, N = 0 pkt
3	współpraca jednostek oraz innych podmiotów przy realizacji zadania (uwzględnia się w szczególności wielkość udziału partnerów jednostki w jej wkładzie własnym) – w skali ocen od 0 do 5 punktów;	Suma 3
<u>Dla wnioskodawców – gmin :</u>		
a) projekt realizowany w partnerstwie pomiędzy gminami lub między gminą a powiatem lub w partnerstwie z podmiotami gospodarczymi:		T = 2 pkt, N = 0 pkt
udział partnera we wkładzie własnym wnioskodawcy :		
- brak udziału finansowo-rzeczowego		= 0 pkt
- udział do 10 % włącznie		= 1 pkt
- udział powyżej 10 % do 30 % włącznie		= 2 pkt
- udział powyżej 30 %		= 3 pkt

<u>Dla wnioskodawców – powiatów :</u>		
	a) projekt realizowany w partnerstwie pomiędzy powiatami lub między gminą a powiatem lub w partnerstwie z podmiotami gospodarczymi : T = 2 pkt, N = 0 pkt	
	udział partnera we wkładzie własnym wnioskodawcy :	
	- brak udziału finansowo-rzeczowego = 0 pkt	
	- udział do 10 % włącznie = 1 pkt	
	- udział powyżej 10 % do 30 % włącznie = 2 pkt	
	- udział powyżej 30 % = 3 pkt	
4	znaczenie zadania dla odbudowy i przywrócenia funkcji komunikacyjnej dróg uszkodzonych lub zniszczonych w wyniku klęski żywiołowej (uwzględnia się w szczególności rozmiar szkód oraz wynikające z nich zakłócenia w lokalnym układzie komunikacyjnym) – w skali ocen od 0 do 5 punktów;	Suma 4
	a) uszkodzenie drogi wprowadza zakłócenia w lokalnym układzie komunikacyjnym T = 2 pkt, N = 0 pkt	
	b) uszkodzenie drogi uniemożliwia ruch na danym odcinku drogi (decyzja PINB) T = 3 pkt, N = 0 pkt	
5	znaczenie zadania dla rozwoju obszarów wiejskich (uwzględnia się w szczególności objęcie zadaniem odcinków dróg zapewniających połączenie komunikacyjne niezbędne dla rozwoju obszaru wiejskiego lub zapobiegające jego marginalizacji) – w skali ocen od 0 do 5 punktów; (obszar wiejski zgodnie z PROW)	Suma 5
	a) inwestycja drogowa realizowana jest na terenie gminy wiejskiej, gminy miejsko-wiejskiej, z wyłączeniem miejscowości liczących pow. 20 tys. mieszkańców lub gminy miejskiej z wyłączeniem miejscowości powyżej 5 tys. mieszkańców T = 2 pkt, N = 0 pkt	
	b) droga stanowi jedyne połączenie z większą miejscowością/siedzibą gminy T = 3 pkt, N = 0 pkt	
6	wpływ realizacji zadania na poprawę dostępności komunikacyjnej lokalnych ośrodków gospodarczych , a także przedsiębiorstw i zakładów pracy o istotnym znaczeniu dla społeczności lokalnej, sprzyjający podniesieniu atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności tych ośrodków oraz tworzeniu nowych miejsc pracy – w skali ocen od 0 do 3 punktów;	Suma 6
	a) inwestycja na drodze poprawia dostęp do lokalnych ośrodków gospodarczych, przedsiębiorstw i zakładów pracy o istotnym znaczeniu dla społeczności lokalnej T = 1 pkt, N = 0 pkt	
	b) inwestycja realizowana na drodze stanowiącej bezpośrednie połączenie z lokalnym ośrodkiem gospodarczym, przedsiębiorstwami i zakładami pracy o istotnym znaczeniu dla społeczności lokalnej T = 2 pkt, N = 0 pkt	

7	wpływ realizacji zadania na poprawę dostępności komunikacyjnej instytucji publicznych i innych instytucji świadczących usługi publiczne, ułatwienie dostępu obywateli do świadczonych przez nie usług i podniesienie efektywności realizacji zadań publicznych m.in. w obszarze ochrony zdrowia, edukacji i administracji publicznej (uwzględnia się w szczególności objęcie zadaniem odcinków dróg zapewniających dogodny dojazd do publicznego zakładu opieki zdrowotnej, publicznej szkoły lub przedszkola, urzędu) – w skali ocen od 0 do 3 punktów;	Suma 7
inwestycja drogowa przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie lub zapewnia bezpośredni dogodny dojazd do instytucji publicznych i świadczących usługi publiczne, w szczególności w obszarze ochrony zdrowia, edukacji i administracji publicznej		
- do 1 instytucji = 1 pkt		
- do 2 instytucji = 2 pkt		
- do 3 i więcej instytucji = 3 pkt		
8	wpływ realizacji zadania na poprawę połączeń drogowych istotnych dla sprawnej realizacji zadań państwa o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa obywateli , w szczególności w obszarze bezpieczeństwa i porządku publicznego, ochrony przeciwpożarowej, ratownictwa, zarządzania kryzysowego, ochrony granicy państwowej – w skali ocen od 0 do 2 punktów;	Suma 8
inwestycja drogowa przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie lub zapewnia bezpośredni dogodny dojazd do jednej lub więcej instytucji o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa obywateli T = 2 pkt, N = 0 pkt		
Łączna suma punktów 0 – 40		

Dodatkowe wyjaśnienia :

Podpis dokonującego oceny:

Bydgoszcz, dnia

*Rozporządzenie ministra transportu i gospodarki morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z dnia 14 maja 1999 r. Nr 43, poz. 430)

Parametry funkcjonalno-użytkowe drogi:

Klasa drogi	Z – zbiorcza	L – lokalna	D - dojazdowa
szerokość pasa ruchu	min. 2,75 x 2	min. 2,50 x 2	min. 2,50 x 2
szerokość pobocza	min. 1,0 m x 2	min. 0,75 m x 2	min. 0,75 m x 2

- kategoria ruchu na jaką droga została zaprojektowana : KR1, KR2, KR3,
- konstrukcja nawierzchni

