



WOJEWODA KUJAWSKO-POMORSKI

**Kryteria oceny wniosków
o dofinansowanie w ramach**

FUNDUSZU DRÓG SAMORZĄDOWYCH

(nabór wniosków na rok 2020 nr 2/2019/FDS)

KRYTERIUM 1 – POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO (max 6 pkt)

1.1. Poprawa poziomu BRD – max 2,0 pkt

W celu dokonania oceny w ramach przedmiotowego kryterium komisja odwołuje się do opracowania pt. „Klasyfikacja ryzyka dla wybranych rodzajów wypadków drogowych na drogach wojewódzkich oraz dla obszarów województw i powiatów w latach 2015 – 2017 wraz przedstawieniem wyników na mapach”, gdzie zidentyfikowano wartości LOSiCR (Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych). Złożone wnioski będą oceniane w zakresie BRD na podstawie poniższej tabeli, odnoszącej się do danych zamieszczonych w opracowaniu, z uwzględnieniem punktacji ustalonej przez wojewodę:

Nazwa	Typ powiatu	Ludność		Ofiary śmiertelne i ciężko ranni		Punktacja
		[m]	LOSiCR	Klasa ryzyka	Poziom ryzyka	
		[tys. mieszk.]	(ofiar/ 3 lata)			
aleksandrowski	ziemski	55,3	28	A	Bardzo małe	0
brodnicki	ziemski	78,6	49	A	Bardzo małe	0
bydgoski	ziemski	114,4	117	D	Duże	2
chełmiński	ziemski	52,2	35	A	Bardzo małe	0
golubsko-dobrzyński	ziemski	45,3	39	A	Bardzo małe	0
grudziądzki	ziemski	40,4	59	B	Małe	0
inowrocławski	ziemski	162,0	94	C	Średnie	1
lipnowski	ziemski	66,6	81	C	Średnie	1
m. Bydgoszcz	grodzki	353,9	135	D	Duże	2
m. Grudziądz	grodzki	96,0	25	A	Bardzo małe	0
m. Toruń	grodzki	202,5	183	E	Bardzo duże	2
m. Włocławek	grodzki	112,5	140	D	Duże	2
mogileński	ziemski	46,2	24	A	Bardzo małe	0
nakielski	ziemski	86,8	110	D	Duże	2
radziejowski	ziemski	41,2	41	A	Bardzo małe	0
rypiński	ziemski	44,2	25	A	Bardzo małe	0
sępoleński	ziemski	41,4	19	A	Bardzo małe	0
świecki	ziemski	99,7	91	C	Średnie	1
toruński	ziemski	104,5	181	E	Bardzo duże	2
tucholski	ziemski	48,4	36	A	Bardzo małe	0
wąbrzeski	ziemski	34,8	34	A	Bardzo małe	0
włocławski	ziemski	86,6	261	E	Bardzo duże	2
żniński	ziemski	70,5	56	B	Małe	0

Skala punktacji: b.małe/małe - 0 pkt; średnie - 1 pkt; duże/b. duże – 2 pkt

Sposób oceny

Podczas oceny komisja jest zobowiązana wyszukać dany powiat w załączonej tabeli i przyznać punkty zgodnie ze skalą zatwierdzoną przez wojewodę. Dla zadań na drogach gminnych należy przyjąć założenie, że gmina uzyskuje punkty adekwatnie do ryzyka, jakim objęty jest powiat, w którym jest ona usytuowana. Zatem Komisja jest zobowiązana zidentyfikować, na obszarze jakiego powiatu usytuowana jest gmina, następnie odszukać powiat zgodnie z procesem opisanym powyżej i przyznać wnioskodawcy punkty w odniesieniu do ryzyka jakim objęty został powiat.

1.2. Poprawa bezpieczeństwa pieszych – max 2,0 pkt

W celu dokonania oceny w ramach przedmiotowego kryterium komisja odwołuje się do dwóch opracowań:

1. „Klasyfikacja ryzyka dla wybranych rodzajów wypadków drogowych na drogach wojewódzkich oraz dla obszarów województw i powiatów w latach 2015 – 2017 wraz przedstawieniem wyników na mapach”, gdzie zidentyfikowano wartości poziomu ryzyka stania się ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną w wypadku drogowym z udziałem pieszych w danym powiecie.

Złożone wnioski będą oceniane w zakresie podkryterium na podstawie poniższej tabeli, odnoszącej się do danych zamieszczonych w opracowaniu, z uwzględnieniem punktacji ustalonej przez wojewodę:

Nazwa	Typ powiatu	Ludność		Ofiary śmiertelne i ciężko ranni		Punktacja
		[m]	LOSiCR	Klasa ryzyka	Poziom ryzyka	
		[tys. mieszk.]	(of. śmiert, ciężko ranni./ 3 lata)			
aleksandrowski	ziemski	55,3	3	A	Bardzo małe	1
brodnicki	ziemski	78,6	7	A	Bardzo małe	1
bydgoski	ziemski	114,4	13	B	Małe	1
chełmiński	ziemski	52,2	6	A	Bardzo małe	1
golubsko-dobrzyński	ziemski	45,3	6	A	Bardzo małe	1
grudziądzki	ziemski	40,4	10	B	Małe	1
inowrocławski	ziemski	162,0	26	D	Duże	2
lipnowski	ziemski	66,6	13	B	Małe	1
m. Bydgoszcz	grodzki	353,9	69	E	Bardzo duże	2
m. Grudziądz	grodzki	96,0	14	B	Małe	1
m. Toruń	grodzki	202,5	83	E	Bardzo duże	2
m. Włocławek	grodzki	112,5	67	E	Bardzo duże	2
mogileński	ziemski	46,2	1	A	Bardzo małe	1
nakielski	ziemski	86,8	22	C	Średnie	2
radziejowski	ziemski	41,2	8	A	Bardzo małe	1
rypiński	ziemski	44,2	5	A	Bardzo małe	1
sępoleński	ziemski	41,4	5	A	Bardzo małe	1
świecki	ziemski	99,7	10	B	Małe	1
toruński	ziemski	104,5	22	C	Średnie	2
tucholski	ziemski	48,4	2	A	Bardzo małe	1
wąbrzeski	ziemski	34,8	5	A	Bardzo małe	1
włocławski	ziemski	86,6	35	D	Duże	2
żniński	ziemski	70,5	6	A	Bardzo małe	1

Skala punktacji: b. małe/małe - 1 pkt; średnie / duże / b. duże - 2 pkt

2. „Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu pieszych – wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych”

Sposób oceny

Podczas oceny komisja jest zobowiązana wyszukać dany powiat w załączonej tabeli i przyznać punkty zgodnie ze skalą zatwierdzoną przez wojewodę. Dla zadań na drogach gminnych należy przyjąć założenie, że gmina uzyskuje punkty adekwatnie do ryzyka, jakim objęty jest powiat, w którym jest ona usytuowana. Zatem Komisja jest zobowiązana zidentyfikować, na obszarze jakiego powiatu usytuowana jest gmina, następnie odszukać powiat zgodnie z procesem opisanym powyżej i przyporządkować punktację w odniesieniu do ryzyka jakim objęty został powiat, uwzględniając jednocześnie warunek zastosowania rozwiązania wynikającego z *Wytycznych organizacji bezpiecznego ruchu pieszych – wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych*:

- dla istniejących dróg:

rozwiązania zastosowane na przejściach dla pieszych spełniają wymagania określone w wytycznych w stosunku do klasy oświetlenia i zasady doboru rozwiązania oświetleniowego;

- dla nowobudowanych odcinków dróg:

rozwiązania zastosowane na przejściach dla pieszych spełniają wymagania określone w wytycznych odnoszące się do ustalania konieczności oświetlenia przejść dla pieszych, określanie klasy oświetlenia i zasady doboru rozwiązania oświetleniowego.

Warunkiem przyznania punktacji w przedmiotowym podkryterium jest zastosowanie na przejściach dla pieszych ww. rozwiązań dotyczących oświetlenia.

Komisja przyznaje punkty biorąc pod uwagę punktację wynikającą z tabeli oraz jako wagę liczbę przejść dla pieszych w ramach zadania objętego wnioskiem:

1. jedno przejście dla pieszych – 0,5
2. dwa i więcej przejść dla pieszych – 1

Przykład:

Punktacja wynikająca z tabeli – 2 (średni poziom ryzyka)

Liczba przejść dla pieszych uwzględniających zastosowanie rozwiązań dot. oświetlenia określonych w Wytycznych – 1

Punktacja w ramach podkryterium: $2 \times 0,5 = 1$ punkt

1.3. Zarządzanie prędkością – max 2,0 pkt

W celu dokonania oceny w ramach przedmiotowego kryterium komisja odwołuje się do dwóch opracowań:

1. „Klasyfikacja ryzyka dla wybranych rodzajów wypadków drogowych na drogach wojewódzkich oraz dla obszarów województw i powiatów w latach 2015 – 2017 wraz przedstawieniem wyników na mapach”, gdzie zidentyfikowano ogólne ryzyko społeczne obrazujące liczbę ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wyniku wypadku spowodowanego niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu w okresie ostatnich 3 lat.

Złożone wnioski będą oceniane w zakresie podkryterium na podstawie poniższej tabeli, odnoszącej się do danych zamieszczonych w opracowaniu, z uwzględnieniem punktacji ustalonej przez wojewodę:

Nazwa	Typ powiatu	Ludność		Ofiary śmiertelne i ciężko ranni		Punktacja
		[m]	LOSiCR	Klasa ryzyka	Poziom ryzyka	
		[tys. mieszk.]	(of. śmiert, ciężko ranni./ 3 lata)			
aleksandrowski	ziemski	55,3	10	B	Małe	1
brodnicki	ziemski	78,6	18	B	Małe	1
bydgoski	ziemski	114,4	29	C	Średnie	2
chełmiński	ziemski	52,2	12	B	Małe	1
golubsko-dobrzyński	ziemski	45,3	13	B	Małe	1
grudziądzki	ziemski	40,4	25	C	Średnie	2
inowrocławski	ziemski	162,0	35	D	Duże	2
lipnowski	ziemski	66,6	22	C	Średnie	2
m. Bydgoszcz	grodzki	353,9	12	B	Małe	1
m. Grudziądz	grodzki	96,0	1	A	Bardzo małe	1
m. Toruń	grodzki	202,5	9	A	Bardzo małe	1
m. Włocławek	grodzki	112,5	16	B	Małe	1
mogileński	ziemski	46,2	9	A	Bardzo małe	1
nakielski	ziemski	86,8	20	C	Średnie	2
radziejowski	ziemski	41,2	8	A	Bardzo małe	1
rypiński	ziemski	44,2	5	A	Bardzo małe	1
sępoleński	ziemski	41,4	10	B	Małe	1
świecki	ziemski	99,7	32	D	Duże	2
toruński	ziemski	104,5	32	D	Duże	2
tucholski	ziemski	48,4	10	B	Małe	1
wąbrzeski	ziemski	34,8	7	A	Bardzo małe	1
włocławski	ziemski	86,6	81	E	Bardzo duże	2
żniński	ziemski	70,5	27	C	Średnie	2

Skala punktacji: b. małe/małe - 1 pkt; średnie / duże / b. duże - 2 pkt

2. „Wytyczne zarządzania prędkością na drogach samorządowych” - Część III - Katalog wybranych środków zarządzania prędkością

Katalog obejmuje następujące karty środków zarządzania prędkością:

Karta	Grupa środków	Rozwiązanie – środek zarządzania prędkością - parametry środka oraz warunki stosowania zgodnie z Wytycznymi
K-01 K-02 K-03 K-04	Lokalne ograniczenia prędkości	Znak B-33
K-05	Środki stosowane kompleksowo i w miejscach szczególnych	<ul style="list-style-type: none"> progi zwalniające liniowe, wyspowe i płytowe, przejścia dla pieszych wyniesione, zabezpieczenie obszarów szkolnych
K-06	Uspokojenie ruchu oraz lokalne ograniczenia prędkości	wyspa wjazdowa do obszaru zabudowanego, rozdzielająca przeciwne kierunki ruchu, powodująca odgięcie toru jazdy i zawężenie przekroju poprzecznego dostępnego dla pojazdów
K-07	Uspokojenie ruchu	Środki uspokojenia ruchu w obrębie skrzyżowań (małe rondo, mini rondo, skrzyżowanie wyniesione), przejść dla pieszych (wyspa azylu dla pieszych, progi wyspowe przy przejściu dla pieszych). Dodatkowo progi wyspowe dla wsparcia lokalnego ograniczenia prędkości poza przejściami dla pieszych
K-08		zmiana przekroju poprzecznego (pas wielofunkcyjny i skrzyżowania z wydzielonymi

		relacjami ruchu) z przebudową skrzyżowań na małe ronda i mini ronda oraz dodatkowo elementy typu progi zwalniające (wyspawce lub o dużym skosie najazdowym). Dodatkowo możliwe do zastosowania naprzemienne parkowanie wzdłuż krawędzi drogi, powodujące wygięcie toru jazdy przy przejeździe przez miejscowość lub osiedle mieszkaniowe (dla dróg L)
K-09	Obszarowe ograniczenia prędkości	zastosowanie znaków B-43 i D-40 o stałej treści występujących samodzielnie / znaków B-43 i D-40 o stałej treści w połączeniu z tablicami informującymi o skrzyżowaniach równorzędnych, / dodatkowo znaków B-2 i D-3 o stałej treści w połączeniu z dopuszczonym dwukierunkowym ruchem rowerowym (tabliczka T-22), / dodatkowo znaków poziomych odwzorowujących znaki pionowe B-33 (ograniczenie prędkości do 30 km/h), (również w wersji kolorowej), z możliwym dodatkowym napisem „STREFA”
K-10		oznakowanie stref zamieszkania znakami D-40 i D-41 i stref ograniczenia prędkości do 30 km/h, tzw. „tempo 30” znakami B-43 i B44; Możliwe jest stosowanie: wszystkich znaków pionowych i poziomych wskazanych w karcie K-09, dodatkowej tablicy informującej o wjeździe w strefę ruchu uspokojonego, progów zwalniających liniowych, wyniesionych przejść dla pieszych, wyniesionych skrzyżowań, skrzyżowań typu mini ronda
K-11	Nadzór prędkości	nadzór z wykorzystaniem automatycznych urządzeń pomiarowych w miejscach oznakowanych znakiem D-51
K-12		Nadzór prędkości na dłuższym odcinku drogi może być realizowany przy pomocy automatycznych rejestratorów prędkości i cech identyfikujących pojazdy na odcinku oznakowanym znakiem D-51 z tabliczką informującą o kontroli średniej prędkości.

Sposób oceny

Podczas oceny komisja jest zobowiązana wyszukać dany powiat w załączonej tabeli i przyznać punkty zgodnie ze skalą zatwierdzoną przez wojewodę. Dla zadań na drogach gminnych należy przyjąć założenie, że gmina uzyskuje punkty adekwatnie do ryzyka, jakim objęty jest powiat, w którym jest ona usytuowana. Zatem Komisja jest zobowiązana zidentyfikować, na obszarze jakiego powiatu usytuowana jest gmina, następnie odszukać powiat zgodnie z procesem opisanym powyżej i przyporządkować punktację w odniesieniu do ryzyka jakim objęty został powiat, uwzględniając jednocześnie warunek zastosowania rozwiązania (elementu) wynikającego z *Wytucznych zarządzania prędkością na drogach samorządowych - Część III - Katalog wybranych środków zarządzania prędkością.*

Warunkiem przyznania punktacji w przedmiotowym podkryterium jest zastosowanie ww. rozwiązań – środków określonych w katalogu.

Komisja przyznaje punkty biorąc pod uwagę punktację wynikającą z tabeli oraz jako wagę liczbę zastosowanych środków/rozwiązań w zakresie zarządzania prędkością dotyczących zadania objętego wnioskiem:

1. zastosowanie co najmniej jednego elementu w ramach jednej grupy środków – 0,5
2. zastosowanie elementów w ramach dwóch i więcej grupy środków – 1

Przykład 1:

Punktacja wynikająca z tabeli – 1 (b.mały/mały poziom ryzyka)

Zastosowanie 2 środków w ramach grupy „Uspokojenie ruchu” – 0,5

Punktacja w ramach podkryterium: $1 \times 0,5 = 0,5$ punktu

KRYTERIUM 2 – ZAPEWNIENIE SPÓJNOŚCI SIECI DRÓG PUBLICZNYCH max 3,0 pkt

2.1. Połączenie z drogami wyższego rzędu – max 3,0 pkt

W ramach podkryterium uwzględnia się znaczenie danej drogi objętej wnioskiem o dofinansowanie w sieci dróg publicznych w zakresie powiązania z drogami wyższej kategorii.

Sposób oceny

Zapewnienie spójności dróg publicznych (max 3 pkt) – 1,0 pkt za każde bezpośrednie połączenie drogi z drogą wyższej kategorii.

KRYTERIUM 3 – PODNOSZENIE STANDARDÓW TECHNICZNYCH DRÓG max 8 pkt remont / 11 pkt przebudowa/rozbudowa/budowa

3.1. Remont – max 8,0 pkt

- 1) Wartości punktacji dla poszczególnych parametrów wyliczane są automatycznie jako średnie ważone z punktacji przyznanych poszczególnym odcinkom dróg realizowanym w ramach jednego zadania (ocenie podlega każdy odcinek drogi osobno).
- 2) Ocena polega na wybraniu z listy odpowiedniej wartości punktowej zgodnie z poniższą tabelą:

	Zadanie	
	obejmuje	nie obejmuje
jezdnie	2,0 pkt	0,0 pkt
pobocza / chodniki	2,0 pkt	0,0 pkt
skrzyżowania	2,0 pkt	0,0 pkt
zatoki autobusowe / perony na przystankach komunikacyjnych	1,0 pkt	0,0 pkt
system odwodnienia (rowy, kanalizacja deszczowa i inne)	1,0 pkt	0,0 pkt

3.2. Przebudowa/rozbudowa/budowa – max 11,0 pkt

3.2.1. Klasa drogi – max 1,0 pkt

- 1) Wartość punktacji dla parametru „Klasa drogi” wyliczana jest automatycznie jako średnia ważona z punktacji przyznanych poszczególnym odcinkom dróg realizowanym w ramach jednego zadania (ocenie podlega każdy odcinek drogi osobno).
- 2) Ocena polega na wybraniu z listy odpowiedniej wartości punktowej zgodnie z poniższą tabelą:

gminna	przebudowa/ rozbudowa / budowa	D, L	1,0 pkt
		Z, G, GP,	0,5 pkt
powiatowa	przebudowa	Z	1,0 pkt
		L, G, GP	0,5 pkt
	rozbudowa / budowa	Z	1,0 pkt
		G,GP	0,5 pkt

3.2.2. Jezdnie – max 2,0 pkt

- 1) Wartość punktacji dla parametru „Jezdnie” wyliczana jest automatycznie jako średnia ważona z punktacji przyznanych poszczególnym odcinkom dróg realizowanym w ramach jednego zadania (ocenie podlega każdy odcinek drogi osobno).
- 2) Ocena polega na wybraniu z listy odpowiedniej wartości punktowej zgodnie z poniższą tabelą:

Przekrój:		1 × 1 (z mijankami)	
szerokość pasa ruchu	D, L, Z	≥ 3,50 m	0,5 pkt

Przekroje:		1 × 2 (i więcej) 2 × 2 (i więcej)	
szerokość pasa ruchu	D	2,50 m	2,0 pkt
		2,25 m, 2,75m, 3,00m, 3,25m, 3,50m	1,0 pkt
	L	2,75 m, 2,50m, 3,00m, 3,25m, 3,50m	2,0 pkt
	Z	3,00 m	2,0 pkt
		2,75 m, 3,25m, 3,50m	1,0 pkt
	G	3,50 m	2,0 pkt
		3,25 m	1,0 pkt
	GP	3,50 m	2,0 pkt
		3,25 m	1,0 pkt

3.2.3. Ruch pieszych – chodniki i pobocza max 2,0 pkt

Wartość punktacji dla parametru „Ruch pieszych” wyliczana jest automatycznie jako średnia ważona z punktacji przyznanych oddzielnie za chodniki i pobocza.

Chodniki

Ocena polega na określeniu rodzaju chodnika o największym udziale w łącznej długości odcinków drogi/dróg i przyznaniu punktów za zgodność z poniższymi parametrami:

usytuowany przy jezdni	jeżeli jego szerokość jest $\geq 2,0$ m	2,0 pkt
odsunięty od jezdni	jeżeli jego szerokość jest $\geq 1,5$ m	2,0 pkt

Pobocza

Ocena polega na określeniu - oddzielnie dla każdego odcinka drogi – rodzaju pobocza o większym udziale w łącznej długości poboczy na tym odcinku drogi i przyznaniu punktów za zgodność z poniższymi parametrami:

gruntowe o szerokości	GP	$\geq 1,50$ m	2,0 pkt
	G	$\geq 1,25$ m	2,0 pkt
	Z	$\geq 1,00$ m	2,0 pkt
	L	$\geq 0,75$ m	2,0 pkt
	D	$\geq 0,75$ m	2,0 pkt

3.2.4. Ruch rowerów – max 1,0 pkt

Ocena polega na określeniu miejsca odbywania się ruchu rowerów o największym udziale w łącznej długości odcinków drogi/dróg i wybraniu z listy odpowiedniej wartości punktowej zgodnie z poniższą tabelą:

poza jezdnią	1,0 pkt
po jezdni po pasie ruchu dla rowerów	0,5 pkt

3.2.5. Przystanki komunikacyjne – max 1,0 pkt

Ocena polega na określeniu udziału przystanków komunikacyjnych wyposażonych w perony w łącznej liczbie przystanków komunikacyjnych dla wszystkich odcinków drogi/dróg i przyznaniu **1,0 pkt** w przypadku co najmniej 50% przystanków komunikacyjnych wyposażonych w perony.

3.2.6. Odwodnienie – max 1,0 pkt

Ocena polega na określeniu rodzaju odwodnienia, za pomocą którego odwadniane są odcinki o największym udziale w łącznej długości odcinków i przyznaniu **1,0 pkt** za spełnienie jednego z poniższych warunków:

Kanalizacja - ze studzienkami ściekowymi (wpustami) zlokalizowanymi w całości lub w części poza jezdnią	1,0 pkt
rów/rowy	1,0 pkt

3.2.7. Skrzyżowania – max 2,0 pkt

Ocena polega na przyznaniu **1,0 pkt** za każde skrzyżowanie objęte przebudową, rozbudową lub budową w ramach zadania, lecz łącznie nie więcej niż **2,0 pkt**.

3.2.8. Rozwiązania dodatkowe/specjalne – max 1,0 pkt

Ocena polega na wybraniu z listy odpowiedniej wartości punktowej, przy czym za każdy wskazany zakres przyznaje się **0,5 pkt**, zgodnie z poniższą tabelą, lecz łącznie nie więcej niż **1,0 pkt**:

1.	Zadanie obejmuje budowę/rozbudowę/przebudowę sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu, lub na przejeździe dla rowerzystów
2.	Zadanie obejmuje budowę/rozbudowę/przebudowę oznakowania aktywnego lub sygnalizacji ostrzegawczej na przejściu dla pieszych lub na przejeździe dla rowerzystów
3.	Zadanie obejmuje budowę/rozbudowę/przebudowę radaru ze znakiem/tablicą zmiennej treści (aktywną), informującego o prędkości ruchu pojazdu
4.	Zadanie obejmuje budowę/rozbudowę/przebudowę drogi na dojeździe do przejazdu kolejowego-drogowego kategorii „D” lub „C”
5.	Zadanie obejmuje budowę/rozbudowę/przebudowę oznakowania aktywnego na dojeździe do przejazdu kolejowo-drogowego

KRYTERIUM 4 – ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ max 4 pkt

4.1. Realizacja potrzeb w zakresie publicznego transportu zbiorowego – max 3,0 pkt

Ocena polega na określeniu, czy po danej drodze odbywa się transport zbiorowy lub jest planowane jego uruchomienie w wyniku realizacji inwestycji, a następnie odniesienie się do poniższej listy i wybranie odpowiedniej wartości punktowej:

Zadanie dotyczy drogi, która jest wykorzystywana na potrzeby publicznego transportu zbiorowego, w tym na drodze odbywa się transport zbiorowy dzieci do szkół	3,0 pkt
Zadanie dotyczy drogi, która będzie wykorzystywana na potrzeby publicznego transportu zbiorowego w efekcie realizacji inwestycji	2,0 pkt
Zadanie dotyczy drogi, która jest wykorzystywana na potrzeby publicznego transportu zbiorowego wyłącznie w zakresie transportu zbiorowego dzieci do szkół	1,0 pkt

4.2. Wpływ zadania na poprawę dostępności do budynków użyteczności publicznej – max 1,0 pkt

Ocena polega na stwierdzeniu, czy dany odcinek drogi objęty zadaniem zapewni bezpośredni dostęp do nieruchomości gruntowej, na której znajduje się budynek użyteczności publicznej lub na której rozpoczęto budowę budynku użyteczności publicznej.

W przypadku, gdy zadanie dotyczy drogi, która zapewnia bezpośredni dostęp do nieruchomości gruntowej, na której znajduje się budynek użyteczności publicznej przyznaje się **1,0 pkt**.

4.3. Wpływ zadania na zapewnienie funkcjonowania przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* - max 5,0 pkt

Ocena polega na określeniu, czy na drodze objętej wnioskiem o dofinansowanie z FDS planowany jest do uruchomienia przewóz autobusowy, przy wykorzystaniu dofinansowania w ramach ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, a następnie określenie liczby linii i wybranie odpowiedniej wartości punktowej:

Liczba linii autobusowych planowanych do uruchomienia w ramach dofinansowania z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej	
1	3,0 pkt
2 i więcej	5,0 pkt

**Punktacja w ramach podkryterium przyznawana jest niezależnie od tego czy dana gmina/powiat jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego – przewóz autobusowy musi być realizowany na drodze wskazanej we wniosku o dofinansowanie z FDS (inwestycja na drodze objętej daną linią komunikacyjną).*

**KRYTERIUM 5 – POPRAWA DOSTĘPNOŚCI TERENÓW INWESTYCYJNYCH
max 6 pkt**

5.1. Dostępność do terenów inwestycyjnych – max 3,0 pkt

W przypadku potwierdzenia występowania terenów inwestycyjnych na obszarze danej jednostki administracyjnej (odpowiednio gmina/powiat) na podstawie przedłożonej przez wnioskodawcę dokumentacji (zatwierdzony plan zagospodarowania przestrzennego dla terenu inwestycyjnego), ocena polega na określeniu położenia terenu inwestycyjnego w stosunku do realizowanej inwestycji drogowej i wybraniu z listy odpowiedniej wartości punktowej zgodnie z poniższą tabelą:

Droga zapewnia bezpośredni dojazd do terenu inwestycyjnego	3,0 pkt
Droga zapewnia pośredni dojazd do terenu inwestycyjnego	1,0 pkt

5.2. Poprawa dostępności do terenów objętych inwestycjami mieszkaniowymi w ramach Programu „Mieszkanie+” – max 3,0 pkt

W przypadku, gdy zadanie dotyczy drogi, która zapewnia dostęp do nieruchomości, na której są planowane lub realizowane inwestycje mieszkaniowe podejmowane w ramach programu „Mieszkanie+” przyznaje się **3,0 pkt**.

**KRYTERIUM 6 – WYRÓWNANIE POTENCJAŁU SPOŁECZNO -
GOSPODARCZEGO JST I ZAPEWNIENIE SPÓJNOŚCI TERYTORIALNEJ
WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
max 10 pkt¹**

**6.1 Liczba wniosków o dofinansowanie, na podstawie których udzielono wsparcia –
max 5,0 pkt**

Ocena wniosku w ramach kryterium uwzględnia doświadczenia z realizacji rządowych programów drogowych w zakresie liczby wniosków o dofinansowanie, na podstawie których udzielono wsparcia poszczególnym jednostkom samorządu terytorialnego. Złożone wnioski ocenia się na podstawie poniższej tabeli poprzez wybranie odpowiedniej wartości punktowej:

Liczba wniosków, na podstawie których udzielono dofinansowania na zadania drogowe w latach 2016-2019*	Punktacja
0	5,0 pkt
1	4,0 pkt
2	3,0 pkt
3	2,0 pkt
4 i więcej	1,0 pkt

*dotyczy wniosków w ramach PGiPID na lata 2016-2019 (w tym wniosków, złożonych w ramach edycji 2019 finansowanej z Funduszu Dróg Samorządowych) oraz Programu na rzecz Rozwoju oraz Konkurencyjności Regionów poprzez Wsparcie Lokalnej Infrastruktury Drogowej

6.2 Wysokość dofinansowania na realizację zadań na drogach lokalnych – max 5,0 pkt

Ocena wniosku w ramach kryterium uwzględnia doświadczenia z realizacji rządowych programów drogowych w zakresie wysokości wsparcia udzielonego dotychczas na realizację zadań na drogach lokalnych poszczególnym jednostkom samorządu terytorialnego. Złożone wnioski ocenia się na podstawie poniższej tabeli poprzez wybranie odpowiedniej wartości punktowej:

Wysokość dofinansowania z budżetu państwa na zadania drogowe w latach 2016-2019*	Punktacja
0,00 zł	5,0 pkt
≤5 mln zł	4,0 pkt
>5 mln zł i ≤ 10 mln zł	3,0 pkt
>10 mln zł i ≤ 15 mln zł	2,0 pkt
>15 mln zł	1,0 pkt

*dotyczy dofinansowania w ramach PGiPID na lata 2016-2019 (w tym wsparcia w ramach Funduszu Dróg Samorządowych) oraz Programu na rzecz Rozwoju oraz Konkurencyjności Regionów poprzez Wsparcie Lokalnej Infrastruktury Drogowej

Podpis Wojewody Kujawsko-Pomorskiego

WOJEWODA
Kujawsko-Pomorski
Bogdan
Mikołaj Bogdanowicz

¹ **UWAGA!** W przypadku złożenia wniosków w liczbie większej niż jeden, w ramach kryterium nr 6, punkty mogą otrzymać tylko 3 pierwsze wnioski, tj. oceniane będą maksymalnie 3 wnioski danego wnioskodawcy złożone w ramach jednego naboru wniosków, zgodnie z nadanym priorytetem od 1 do 3.

