

Załącznik 1. Zestaw kryteriów oceny projektów transportowych/ przedsięwzięć związanych z budową dróg.

Nazwa kryterium:	Definicja i podkryteria
Kryterium 1. (KI) Koszty inwestycji i partycypacja mieszkańców [zł] – MIN	- Miara ekonomiczno – finansowa związana z realizacją poszczególnych projektów drogowych w Gminie Dopiewo z uwzględnieniem zarówno całkowitych kosztów realizacji przedsięwzięć, jak i składników ją pomniejszających, takich jak: poziom partycypacji mieszkańców w kosztach inwestycji i poziom kosztów już poniesionych przez Gminę Dopiewo wg stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego proces decyzyjny dotyczący rozpatrywanych inwestycji. W konstrukcji kryterium uwzględniono trzy podkryteria, obejmujące: jednostkowy koszt inwestycji, poziom partycypacji mieszkańców w kosztach inwestycji oraz poziom kosztów dotychczas poniesionych przez Gminę Dopiewo na realizację rozważanej inwestycji. Dwie kategorie kosztów inwestycji, wchodzące w skład tego kryterium, tj. jednostkowe koszty planowanych inwestycji i koszty już poniesione definiowane są w jednostkach monetarnych np. polskich złotych lub euro, zaś kategoria trzecia – poziom partycypacji mieszkańców w ponoszonych kosztach inwestycji wyrażona jest procentowo, jako poziom wsparcia finansowego mieszkańców dla realizowanej inwestycji. Kategorie ściśle inwestycyjne (finansowe) obejmują takie przewidywane składniki kosztów jak: koszty projektu i przygotowania inwestycji, koszty materiałowe, koszty pracy/ robocizny, koszty usług budowlanych i transportowych oraz inne koszty (wraz z kosztami już poniesionymi). Wszystkie trzy podkryteria kryterium KI są ostatecznie przeliczone na skalę punktową z przedziału 0-10 pkt. Podkryteria te są zdefiniowane w następujący sposób: Podkryterium 1.1. • Jednostkowy koszt inwestycji [zł/ km] - szacowany/ szacunkowy koszt realizacji 1 km inwestycji drogowej, ponoszonych przez gminę w poszczególnych projektach; wyrażony w jednostkach monetarnych np. polskich złotych lub euro na kilometr konstruowanej drogi. Obliczony na podstawie średnich kosztów porównywalnych projektów drogowych zrealizowanych w okresie ostatnich 2 lat poprzedzających proces decyzyjny dotyczący projektów drogowych (na podstawie ewidencji księgowej – wartość środków trwałych) oraz długości konstruowanej drogi w km i ostatecznie przeliczony na skalę punktową z przedziału 0-2 pkt. 0 pkt. – powyżej 5 mln/km 2 pkt. – od 0 do 4,99 mln/km Podkryterium 1.2. • Poziom partycypacji mieszkańców w kosztach inwestycji – procentowy udział deklarowanego wkładu własnego mieszkańców zamieszkujących przy danej drodze w kosztach inwestycji. Podkryterium określone na podstawie pisemnego oświadczenia mieszkańców zgodnie z uchwałą XXI/299/16 Rady Gminy Dopiewo z dnia 29.08.2016 i ostatecznie przeliczone na skalę punktową z przedziału 0-6 pkt., wg następującego schematu i stanu na 31 grudnia roku poprzedzającego proces decyzyjny dotyczący rozpatrywanych inwestycji: 0 – partycypacja na poziomie 20% 1 – partycypacja na poziomie 21%-25% 2 – partycypacja na poziomie 26%-30% 3 – partycypacja na poziomie 31%-35%

Nazwa kryterium:	Definicja i podkryteria
	4 – partycypacja na poziomie 36%-40% 5 – partycypacja na poziomie 41-50% 6 – partycypacja na poziomie powyżej 50% Podkryterium 1.3. Poziom kosztów poniesionych – poziom kosztów wyrażony w jednostkach monetarnych, np. polskich złotych lub euro, poniesionych przez Gminę Dopiewo na realizację rozważanych inwestycji według stanu na 31 grudnia roku poprzedzającego proces decyzyjny dotyczący rozpatrywanych inwestycji i ostatecznie przeliczone na skalę punktową z przedziału 0-2 pkt. 0 - brak poniesionych kosztów lub poniesiono koszty do kwoty 50 000,00 PLN 2 - poniesiono koszty przygotowania inwestycji w kwocie powyżej 50 000,00 PLN
Kryterium 2. (BD) Bezpieczeństwo drogowe [Punkty] – MAX	– Miara wpływu poszczególnych projektów transportowych na ogólny poziom bezpieczeństwa drogowego w systemie transportowym. Kryterium wyrażone poprzez liczbę zdarzeń/wypadków drogowych zarejestrowanych na rozważanej drodze w ciągu ostatnich 2 pełnych lat kalendarzowych, tj. do dnia 31 grudnia roku poprzedzającego proces decyzyjny dotyczący rozpatrywanych inwestycji i ostatecznie przeliczone na skalę punktową z przedziału 0-10 pkt., według następującego schematu: 10 – powyżej 10 zdarzeń drogowych 6 – od 6 do 10 zdarzeń drogowych 3 – od 2 do 5 zdarzeń drogowych 0 – brak zdarzeń drogowych lub 1 zdarzenie incydentalne
Kryterium 3. (PŚ) Przyjazność dla środowiska [Punkty] – MAX	– Miara bezpośredniego negatywnego wpływu projektów transportowych na środowisko naturalne. Kryterium definiowane jako liczba punktów oceniających negatywny wpływ poszczególnych przedsięwzięć (inwestycji) na środowisko w sąsiedztwie inwestycji i ostatecznie przeliczona na skalę punktową z przedziału 0-10 pkt. na podstawie dwóch podkryteriów: Podkryterium 3.1. Szacowana liczba drzew do wycięcia lub przesadzenia wg stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego proces decyzyjny dotyczący rozpatrywanych inwestycji [szt.] i ostatecznie przeliczona na skalę punktową z przedziału od 0 – 8 pkt, wg następującego schematu: 8 – nieznaczająca wycinka drzew do 24 sztuk 4 – mała wycinka drzew w zakresie od 25 do 50 sztuk 0 – duża wycinka drzew powyżej 50 sztuk Podkryterium 3.2. Ingerencja planowanej inwestycji w areał gminnych terenów zielonych o szczególnych walorach środowiskowo-rekreacyjnych, takich jak lasy, parki, skwery zielone, pomniki przyrody, tereny użytku ekologicznego (np. stawy, bagna), itp., przeliczona na skalę punktową z przedziału od 0 – 2 pkt, wg następującego schematu: 2 – brak ingerencji w areał terenów zielonych o szczególnych walorach środowiskowo - rekreacyjnych 0 – istnieje konieczność ingerencji w areał terenów zielonych o szczególnych walorach środowiskowo - rekreacyjnych

Nazwa kryterium:	Definicja i podkryteria
Kryterium 4. (KP) Komfort podróży [Punkty] – MAX	– Miara ogólnej wygody w odbywaniu podróży przez pasażera/mieszkańca Gminy Dopiewo w związku z realizacją rozważanych projektów transportowych. Wartość kryterium przeliczona na skalę punktową z przedziału 0-10 pkt. na podstawie dwóch podkryteriów (parametrów mających wpływ na komfort podróży), tj.: Podkryterium 4.1. Planowana poprawa warunków podróży - rozumiana jako podniesienie komfortu podróży pasażerskiej dzięki poprawie standardu sieci drogowej. W definicji podkryterium przyjęto, że realizacja przedsięwzięcia transportowego jest bardziej zalecana/ wymagana, gdy aktualny poziom infrastruktury drogowej na rozważanej drodze jest niski i mierzone będzie na skali punktowej od 0 – 5 pkt., wg następującego schematu: 5 – obecnie brak drogi 3 – obecnie droga gruntowa, naturalna lub wzmocniona (nieutwardzona) 1 – obecnie droga z kostką kamienną lub z płyt betonowych 0 – obecnie droga o nawierzchni bitumicznej/ asfaltowej lub betonowej Podkryterium 4.2. • Bezwzględny przyrost długości gminnych dróg utwardzonych, wyrażony w metrach [m] po realizacji planowanego projektu transportowego. Wartość podkryterium jest przeliczana na skalę punktową od 0 do 5 pkt., wg następującego schematu: 5 – droga powyżej 1000 m 3 – droga w przedziale od 501 do 999 m 1 – droga do 500 m
Kryterium 5. (DT) Dostępność transportowa [Punkty] – MAX	– Miara ogólnej „bliskości” i osiągalności systemu transportowego dla mieszkańców/ pasażerów Gminy Dopiewo. Kryterium to gwarantuje mieszkańcom/ pasażerom możliwość sprawnego i niezakłóconego dotarcia z różnych lokalizacji w gminie (w tym odizolowanych) do istniejącej sieci transportu drogowego (w tym indywidualnego i publicznego) oraz zapewnia możliwość dotarcia do wybranych lokalizacji w Gminie (zwłaszcza obiektów użyteczności publicznej). Kryterium skonstruowano w oparciu o trzy podkryteria, a jego wartość przeliczono na skalę punktową z przedziału 0-10 pkt., wg następującego schematu: Podkryterium 5.1. • Znaczenie projektowanej drogi dla zapewnienia dostępności do systemu transportu publicznego (przystanek autobusowy, dworzec kolejowy, węzeł przesiadkowy – parking Park & Ride). W definicji podkryterium uwzględniono liczbę powiązań danej drogi z punktami styku z systemem transportu publicznego, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego proces decyzyjny dotyczący rozpatrywanych inwestycji, którą przeliczono na skalę punktową z przedziału 0 – 2 pkt., wg następującego schematu: 2 – powyżej 2 punktów dostępu do systemu transportu publicznego 1 – od 1 do 2 punktów dostępu do systemu transportu publicznego 0 – brak punktów dostępu do systemu transportu publicznego Podkryterium 5.2. Znaczenie projektowanej drogi dla zapewnienia dostępności do placówek użyteczności publicznej. Podkryterium wyrażone poprzez liczbę należących do Gminy Dopiewo placówek użyteczności publicznej, takich jak: szkoły, przedszkola, place zabaw, świetlice, miejsca rekreacji, Urząd Gminy Dopiewo, boiska, budynki OSP i występujących przy rozważanej drodze, według stanu

Nazwa kryterium:	Definicja i podkryteria
	na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego proces decyzyjny dotyczący rozpatrywanych inwestycji. Wartość podkryterium jest ostatecznie przeliczona na skalę punktową z przedziału od 0 – 2 pkt, według następującego schematu: 2 - powyżej 2 placówek użyteczności publicznej zlokalizowanych przy danej drodze 1 – 1 placówka użyteczności publicznej zlokalizowana przy danej drodze 0 – brak placówek użyteczności publicznej zlokalizowanych przy danej drodze Podkryterium 5.3. • Odległość od drogi utwardzonej – odległość najdalej położonej, zabudowanej działki budowlanej, na której znajduje się budynek mieszkalny zaewidencjonowany na mapie w systemie informacji przestrzennej w rozważanym obszarze inwestycyjnym, od najbliższej drogi utwardzonej. Podkryterium to wyrażone jest w metrach, a przedmiotowa odległość mierzona jest: odcinkami linii prostych, po osiach sieci istniejących dróg, od środka najbliższej granicy przedmiotowej działki, sąsiadującej z drogą gruntową, zlokalizowanej w rozważanym obszarze, a pozbawionym bezpośredniego dostępu do drogi utwardzonej. Ostatecznie wartość kryterium przeliczona jest na skalę punktową z przedziału 0 – 6 pkt., według następującego schematu: 0 – odległość od drogi utwardzonej 0 – 100 m 2 – odległość od drogi utwardzonej 101 – 300 m 4 – odległość od drogi utwardzonej 301 – 600 m 6 – powyżej 600 m
Kryterium 6. (ST) Spójność sieci transportowej [punkty] - MAX	– Miara spójności (integralności) całej sieci transportowej, czyli jej zdolność do zapewnienia bezkolizyjnej, niezakłóconej podróży w systemie od „drzwi do drzwi” dla wybranych, kluczowych lokalizacji gminnych. Wartość kryterium definiowana za pomocą pomiaru punktów styku / połączeń danej drogi z istniejącą siecią transportową i ostatecznie przeliczona na skalę punktową z przedziału 0-10 pkt. W definicji kryterium uwzględniono dwa podkryteria określające potencjał poszczególnych projektów/ przedsięwzięć transportowych do integracji całej sieci transportowej, tj.: Podkryterium 6.1. • Liczba połączeń/ punktów styku danego przedsięwzięcia / projektu transportowego z drogami wyższego rzędu [szt.], przeliczana na skalę punktową od 0 – 5 pkt., wg następującego schematu: 5 – powyżej 2 punktów styku danego przedsięwzięcia / projektu transportowego z drogami wyższego rzędu 3 – 2 punkt styku danego przedsięwzięcia / projektu transportowego z drogami wyższego rzędu 1 – 1 punkt styku danego przedsięwzięcia / projektu transportowego z drogami wyższego rzędu 0 – brak styku danego przedsięwzięcia / projektu transportowego z drogami wyższego rzędu (łączy drogi równorzędne) Podkryterium 6.2. • Liczba połączeń/ punktów styku danego przedsięwzięcia / projektu transportowego z drogami niższego rzędu i równorzędnymi [szt.], przeliczaną na skalę punktową od 0 – 5 pkt., wg. następującego schematu: 5 – powyżej 4 punktów styku danego przedsięwzięcia / projektu transportowego z drogami niższego rzędu 3 – 3 do 4 punktów styku danego przedsięwzięcia / projektu transportowego z drogami niższego rzędu

Nazwa kryterium:	Definicja i podkryteria
	1 – 1 do 2 punktów styku danego przedsięwzięcia / projektu transportowego z drogami niższego rzędu 0 – brak styku danego przedsięwzięcia / projektu transportowego z drogami niższego rzędu (łączy drogi równorzędne)
Kryterium 7. (AS) Akceptowalność społeczna dla inwestycji [Punkty] – MAX	– Miara społecznego poparcia dla realizowanej inwestycji. Wartość kryterium oceniana na podstawie społecznie wrażliwych parametrów, takich jak: czas oczekiwania na inwestycję czy liczba mieszkańców oczekujących na nią. Kryterium skonstruowane w oparciu o dwa podkryteria, opisane poniżej. Jego wartość przeliczona ostatecznie na skalę punktową z przedziału 0-10 pkt. W analizie uwzględniono następujące podkryteria: Podkryterium 7.1. • Czas oczekiwania na inwestycję/drogę – całkowity okres oczekiwania na inwestycję drogową, wyrażony z dokładnością do lat i miesięcy, przez mieszkańca najdłużej zamieszkującego (zameldowanego) przy danej ulicy, objętej realizowaną inwestycją. Czas ten mierzony jest od chwili jego pierwszego zameldowania w Gminie Dopiewo przy danej ulicy do dnia 31 grudnia roku poprzedzającego proces decyzyjny dotyczący rozpatrywanych inwestycji i ostatecznie przeliczony na skalę punktową z przedziału 0-5 pkt., wg następującego schematu: 0 – dla czasu oczekiwania: 0 – 3 lat i 11 miesięcy 1 – dla czasu oczekiwania: 4- 8 lat i 11 miesięcy 2 – dla czasu oczekiwania: 9 – 14 lat i 11 miesięcy 3 – dla czasu oczekiwania: 15 – 19 lat i 11 miesięcy 4 – dla czasu oczekiwania: 20 – 29 lat i 11 miesięcy 5 – dla czasu oczekiwania 30 lat i powyżej Podkryterium 7.2. • Liczba mieszkańców oczekujących na inwestycję – całkowita liczba mieszkańców oczekujących na rozważaną inwestycję drogową, zamieszkałych aktualnie przy danej drodze. Liczba ta dotyczy mieszkańców zameldowanych przy danej ulicy wg stanu na 31 grudnia roku poprzedzającego proces decyzyjny dotyczący rozpatrywanych inwestycji i ostatecznie przeliczona na skalę punktową z przedziału 0-5 pkt., wg następującego schematu: 0 – dla liczby oczekujących: 0 – 10 mieszkańców 1 – dla liczby oczekujących: 11 – 50 mieszkańców 3 – dla liczby oczekujących: 51 – 100 mieszkańców 5 – dla liczby oczekujących: powyżej 100 mieszkańców