

Uchwała Nr 2/VII/ 2016
Komitetu Monitorującego Regionalny Program Operacyjny
Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020
z dnia 21 stycznia 2016 roku

w sprawie zatwierdzenia kryteriów dostępu i kryteriów merytorycznych – szczegółowych dla Poddziałania 4.3.2 Mobilność miejska w ramach ZIT, typ projektu: Ścieżki i infrastruktura rowerowa.

Na podstawie art. 110 ust. 2 lit. a rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz.U.UE.L.2013.347.320, z późn. zm.¹), w związku z art. 14 ust. 10 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014 - 2020 (Dz. U. poz. 1146 oraz z 2015 r. poz. 378 i 1130), z rozdziałem 5 pkt 5 lit. a Wytocznych Ministra Infrastruktury i Rozwoju w zakresie komitetów monitorujących na lata 2014-2020 z dnia 21 stycznia 2015 r., § 6 pkt 7 uchwały Nr 144/7/14 Zarządu Województwa Mazowieckiego z dnia 23 grudnia 2014 r. w sprawie powołania Komitetu Monitorującego Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego na lata 2014 – 2020² oraz § 4 ust. 3 pkt 1 Regulaminu Prac Komitetu Monitorującego Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020, stanowiącego załącznik do uchwały nr 1/II/2015 Komitetu Monitorującego Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020 z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie przyjęcia Regulaminu prac Komitetu Monitorującego Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020³ - uchwała się, co następuje:

§ 1.

Zatwierdza się kryteria dostępu i kryteria merytoryczne – szczegółowe dla Poddziałania 4.3.2 *Mobilność miejska w ramach ZIT*, typ projektu: *Ścieżki i infrastruktura rowerowa*, które stanowią załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2.

Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Komitetu Monitorującego Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020.

§ 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Wicemarszałek

Wiesław Raboszuć

¹ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U.UE.L.2013.347.470 oraz w Dz.U.UE.L.2013.347.259.

² Zmienionej następującymi uchwałami Zarządu Województwa Mazowieckiego: Nr 23/11/15 z dnia 13 stycznia 2015 r., Nr 66/15/15 z dnia 27 stycznia 2015 r., Nr 464/ 35/ 15 z dnia 14 kwietnia 2015 r. oraz Nr 1042/63/15 z dnia 31 lipca 2015 r.

³ Zmienionej następującymi uchwałami Komitetu Monitorującego Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020: Nr 40/IV/15 z dnia 16 października 2015 r.

KRYTERIA DOSTĘPU

Poddziałanie 4.3.2 „Mobilność miejska w ramach ZIT” (typ projektu: Ścieżki i infrastruktura rowerowa)

Lp.	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Punktacja
1.	Zgodność projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej	Oceniana jest zgodność z Planem/-ami Gospodarki Niskoemisyjnej, obowiązującym/-i na obszarze na którym realizowany jest projekt. Weryfikacji podlegać będzie czy projekt wpisuje się w kierunki działań niskoemisyjnych i/ lub został zidentyfikowany w planie gospodarki niskoemisyjnej	0/1
2.	Zgodność projektu z założeniami polityki mobilności	Oceniane jest czy projekt wpisuje się w założenia polityki mobilności dla obszaru na którym jest on realizowany, wynikające z Planu (Planów) Gospodarki Niskoemisyjnej/Strategii ZIT/planu (planów) mobilności miejskiej/innych dokumentów.	0/1
3.	Funkcjonalność ścieżek rowerowych	Inwestycje w ścieżki rowerowe będące przedmiotem projektu mogą być finansowane jedynie jeżeli pełnią funkcję korytarzy transportowych i zostały zaprojektowane w celach: szerszego wykorzystania transportu niezmotoryzowanego indywidualnego, zmniejszenia wykorzystania samochodów osobowych, lepszej integracji gałęzi transportu, niższej emisji zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz niższego zatłoczenia, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i nie zostały zaprojektowane jedynie jako infrastruktura turystyczno-rekreacyjna.	0/1
4.	Sprzyjanie oszczędnemu, efektywnemu i wydajnemu wydatkowaniu środków oraz zapewnianie realizacji wskaźników z zachowaniem efektywności kosztowej	Wskaźnik: „Długość wybudowanych lub przebudowanych dróg dla rowerów [km]” jest ramą wykonania osi priorytetowej i będzie służył KE do oceny realizacji celów RPO WM. Osiągnięcie wskaźnika warunkuje przyznanie rezerwy wykonania w wysokości 6% alokacji. Kryterium będzie liczone zgodnie z poniższym wzorem: <= 455 422 euro Suma wartości docelowej wskaźników w ramach projektu: (Długość wybudowanych dróg dla rowerów [km] i Długość przebudowanych dróg dla rowerów [km]) Średnia wartość dofinansowania UE budowy/przebudowy jednego kilometra nie może przekroczyć kwoty 455 422 euro . Koszt należy przeliczyć kursem euro podanym w regulaminie konkursu.	0/1

KRYTERIA MERYTORYCZNE – SZCZEGÓŁOWE

Poddziałanie 4.3.2 „Mobilność miejska w ramach ZIT” (typ projektu: Ścieżki i infrastruktura rowerowa)

Lp.	Kryterium	Opis kryterium	Punktacja	Maksymalna liczba punktów
1.	Długość ścieżek rowerowych w ramach projektu	Ocenie podlega długość nowopowstałych/zmodernizowanych ścieżek rowerowych	10 pkt - powyżej 10 km tras 5 pkt - od 5 do 10 km tras 2 pkt - poniżej 5 km tras 0 pkt poniżej 1 km	10
2.	Wydłużenie sieci tras rowerowych	Ocenie podlega udział procentowy długości nowych ścieżek rowerowych powstałych w ramach projektu do długości istniejących ścieżek rowerowych w gminach/dzielnicach objętych projektem (do ścieżek rowerowych nie zalicza się w tym kryterium stref ruchu uspokojonego)	8 pkt - powyżej 100% lub w przypadku dotychczasowego braku tras 4 pkt - powyżej 50% - 100% 2 pkt - 20% - 50% 0 pkt - poniżej 20% lub brak informacji w tym zakresie	8
3.	Wpływ na ciągłość ścieżek rowerowych w układzie międzygminnym	Ocenie podlega ilość międzygminnych połączeń granicznych w ramach systemu rowerowego WOF (zarówno w ramach projektu jak i do istniejących ścieżek)	8 pkt - projekt posiada co najmniej 2 połączenia graniczne z trasami rowerowymi w innej gminie/gminach 4 pkt - projekt posiada jedno połączenie graniczne z trasą rowerową w innej gminie 0 pkt - projekt nie zawiera połączeń granicznych z trasami rowerowymi na terenie innych gmin lub brak informacji w tym zakresie	8

4.	Wpływ na ciągłość ścieżek rowerowych w układzie spójności przebiegów/korytarzy	Ocenie podlega ilość połączeń ścieżek rowerowych w ramach projektu z istniejącymi przebiegami ścieżek rowerowych	8 pkt - Projekt zawiera co najmniej 10 połączeń 4 pkt - Projekt zawiera 5-9 połączeń do istniejącego układu tras rowerowych 2 pkt - Projekt zawiera 2-4 połączenia do istniejącego układu tras rowerowych 0 pkt - Projekt zawiera jedno połączenie lub nie zawiera połączeń z istniejącym układem tras rowerowych lub brak informacji w tym zakresie	8
5.	Wspólne oznakowanie tras rowerowych dla WOF	Ocenie podlega uwzględnienie elementów wspólnego (jednolitego) oznakowania tras rowerowych dla WOF	2 pkt - uwzględniono elementy oznakowania 0 pkt - brak elementów lub brak informacji w tym zakresie	2
6.	Bezpośrednie połączenia ze środkami publicznego transportu zbiorowego	Ocenie podlega ilość bezpośrednich połączeń funkcjonalnych (umożliwienie dojazdu wraz z zaparkowaniem) z przystankami i zintegrowanymi węzłami przesiadkowymi publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z definicją określoną w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym	8 pkt – Projekt ma powyżej 3 połączeń z przystankami publicznego transportu zbiorowego oraz dodatkowo ma połączenie z co najmniej jednym zintegrowanym węzłem przesiadkowym 6 pkt – Projekt ma połączenie z co najmniej jednym zintegrowanym węzłem przesiadkowym 4 pkt – Projekt ma powyżej 3 połączeń z przystankami publicznego transportu zbiorowego 2 pkt – Projekt ma 1-3 połączenia z przystankami publicznego transportu zbiorowego 0 pkt - Projekt nie jest połączony z publicznym transportem zbiorowym lub brak informacji w tym zakresie Punkty w ramach kryterium nie sumują się	8

7.	Powiązanie z obiektami użyteczności publicznej	Ocenie podlega powiązanie funkcjonalne projektu z obiektami użyteczności publicznej (zdefiniowanymi zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie)	8 pkt - projekt ma co najmniej 30 powiązań 4 pkt - projekt ma od 20 do 29 powiązań 2 pkt - projekt ma od 10 do 19 powiązań 0 pkt - projekt ma mniej niż 10 powiązań lub brak informacji w tym zakresie	8
8.	Projekt jest zlokalizowany w strefie zdiagnozowanej w wojewódzkim programie ochrony powietrza	Przedmiotem oceny będzie realizacja projektów na obszarach o przekroczonych dopuszczalnych i docelowych poziomach zanieczyszczeń powietrza – pyłu PM 10 określonych w programach ochrony powietrza obowiązujących dla strefy na obszarze której realizowany jest projekt.	3 pkt - projekt lub część projektu znajduje się na obszarze o przekroczonych limitach pyłu PM 10 0 pkt - żadna część projektu nie znajduje się na obszarze o przekroczonych limitach pyłu PM 10 lub brak informacji w tym zakresie	3
9.	Zgodność projektu z programem/-ami rewitalizacji	Oceniana jest zgodność projektu z programem/-ami rewitalizacji obowiązującym/-i na obszarze na którym realizowany jest projekt. Program/-y rewitalizacji musi/muszą znajdować się w Wykazie programów rewitalizacji województwa mazowieckiego.	2 pkt - projekt jest zgodny z programem/-ami rewitalizacji 0 pkt - projekt nie jest zgodny z programem/-ami rewitalizacji lub brak informacji w tym zakresie	2
10.	Towarzysząca infrastruktura rowerowa	Ocenie podlega ilość elementów infrastruktury rowerowej zastosowanych w projekcie: • strefy uspokojonego ruchu „tempo 30” ” na obszarze przylegającym do planowanej ścieżkirowerowej (zastosowanie progów spowalniających, zwężen, zmian geometrii drogi itp.) • śluzy rowerowe¹ lub pasy filtrujące (na jezdni albo wydzielone z jezdni) na drogach poprzecznych z planowaną ścieżką rowerową, • kontrapasy² lub ruch rowerowy „pod prąd” (kontraruch) na drogach jednokierunkowych poprzecznych z planowaną ścieżką rowerową, • parkingi i stojaki/wiaty rowerowe • różnica poziomów³,	Ilość elementów infrastruktury rowerowej zastosowanych w projekcie: 5 pkt - projekt zawiera co najmniej 4 elementy 3 pkt - projekt zawiera co najmniej 2 elementy 0 pkt - nie spełnienie warunków lub brak informacji w tym zakresie	5

¹ Część pasa ruchu, przeznaczona do zatrzymania wyłącznie rowerów. Znajduje się między linią zatrzymań dla samochodów a skrzyżowaniem. Rowerzyści w służbie na zielonym świetle ruszają jako pierwsi - co jest dla nich ułatwieniem

² Wydzielony pas jezdni ulicy jednokierunkowej, przeznaczony dla ruchu rowerowego w kierunku przeciwnym do obowiązującego pozostałe pojazdy.

		• separatory⁴, • podpórki pod stopy⁵ • punkty samoobsługi serwisowej, zawierające co najmniej pompkę i zestaw narzędzi rowerowych	
Razem			62

³ W przypadku gdy droga rowerowa jest poprowadzona równolegle chodnika. Różnica poziomów służy fizycznemu wydzieleniu drogi rowerowej od krawędzi ulicy lub chodnika "obniżonym krawężnikiem".

⁴ Oddzielają miejsce gdzie mogą poruszać się piesi, od dróg rowerowych

⁵ Umożliwiają one wygodne oparcie stopy i dłoni podczas czasu oczekiwania np. na zielone światło. Dzięki temu rowerzyści nie są zmuszeni zsiadać z roweru a oczekują przygotowani do dalszej jazdy. Wpływa to na szybsze opuszczanie skrzyżowań. Podpórki wykorzystywane są jako elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego i służą do segregacji ruchu pieszego i rowerowego.


 p.o. Dyrektora Departamentu
 Marcin Wajda