

12. KRYTERIA WYBORU PROJEKTÓW

W ramach Regionalnych Planów Transportowych istnieje możliwość zawarcia kryteriów wyboru projektów np. w kontekście kolejnego okresu programowania. Kryteria te mogą być interpretowane jako pewna przesłanka do priorytetyzacji i rangowania inwestycji transportowych, po wcześniejszej kwantyfikacji projektów inwestycyjnych według klucza zawartego w kryteriach lub też traktowane luźniej, jako bardziej zbiór pewnych rekomendacji, którymi powinni kierować się decydenci samorządowi w najbliższych latach. Najczęściej zbiorem inwestycji, które są w bezpośredniej gestii samorządu regionalnego, a jednocześnie mogą być poddane ocenie na podstawie wielu kryteriów są drogi wojewódzkie.

W ostatnich latach wiele decyzji politycznych skutkowało przeniesieniem obszaru bezpośredniego oddziaływania na transport kolejowy ze szczebla samorządowego na szczebel krajowy. Z kolei transport rowerowy (budowa ścieżek rowerowych) oraz transport w aglomeracjach (np. kolej aglomeracyjna) to specyficzne projekty, które podlegają odrębnym kryteriom oceny i mają wyraźną indywidualną specyfikę. Z powyższych względów w prezentowanym opracowaniu skoncentrowano się na ocenie inwestycji na drogach wojewódzkich. Poszczególne kryteria mogą mieć przyznane wagi, w zależności od regionu i jego potrzeb inwestycyjnych. Przykładowo w niektórych regionach kluczowym kryterium może być dowiązanie do sieci TEN-T, a w innych województwach najważniejsze może być odciążenie tych odcinków sieci, dla których szczególnie wysokie jest obserwowane natężenie ruchu.

Kryterium obciążenia układu komunikacyjnego. Punkty w ramach tego kryterium przyznawane są poszczególnym zadaniom na podstawie wykonanego Generalnego Pomiaru Ruchu na drogach wojewódzkich. Do obliczenia wartości wskaźnika dla projektu stosowane są dane opublikowane przez GDDKiA w ramach najbardziej aktualnego Generalnego Pomiaru Ruchu.

	Wyszczególnienie
Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu	Rejestrowane natężenie ruchu w 2020-2021 r. na badanym odcinku drogi. W przypadku paru odcinków dla jednej inwestycji sugeruje się wybrać odcinek o najwyższym natężeniu ruchu. Punktacja może zależeć od średniego dobowego natężenia na drogach wojewódzkich w regionie (np. w roku uznawanym za bazowy) lub odnosić się bezpośrednio do konkretnych wartości liczbowych natężenia.

Kryterium funkcji drogi w układzie hierarchicznym. Kryterium to można podzielić na cztery podkryteria, w ramach których przyznaje się punktację m.in. za dowiązanie do sieci TEN-T, usprawnienie połączenia ze stolicą województwa oraz miastami subregionalnymi. Można premiować również usprawnienie połączenia miast subregionalnych z miastem wojewódzkim, a także kluczowe połączenia wewnątrzregionalne. W kolejnym podkryterium wykorzystuje się też dane GUS o dojazdach do pracy, przyznając punkty za te projekty, które są zlokalizowane na kluczowych dla dojeżdżających do pracy relacjach w ruchu międzygminnym. W przypadku udostępniania dodatkowych danych przez Urząd Marszałkowski można też przyznawać punkty za usprawnienie obsługi dużych zakładów pracy, a także premiować te inwestycje, które poprawiają dostęp do terminali drogowo-kolejowych.

Kryterium funkcji drogi w układzie hierarchicznym	Wyszczególnienie
	Dowiązanie do sieci TEN-T: – bezpośrednie dowiązanie do węzła sieci TEN-T – dowiązanie do sieci TEN-T poprzez inną drogę prowadzącą do węzła sieci TEN-T
	Usprawnienie połączenia (wybór jednej opcji najbardziej korzystnej): – do stolicy województwa (bezpośrednio do miasta lub do drogi krajowej, jeśli to połączenie jest w strefie obszaru funkcjonalnego stolicy województwa), – do stolicy województwa (alternatywne wobec dróg krajowych połączenia drogami wojewódzkimi), – do miasta subregionalnego, – między miastami powiatowymi, – pozostałe powiązania.
	Obsługa kluczowych relacji w ruchu dojazdowym międzygminnym (dojazdy do pracy powyżej 200 dojeżdżających)
	Usprawnienie obsługi dużych zakładów pracy oraz terminali kolejowych . Wybór jednego z potencjałów stanowiącego punktowo najbardziej korzystną opcję.

Kryterium kontynuacji ciągu. W kryterium kontynuacji ciągu przyznaje się punkty za realizację projektu w obrębie ciągu drogowego na odcinku przylegającym do odcinka już zrealizowanego w aktualnie trwającym lub poprzednich okresach programowania, znajdującego się w trakcie realizacji lub planowanego do realizacji w kolejnym okresie programowania.

Kryterium kontynuacji	Wyszczególnienie
	Realizacja projektu w obrębie ciągu drogowego na odcinku przylegającym do odcinka już zrealizowanego, znajdującego się w trakcie realizacji lub planowanego do realizacji

Kryterium stanu nawierzchni. Zakłada się, że im gorszy stan nawierzchni tym bardziej pilna potrzeba inwestycyjna i wyższa ocena punktowa. Dane są zazwyczaj w posiadaniu Zarządu Dróg Wojewódzkich.

	Wyszczególnienie
Kryterium stanu nawierzchni jezdni	Przykładowa średnioważona (według pikietaża inwestycji) ocena stanu nawierzchni jezdni w danym roku: <ul style="list-style-type: none"> – ocena E (15,0), – ocena D (12,0), – ocena C (8,0), – ocena B (4,0), – ocena A (0,0).

Kryterium gotowości projektu do realizacji. Kryterium to ma na celu wyselekcjonowanie zadań, które są najlepiej przygotowane, aby przejść w fazę realizacji. W związku z tym punkty przyznawane są za zaawansowanie prac i wykonywanie kolejnych kroków w procesie przygotowania inwestycji.

	Wyszczególnienie
Kryterium gotowości projektu do realizacji	Dokumentacja projektowa w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji
	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji uzyskana lub w trakcie uzyskiwania
	Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej uzyskane lub w trakcie uzyskiwania