

# **FUNDUSZ DRÓG SAMORZĄDOWYCH**

**INSTRUKCJA WYPEŁNIANIA WNIOSKU  
O DOFINANSOWANIE ZADANIA**

lipiec 2019 r.

## 1. Uwagi ogólne:

- 1.1. Ilekroć w Instrukcji mowa jest o „rozporządzeniu” należy przez to rozumieć 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 2016 r. poz. 124 z późn. zm.), chyba że wskazano inaczej.
- 1.2. Wniosek o dofinansowanie zadania w ramach Funduszu Dróg Samorządowych składany może być jedynie na wzorze wniosku zatwierdzonym przez Wojewodę Lubuskiego.
- 1.3. Na podstawie tytułu zadania, wnioskodawca wybiera jeden z dwóch wskazanych poniżej wzorów wniosków w postaci arkusza kalkulacyjnego:
  - a) „R-Wniosek” – dla zadań określonych jako remont drogi,
  - b) „PRB-Wniosek” – dla zadań określonych jako przebudowa, rozbudowa lub budowa drogi.
- 1.4. Wnioskodawca zobowiązany jest wypełnić wniosek rzetelnie i z należytą starannością, szczególnie w zakresie spójności wykazywanych danych i informacji w poszczególnych punktach wniosku (w zakresie nazwy zadania, zakresu rzeczowego, parametrów).
- 1.5. Wnioskodawca wypełnia tylko białe pola.
- 1.6. Wnioskodawcą może być jedynie ustawowy zarządca drogi (w dniu złożenia wniosku), odpowiednio: dla dróg powiatowych – zarząd powiatu), dla dróg gminnych – wójt (burmistrz, prezydent miasta) – zgodnie z art. 19 ust. 2 i 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2018 r., poz. 2068 z późn. zm.).
- 1.7. Przedmiotem wniosku może być zadanie obejmujące odcinek/odcinki drogi/dróg będące drogą publiczną (powiatową lub gminną) w rozumieniu ustawy o drogach publicznych. Wyjątek stanowią zadania mające na celu:
  - a) wybudowanie nowej drogi i zaliczenie jej, po wybudowaniu i oddaniu do użytkowania, do jednej z wymienionych kategorii,
  - b) rozbudowę lub przebudowę drogi wewnętrznej do właściwych parametrów technicznych, a następnie zaliczenie jej do kategorii dróg powiatowych lub gminnych.

**UWAGA!** Istniejąca nieruchomości gruntowa (działka gruntu) oznaczona jako droga gruntowa nie stanowi obiektu budowlanego w rozumieniu art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2019 r., poz. 1186 z późn. zm.). W przypadku drogi gruntowej możliwe jest wykonywanie robót budowlanych polegających jedynie na budowie i takie zadanie może być przedmiotem wniosku.
- 1.8. W zakresie rzeczowym wniosek dotyczy budowy (rozbudowy), przebudowy lub remontu dróg gminnych lub dróg powiatowych wraz z ich skrzyżowaniami oraz skrzyżowań z innymi drogami publicznymi, budowy, przebudowy lub remontu dojazdu do mostu, o ile realizowane są w ramach zadania.
- 1.9. Jako jedno zadanie mogą być zgłoszone maksymalnie trzy odcinki drogi/dróg, spełniające następujące warunki:
  - 1) przewiduje się na nich prowadzenie robót budowlanych,
  - 2) pojedynczy odcinek ma charakter ciągły (nieprzerwany) oraz jest jednorodny pod względem parametrów funkcjonalnych i technicznych,
  - 3) w ramach jednego odcinka szerokość pasa/pasów ruchu jest taka sama,
  - 4) jeden odcinek obejmuje drogę publiczną o jednym numerze, przy czym dopuszcza się wydzielenie na drodze publicznej o jednym numerze dwóch lub trzech odcinków,
  - 5) każdy odcinek może posiadać inną klasę, o której mowa w § 4 rozporządzenia, właściwą dla danej kategorii drogi,
  - 6) na jednym odcinku prowadzone będą roboty budowlane jednego rodzaju, przy czym:
    - a) w przypadku remontu drogi – na wszystkich odcinkach wykonywane są wyłącznie roboty budowlane polegające na remoncie,
    - b) w przypadku budowy, rozbudowy i przebudowy drogi – na każdym odcinku mogą być wykonywane roboty budowlane innego rodzaju,

- 7) w przypadku dróg o różnych numerach każdy odcinek drogi jest powiązany z innym odcinkiem zgłoszonym w ramach zadania w jeden z następujących sposobów:
- a) dwa różne odcinki mają jeden punkt wspólny, łączący ich początek i koniec, dwa końce lub dwa początki, zgodnie z kilometrażem,
  - b) dwa różne odcinki krzyżują się ze sobą,
  - c) między początkiem i końcem, dwoma końcami lub dwoma początkami dwóch różnych odcinków znajdują się wyłącznie odcinki zbudowane, przebudowane, rozbudowane lub wyremontowane w ciągu ostatnich 3 lat lub skrzyżowania o parametrach niewymagających wykonywania na nich robót budowlanych.

**UWAGA!** Z zachowaniem ww. warunków, skrzyżowania drogi publicznej z innymi drogami publicznymi (jedno i dwupoziomowe), liniami kolejowymi, tramwajowymi i innymi przeszkodami, nawet jeżeli droga przechodzi przez teren zamknięty (w tym kolejowy), nie powodują automatycznie konieczności dzielenia drogi na odrębne odcinki.

- 1.10. Wnioski o dofinansowanie składa się do Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gorzowie Wlkp. w terminie 30 dni od dnia udostępnienia ogłoszenia o naborze w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gorzowie Wlkp.

O dacie złożenia wniosku decyduje data wpływu wniosku do Urzędu, a nie data stempla pocztowego.

- 1.11. Wojewoda może wskazać w ogłoszeniu o naborze dodatkowe dokumenty istotne dla wnioskowanego zadania, inne niż wymienione we wzorze wniosku o dofinansowanie wskazanym przez Wojewodę Lubuskiego. Dodatkowe dokumenty wskazane przez Wojewodę muszą się w sposób nierozzerwalny wiązać z przedmiotem wniosku o dofinansowanie.
- 1.12. W przypadku uznania, iż konieczne jest przedstawienie dodatkowych informacji (tylko w przypadku, gdy mogą one mieć znaczenie przy ocenie merytorycznej wniosku), stwierdzenia powinny być poparte konkretnymi danymi (faktami) oraz w miarę możliwości udokumentowane. Dokumenty i informacje uzupełniające charakterystykę zadania mogą zostać dołączone do wniosku w formie załączników.

Należy zaznaczyć, iż wnioskodawca może podczas wypełniania wniosku zmieniać format czcionki czy też dopasować daną rubrykę do tekstu, w celu wpisania wszelkich niezbędnych informacji, ale powinien to zrobić w taki sposób, aby zachować obowiązujący wzór wniosku – nie ma możliwości modyfikacji wzorów wniosku w zakresie dodawania kolumn, wierszy (poza wyjątkami wskazanymi w instrukcji wypełniania wniosku), czy też samodzielnego scalania komórek.

## **2. Uwagi szczegółowe (według pozycji wniosku):**

- 2.1. pkt 1 – pieczęć właściwego ustawowo zarządcy drogi, odpowiednio: dla dróg powiatowych – zarząd powiatu), dla dróg gminnych – wójt (burmistrz, prezydent miasta);
- 2.2. pkt 2 i 3 – należy wskazać jednostkę podziału terytorialnego oraz miejscowości, na obszarze których położone są odcinki dróg objęte zadaniem;
- 2.3. pkt 4 – podanie numeru drogi jest wymagane, jeżeli droga jest drogą publiczną i ma nadany numer w formacie 000000N – dla drogi gminnej, 0000N – dla drogi powiatowej;
- W sytuacji, gdy droga nie jest zaliczona do żadnej z kategorii oraz nie ma nadanego numeru, w pkt 4 wniosku należy wpisać „Brak numeru drogi”.
- 2.4. pkt 5 – nazwa zadania powinna jednoznacznie identyfikować zadanie pod względem przedmiotowym, tj. w szczególności w zakresie rodzaju robót budowlanych i wskazywać jego lokalizację.
- 2.5. pkt 6 – termin realizacji zadania określa się poprzez wskazanie miesiąca i roku planowanego rozpoczęcia oraz miesiąca i roku planowanego zakończenia zadania objętego wnioskiem (za rozpoczęcie realizacji zadania przyjmuje się datę planowanego podpisania przez jednostkę umowy z wykonawcą zadania, natomiast zakończeniem zadania będzie data podpisania protokołu odbioru końcowego).
- 2.6. pkt 7 – należy wpisać łączną długość odcinków dróg objętych danym rodzajem robót w ramach zadania, zgodnie z kilometrażem, z dokładnością do 1 m.

**UWAGA!** W przypadku arkusza „PRB-Wnioski” wartość „Razem” w pkt 7, a w przypadku arkusza „R-Wnioski” wartość w pkt 7 – muszą odpowiadać łącznej długości z tabeli „Dane podstawowe” w pkt 12.

- 2.7. pkt 8 – należy podać koszty realizacji zadania brutto ogółem w zaokrągleniu do pełnych złotych. Poprzez koszty realizacji zadania ogółem należy rozumieć wszystkie koszty, które jednostka poniesie w ramach realizacji zadania. Koszty kwalifikowane zadania brutto należy podać w zaokrągleniu do pełnych złotych. Koszty kwalifikowane zadania brutto stanowią dla Wojewody podstawę do obliczenia kwoty dofinansowania i wkładu własnego jednostki.
- 2.8. pkt 9 – opis zadania musi charakteryzować stan istniejący oraz stan docelowy planowany do uzyskania w wyniku realizacji zadania (zakres rzeczowy, z określeniem planowanych robót budowlanych i prac towarzyszących oraz podaniem parametrów pierwotnych i docelowych).

W opisie należy uwzględnić wszystkie elementy drogi planowane do realizacji w ramach wnioskowanego zadania, np.:

- długość drogi – w km,
- chodniki, ścieżki rowerowe – w km lub mb i/lub w m<sup>2</sup>,
- skrzyżowania, zatoki autobusowe i/lub perony przystankowe – w szt.

W punkcie tym należy wskazać informacje istotne dla oceny wniosku przez Komisję nieujęte w pozostałych pozycjach wniosku o dofinansowanie.

- 2.9. pkt 10 – wnioskodawca przy sporządzaniu wniosku może opierać się jedynie na dokumentach umożliwiających rozpoczęcie inwestycji w planowanym terminie wskazanym we wniosku o dofinansowanie. Przez te dokumenty należy rozumieć, w zależności od rodzaju prowadzonych robót budowlanych, kopie:
- a) decyzji o pozwoleniu na budowę lub
  - b) decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej lub
  - c) zgłoszenia organowi administracji architektoniczno-budowlanej wykonywania robót budowlanych.

W przypadku realizacji inwestycji na zgłoszenie robót budowlanych – należy dodatkowo przedłożyć:

- a) oświadczenie wnioskodawcy o braku sprzeciwu organu administracji architektoniczno-budowlanej wobec zgłoszenia inwestora lub
- b) zaświadczenie organu administracji architektoniczno-budowlanej o braku podstaw do wniesienia tego sprzeciwu, wydanego na podstawie art. 30 ust. 5aa ustawy – Prawo budowlane.

Kopia decyzji o pozwoleniu na budowę, kopia decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej lub kopia zgłoszenia organowy wykonywania robót budowlanych wraz z oświadczeniem wnioskodawcy o braku sprzeciwu organu administracji architektoniczno-budowlanej wobec zgłoszenia inwestora lub zaświadczeniem organu administracji architektoniczno-budowlanej o braku podstaw do wniesienia tego sprzeciwu – stanowią wymagane załączniki do wniosku.

Jeżeli z daty wydania pozwolenia na budowę / zezwolenia na realizację inwestycji drogowej / zgłoszenia wynika, że wygasa ono przed planowanym terminem rozpoczęcia inwestycji, do wniosku należy dodatkowo dołączyć dokument potwierdzający jego aktualność, np. kopię dziennika budowy z dokonanyimi wpisami.

Dopuszczalna jest sytuacja, w której na dzień złożenia wniosku wnioskodawca nie dysponuje decyzją o pozwoleniu na budowę, decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej lub zgłoszeniem wykonywania robót budowlanych. W takim przypadku wyżej wymienione dokumenty należy dostarczyć w terminie wskazanym przez Komisję w wezwaniu.

- 2.10. pkt 11 – w harmonogramie rzeczowo-finansowym realizacji zadania należy wyszczególnić elementy oraz roboty budowlane i inne towarzyszące im prace, objęte zakresem rzeczowym zadania, ich koszt brutto oraz planowany termin realizacji (miesiąc i rok rozpoczęcia i zakończenia zadania) zgodnie z tabelą wartości elementów scalonych kosztorysu inwestorskiego w podziale na koszty kwalifikowalne i niekwalifikowalne.

W przypadku inwestycji wieloletnich należy również uszczegółowić terminy realizacji

poszczególnych elementów i rodzajów robót oraz koszty w podziale na poszczególne lata.

W przypadku tej pozycji możliwe jest dodawanie wierszy, gdy liczba pozycji przekracza liczbę wierszy aktualnie znajdujących się we wzorze wniosku.

2.11. pkt 12 – wnioskodawca charakteryzuje zadanie według wszystkich lub niektórych kryteriów oceny merytorycznej, zgodnie z poniższymi wytycznymi.

**Kryterium 1 – Podnoszenie standardów technicznych dróg powiatowych i dróg gminnych oraz zachowanie jednorodności sieci dróg powiatowych i dróg gminnych pod względem spełnienia tych standardów**

**REMONT**

„R-WNIOSEK”

**DANE PODSTAWOWE**

Scharakteryzuj każdy odcinek drogi osobno poprzez:

- a) wybranie z listy kategorii drogi publicznej, o której mowa w art. 2 ustawy o drogach publicznych;
- b) wpisanie numeru drogi publicznej, o którym mowa w art. 10 ww. ustawy w formacie:
  - 000000N – dla drogi gminnej,
  - 0000N – dla drogi powiatowej;

**UWAGA!** W przypadku braku numeru pozostaw pole puste, o ile informację taką zawarłaś/teś w pkt 4 wniosku.

- c) wybranie z listy klasy, o której mowa w § 4 ust. 2 i 3 rozporządzenia;
- d) wpisanie długości odcinka, wynikającej z kilometraża, z dokładnością do 1 m.

**ZAKRES ROBÓT BUDOWLANYCH**

Scharakteryzuj każdy odcinek drogi osobno poprzez wybranie z listy, czy zadanie obejmuje/nie obejmuje remont/remontu:

- jezdni,
- poboczy/chodników,
- zatok autobusowych/peronów na przystankach komunikacyjnych.

**PRZEBUDOWA/ROZBUDOWA/BUDOWA**

„PRB-WNIOSEK”

**DANE PODSTAWOWE**

Scharakteryzuj każdy odcinek drogi osobno poprzez:

- a) wybranie z listy rodzaju robót budowlanych – na jednym odcinku dopuszcza się prowadzenie tylko jednego rodzaju robót budowlanych;
- b) wybranie z listy kategorii drogi publicznej, o której mowa w art. 2 ustawy o drogach publicznych;
- c) wpisanie numeru drogi publicznej, o którym mowa w art. 10 ww. ustawy w formacie:
  - 000000N – dla drogi gminnej,
  - 0000N – dla drogi powiatowej;

**UWAGA!** W przypadku braku numeru pozostaw pole puste, o ile informację taką zawarłaś/teś w pkt 4 wniosku.

- d) wybranie z listy klasy, o której mowa w § 4 ust. 2 i 3 rozporządzenia. Dopuszczalne klasy w zależności od kategorii drogi i rodzaju robót budowlanych przedstawiono w poniższej tabeli:

Rodzaj robót budowlanych	Kategoria	Dopuszczalna klasa
przebudowa	gminna	D, L, Z, G, GP
	powiatowa	L, Z, G, GP
rozbudowa / budowa	gminna	D, L, Z, G, GP

	powiatowa	Z, G, GP
--	-----------	----------

e) wpisanie długości odcinka, wynikającej z kilometraża, z dokładnością do 1 m.

### JEZDNI

Scharakteryzuj każdy odcinek drogi osobno poprzez:

a) wybranie z listy przekroju drogi:

- „1 × 1 (z mijankami)” – oznacza przekrój jednojezdniowy jednopasowy przeznaczony do ruchu w obu kierunkach z mijankami, o którym mowa w § 14 ust. 3 rozporządzenia.

**UWAGA!** Zastosowanie tego przekroju możliwe jest jedynie na drodze klasy Z lub L poza terenem zabudowy – przy etapowaniu budowy lub przy przebudowie drogi a także na drodze klasy D.

- „1 × 2 (i więcej)” – oznacza przekrój jednojezdniowy dwu- i więcej pasowy przeznaczony do ruchu w jednym lub obu kierunkach;
- „2 × 2 (i więcej)” – oznacza przekrój dwujezdniowy dwupasowy, w którym każda jezdnia przeznaczona jest do ruchu w jednym kierunku

**UWAGA!** W myśl § 14 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia, liczba jezdni i liczba pasów ruchu na jezdni powinny być ustalane przy uwzględnieniu miarodajnego natężenia ruchu i klasy drogi, z zastrzeżeniem że droga klasy GP i niższej powinna mieć co najmniej jedną jezdnię z dwoma pasami ruchu – bez względu na to, czy przeznaczona jest do ruchu w jednym, czy w dwóch kierunkach. Zatem każda droga klasy GP i niższej (jednokierunkowa lub dwukierunkowa), musi posiadać co najmniej dwa pasy ruchu, o szerokościach przewidzianych w § 15 ust. 1, z możliwością modyfikacji, o których mowa w ust. 2 i ust. 4 tego samego paragrafu. Przepisy zawarte w § 14 ust. 3 dopuszczają również stosowanie jednej jezdni o jednym pasie ruchu, przeznaczonym do ruchu w obu kierunkach, jednak muszą zostać spełnione warunki zawarte w § 15 ust. 5 (dotyczące m.in. minimalnej szerokość pasa ruchu, stosowania poboczy, konieczności stosowania mijanek).

b) wybranie z listy szerokości pasa ruchu, o której mowa w § 15 rozporządzenia. Dopuszczalne szerokości pasów ruchu w zależności od przekroju i klasy drogi przedstawiono w poniższej tabeli:

Przekrój	Klasa	Szerokość pasa ruchu
1 × 1 (z mijankami)	D, L, Z	≥ 3,50 m
1 × 2 (i więcej)	D	2,50 m oraz 2,25 m, 2,75 m, 3,00 m, 3,25 m, 3,50 m
	L	2,75 m oraz 2,50 m, 3,00 m, 3,25 m, 3,50 m
	Z	3,00 m oraz 2,75 m, 3,25 m, 3,50 m
2 × 2 (i więcej)	G	3,50 m oraz 3,25 m
	GP	3,50 m oraz 3,25 m

**UWAGA!** W przypadku uzyskania zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych, w trybie art. 9 ustawy – Prawo budowlane, w zakresie szerokości pasa ruchu, należy z listy wybrać „zgoda na odstępstwo” a do wniosku dołączyć kopię postanowienia wydanego przez właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej.

**UWAGA!** Przedmiotowe szerokości nie dotyczą pasów ruchu dla rowerów.

**UWAGA!** Szerokość pasa ruchu należy przyjmować na przekroju normalnym (typowym), nie uwzględniając m. in. obligatoryjnych poszerzeń wynikających z przepisów rozporządzenia (np. na łukach w planie lub na wlotach na skrzyżowania).

### RUCH PIESZYCH

**UWAGA!** Droga nie może nie być wyposażona w pobocza lub chodnik. W myśl § 10 ust. 1 rozporządzenia droga powinna mieć w szczególności pobocza lub chodnik – jeżeli jest

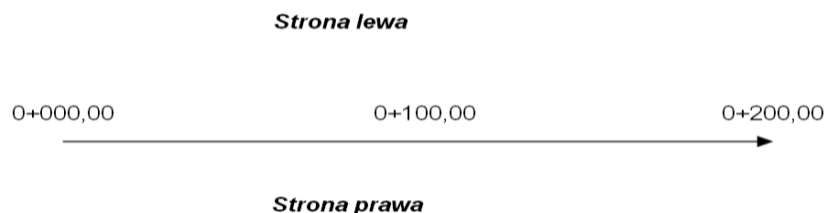
przeznaczona do ruchu pieszych. Natomiast zgodnie z art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) przez drogę należy rozumieć wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt. Zatem droga, co do zasady, zawsze służy prowadzeniu ruchu pieszych, chyba że z zatwierdzonej stałej organizacji ruchu wynika zakaz takiego ruchu. Stąd, w przypadku, gdy ruch pieszych na drodze nie jest zabroniony, należy wykonać pobocza lub chodnik. Pobocza wykonuje się po każdej stronie jezdni drogi, przy czym może być ono zastąpione chodnikiem w miejscu, gdzie natężenie ruchu pieszych uzasadnia jego wykonanie. Należy podkreślić, że pobocze służy nie tylko wspomnianemu wyżej celowi: część pobocza stanowi niezbędny teren, gwarantujący możliwość zachowania skrajni, o której mowa w § 54 rozporządzenia. Ponadto w poboczu umieszcza się znaki drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

#### CHODNIKI

Scharakteryzuj każdy odcinek drogi osobno poprzez wpisanie długości chodnika danego rodzaju z dokładnością do 1 m:

- usytuowanego przy jezdni, jeżeli jego szerokość jest większa bądź równa 2,0 m,
- usytuowanego przy jezdni, jeżeli jego szerokość jest mniejsza niż 2,0 m,
- odsuniętego od jezdni o co najmniej 0,5 m, jeżeli jego szerokość jest większa bądź równa 1,5 m,
- odsuniętego od jezdni o co najmniej 0,5 m, jeżeli jego szerokość jest mniejsza niż 1,5 m.

Długość chodnika należy wpisywać dla każdej strony drogi oddzielnie. Strony drogi określa się zgodnie kierunkiem wzrostu kilometraża (patrz rys. poniżej).



**UWAGA!** Zakres stosowania poszczególnych rodzajów chodników określają przepisy zawarte w § 43-44 rozporządzenia. Do szerokości chodnika nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża.

**UWAGA!** Na potrzeby Programu wyjątkowo za chodnik należy uznać także drogę dla pieszych i rowerów oznaczoną znakiem C-13/C-16 rozdzielonym kreską poziomą (tzw. „ciąg pieszo-rowerowy”).

Zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi ww. ciągi są kwalifikowane jako ścieżki rowerowe, z których mogą korzystać piesi. W myśl § 47 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia szerokość jednokierunkowej ścieżki rowerowej, z której mogą korzystać piesi, powinna wynosić nie mniej niż 2,5 m. Zgodnie z ust. 2 tego paragrafu szerokość ścieżki rowerowej należy ustalać indywidualnie, jeżeli oprócz prowadzenia ruchu rowerowego pełni ona inne funkcje. W takich przypadkach przepisy rozporządzenia nie określają minimalnych wartości szerokości ścieżki rowerowej. Należy je zatem ustalać dla każdego przypadku indywidualnie. Wskazane wartości szerokości ścieżki rowerowej nie są wprost zależne od natężenia ruchu rowerów, wobec czego należy stwierdzić, że minimalna szerokość ścieżki rowerowej przeznaczonej do ruchu dwukierunkowego, która oprócz prowadzenia ruchu rowerów pełni inne funkcje (droga dla pieszych i rowerów), powinna być większa niż szerokość ścieżki jednokierunkowej, z której mogą korzystać piesi, a więc większa niż 2,5 m. Istotne jest, że nie znajduje uzasadnienia projektowanie drogi dla pieszych i rowerów o szerokości równej lub większej niż 3,5 m, gdyż wówczas zasadne jest zaprojektowanie osobno drogi dla rowerów o szerokości 2,0 m i przyległego do niej chodnika o szerokości równej 1,5 m. Niemniej jednak przypadek określony w § 47 ust. 1 pkt 3 ww. rozporządzenia oraz jemu pochodne należy stosować wyjątkowo. Wówczas nie powinno wyznaczać się oddzielnych torów ruchu dla pieszych i rowerów, a ścieżkę taką powinno oznakowywać się znakami pionowymi C-13/C-16 rozdzielonymi kreską poziomą.

#### POBOCZA

Scharakteryzuj każdy odcinek drogi osobno poprzez:

- a) wybranie z listy dla danego rodzaju pobocza jego szerokości:

- pobocze utwardzone – zgodnie z § 38 ust. 2 rozporządzenia jego szerokość nie może być większa niż 1,5 m.

**UWAGA!** Zgodnie z § 38 ust. 1 rozporządzenia zastosowanie pobocza utwardzonego możliwe jest wyłącznie na drogach klasy GP, G i Z, w zależności od potrzeb, w tym ruchu lokalnego i pieszych.

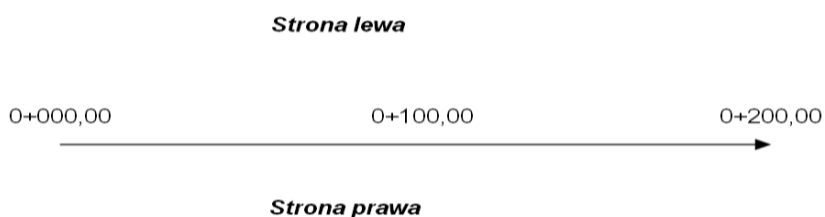
**UWAGA!** Przez pobocze utwardzone należy rozumieć pobocze o takiej samej konstrukcji nawierzchni jak pasy ruchu na jezdni. Nie dopuszcza się stosowania poboczy twardych wykonanych z innych materiałów, niż pasy ruchu na jezdni. Pobocza ulepszone kruszywem łamanym, spoiwem hydraulicznym i innymi wyrobami należy klasyfikować jako pobocza gruntowe.

- pobocze gruntowe – zgodnie z § 37 ust. 1 rozporządzenia jego szerokość, w zależności od klasy drogi, nie może być inna niż określono w poniższej tabeli:

Klasa	Szerokość pobocza gruntowego
GP	≥ 1,50 m
G	≥ 1,25 m
Z	≥ 1,00 m
L	≥ 0,75 m
D	≥ 0,75 m

**UWAGA!** W przypadku uzyskania zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych, w trybie art. 9 ustawy – Prawo budowlane, w zakresie szerokości pobocza, należy z listy wybrać „zgoda na odstępstwo” a do wniosku dołączyć kopię postanowienia wydanego przez właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej.

- b) wpisanie długości pobocza danego rodzaju z dokładnością do 1 m. Długość pobocza należy wpisywać dla każdej strony drogi oddzielnie. Strony drogi określa się zgodnie kierunkiem wzrostu kilometraża (patrz rys. poniżej).



**UWAGA!** W przypadku zastosowania pobocza utwardzonego nie podaje się długości przyległego do niego pobocza gruntowego, o którym mowa § 38 ust. 4 rozporządzenia.

#### RUCH ROWERÓW

Scharakteryzuj każdy odcinek drogi osobno poprzez wpisanie długości danego rodzaju infrastruktury, po której odbywa się ruch rowerów, z dokładnością do 1 m:

- poza jezdnią – przez co należy rozumieć ruch, który odbywa się po:
  - drodze dla rowerów,
  - drodze dla pieszych i rowerów,
  - dodatkowej jezdni, służącej obsłudze terenów przyległych do pasa drogowego, o której mowa w § 8a rozporządzenia,
  - chodniku lub drodze dla pieszych, o ile spełnione są warunki określone w art. 33 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.
- po jezdni po pasie ruchu dla rowerów, o którym mowa § 46 ust. 3 rozporządzenia.

Długość danego rodzaju infrastruktury, po której odbywa się ruch rowerów, należy wpisywać dla każdej strony drogi oddzielnie. Strony drogi określa się zgodnie kierunkiem wzrostu kilometraża (patrz rys. poniżej).



**Strona lewa**

0+000,00

0+100,00

0+200,00



**Strona prawa**

**UWAGA!** W przypadku zaprojektowania dwukierunkowej drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów (tzw. ciągu pieszo-rowerowego) tylko po jednej stronie drogi publicznej jej długość należy wpisać w obu kolumnach, dotyczących zarówno lewej jak i prawej strony drogi, mimo iż fizycznie zlokalizowana jest ona tylko po jednej jej stronie. Istotne jest, że ruch rowerów w obu kierunkach nie będzie odbywał się po jezdni, a więc cel określony w Programie zostanie spełniony.

**PRZYSTANKI KOMUNIKACYJNE**

Wpisz:

- a) łączną liczbę przystanków komunikacyjnych wyznaczonych na wszystkich odcinkach drogi/dróg zgłoszonych jako jedno zadanie;

**UWAGA!** Przez przystanek komunikacyjny należy rozumieć, zgodnie z art. 4 pkt 13 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, z późn. zm.), miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym;

- b) łączną liczbę przystanków komunikacyjnych wyposażonych w perony, o których mowa w § 119 ust. 8 pkt 5 (autobusowe, trolejbusowe) lub w § 120 (tramwajowe lub tramwajowo-autobusowe) rozporządzenia. W przypadku przystanków komunikacyjnych bez zatok autobusowych/trolejbusowych przepis § 119 ust. 8 pkt 5 stosuje się odpowiednio.

**UWAGA!** Na potrzeby Programu za peron uznaje się także część chodnika usytuowanego przy jezdni o szerokości co najmniej 2,0 m.

**Kryterium 2 – Znaczenie zadania dla rozwoju spójnej sieci dróg publicznych**

W kryterium uwzględnia się znaczenie danej drogi objętej wnioskiem o dofinansowanie w sieci dróg publicznych (funkcja w sieci drogowej właściwa dla danej kategorii), jej „ponadlokalność” tj. gdy droga stanowi bezpośrednie połączenie z drogami znajdującymi się poza granicami administracyjnymi jednostki samorządu terytorialnego lub gdy jest powiązana z innymi drogami tej samej bądź niższej kategorii lub gdy jest powiązana z innymi drogami wyższej kategorii (wojewódzkimi, krajowymi), droga ma znaczenie strategiczne (np. prowadzi do terenów wojskowych, granicy państwa).

W przypadku gdy zadanie obejmuje więcej niż jeden odcinek drogi należy scharakteryzować każdy osobno poprzez wpisanie danych odrębnie dla każdego odcinka.

**Kryterium 3 – Wpływ zadania na zwiększenie dostępności transportowej jednostek administracyjnych oraz poprawę dostępności terenów inwestycyjnych**

W kryterium uwzględnia się specyfikę danego województwa i wynikające z niej potrzeby w zakresie: zwiększania dostępności transportowej jednostek administracyjnych (urzędu, publicznego zakładu opieki zdrowotnej, szkoły lub przedszkola, dojazd do pozostałych obiektów publicznych np. kościołów, świetlica, biblioteka, dom kultury), poprawy dostępności terenów inwestycyjnych (droga stanowi bezpośredni dojazd do terenów przeznaczonych pod inwestycje lub droga znajduje się na takich terenach), poprawy dostępności dla transportu zbiorowego (transport zbiorowy prowadzony jest drogą objętą wnioskiem).

W przypadku gdy zadanie obejmuje więcej niż jeden odcinek drogi należy scharakteryzować każdy osobno poprzez wpisanie danych odrębnie dla każdego odcinka.

#### **Kryterium 4 – Wpływ zadania na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego**

W kryterium uwzględnia się ryzyko wystąpienia wypadku drogowego na obszarach o najwyższym poziomie wypadkowości (ocenia komisja stosując mapę ogólnego ryzyka społecznego, wszystkie wypadki, liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych), zastosowane rozwiązania poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, zastosowane rozwiązania zarządzania prędkością, inne nowo zastosowane rozwiązania poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, adekwatność zastosowanych rozwiązań poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

##### **ROZWIĄZANIA DODATKOWE/SPECJALNE**

Scharakteryzuj zadanie poprzez wybór z listy rozwiązań zastosowanych na którymkolwiek odcinku drogi, polegających na budowie, rozbudowie lub przebudowie (w przypadku tej pozycji możliwe jest dodawanie wierszy, gdy liczba pozycji przekracza liczbę wierszy aktualnie znajdujących się we wzorze wniosku):

- 1) oświetlenia przejścia dla pieszych lub przejazdu dla rowerzystów (zalecenia dotyczące prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych zawarte są m. in. w wydanym przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego opracowaniu „Ochrona pieszych. Podręcznik dla organizacji ruchu pieszego” w rozdziale 7.5.2 „Oświetlenie”, dostępnym na stronie <http://www.krbrd.gov.pl/pl/krajowe.html>);
- 2) przejścia dla pieszych lub przejazdu dla rowerzystów z wyspą dzielącą (tzw. azylem), zgodnie z § 127 ust. 9 rozporządzenia;
- 3) wyniesionego przejścia dla pieszych lub przejazdu dla rowerzystów (rozumie się przez to przejście lub przejazd wyznaczone w obrębie urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykonanego w formie wygarbienia, o długości większej niż 4 m, zgodnie z pkt 8.1. załącznika nr 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.));
- 4) wyniesionego skrzyżowania;
- 5) wyspy dzielącej na jezdni, wraz z odgięciem toru jazdy, na wjeździe do miejscowości (rozumie się przez to wykonanie środkowej wyspy dzielącej pasy ruchu zgodnie z warunkami określonymi w § 35 rozporządzenia);
- 6) sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu, przejściu dla pieszych lub na przejeździe dla rowerzystów;
- 7) oznakowania aktywnego lub sygnalizacji ostrzegawczej na przejściu dla pieszych lub na przejeździe dla rowerzystów (przez oznakowanie aktywne należy rozumieć m. in. wykonanie linii wibracyjnych na dojazdach do przejść dla pieszych lub przejazdów dla rowerzystów, umieszczenie znaków pionowych na tle fluorescencyjnym, znaków pionowych z elementami świetlnymi lub o zmiennej treści, zastosowanie punktowych elementów odbaskowych. Rozwiązania te muszą być zgodne z rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach);
- 8) radaru ze znakiem/tablicą zmiennej treści (aktywną), informującego o prędkości ruchu pojazdu;
- 9) oznakowania aktywnego na dojeździe do przejazdu kolejowo-drogowego (szczegóły patrz wyżej);
- 10) drogi na dojeździe do przejazdu kolejowego-drogowego kategorii „D” lub „C” (jako dojazd do przejazdu kolejowo-drogowego należy rozumieć odcinek drogi o długości 30 m mierzony po osi drogi z każdej strony przejazdu kolejowo-drogowego od punktów krańcowych przejazdu zgodnie z § 3 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1744, z późn. zm.). Poprzez przebudowę/rozbudowę/budowę dojazdu do przejazdu kolejowego-drogowego należy rozumieć dobór optymalnych parametrów technicznych, pod względem bezpieczeństwa ruchu, dla geometrii dojazdów i dojść do przejazdów kolejowo-drogowych w konkretnej lokalizacji. Powinna ona wiązać się m.in. z: poprawą widoczności, zwłaszcza widoczności czoła pojazdu szynowego z drogi, zmianą przekroju poprzecznego pasa drogowego, np.: poszerzenie poboczy, budowa chodników, itp., przez co zwiększone zostanie bezpieczeństwo niechronionych uczestników

ruchu, zachowaniem ciągłości profili drogi i przejazdu kolejowo-drogowego, poprawą geometrii skrzyżowań, zlokalizowanych niejednokrotnie bezpośrednio przed przejazdem kolejowym, które są blokowane w przypadku zamknięcia rogatek lub półrogatek przed przejazdem, poprawą szorstkości nawierzchni drogi na dojeździe do przejazdu, wykonaniem lub poprawą parametrów oświetlenia na dojazdach do przejazdów kolejowych.).

### **Kryterium 5 – Wyrównanie potencjału społeczno-gospodarczego i poprawa jakości życia mieszkańców**

W kryterium uwzględnia się wpływ zadania na wyrównanie potencjału społeczno-gospodarczego oraz poprawę jakości życia mieszkańców, w szczególności czy zadanie stanowi odpowiedź na wyzwania w zakresie przeciwdziałania nierównościom terytorialnym i przestrzennej koncentracji problemów rozwojowych oraz niwelowanie sytuacji kryzysowych na obszarach zdegradowanych, np. zadanie zwiększa spójność społeczną, gospodarczą, przestrzenną; realizacja zadania przyczyni się do lepszego wykorzystania potencjału rozwojowego jst; realizacja zadania pozwoli włączyć w procesy rozwojowe obszary słabe gospodarczo oraz o niższym poziomie rozwoju.

### **Kryterium 6 – Komplementarność z zadaniami realizowanymi w ramach programów rządowych np. Mieszkanie +, Maluch +, Mosty dla Regionów, inne programy rządowe**

W kryterium uwzględnia się komplementarność z zadaniami realizowanymi w ramach programów rządowych np. Mieszkanie +, Maluch +, Mosty dla Regionów, inne programy rządowe.

### **Kryterium 7 – Zadanie realizowane jest przez jednostkę samorządu terytorialnego ujętą w Pakiecie dla średnich miast.**

W kryterium uwzględnia się czy zadanie realizowane jest przez jednostkę samorządu terytorialnego ujętą w *Pakiecie dla średnich miast*.

- 2.12. pkt 13 – należy podać wyszczególnione dane identyfikujące wnioskodawcę oraz dane dotyczące rachunku bankowego, a ponadto – wskazać osoby upoważnione przez wnioskodawcę do udzielania komisji wyjaśnień, wraz z danymi kontaktowymi (imię i nazwisko, numer telefonu i faxu, adres e-mail).
- 2.13. pkt 14 – oświadczenie wnioskodawcy obejmuje m.in. wyszczególnienie załączników, których dołączenie do wniosku jest wymagane (w kratkach po prawej stronie należy postawić znak „x” przy pozycji opisującej załączony dokument). Składane dokumenty powinny jednoznacznie wskazywać, iż dotyczą zadania realizowanego w ramach wniosku oraz zakresu prac przewidzianych do wykonania.

Załącznik w postaci mapy poglądowej powinien zawierać informacje i obrazować lokalizację odcinka drogi objętego zadaniem na tle sieci dróg i pokazywać istotne punkty, do których wnioskodawca odnosi się we wniosku w ramach opisu poszczególnych kryteriów oceny.

W przypadku, gdy wniosek dotyczy zadania w zakresie budowy, rozbudowy lub przebudowy konieczne jest dołączenie projektu zagospodarowania terenu wraz z przekrojami poprzecznymi pasa drogowego w liniach rozgraniczających z wykazaniem wszystkich elementów drogi (przekroje należy wykonać w miejscach charakterystycznych a miejsca ich wykonania zaznaczyć na projekcie zagospodarowania terenu). Dodatkowo w projekcie należy jednoznacznie wskazać pas drogowy, odcinki dróg oraz zakres robót objętych wnioskiem, a także charakterystyczne parametry projektowanych elementów drogi (m.in. szerokość chodnika, jezdni). W sytuacji gdy roboty budowlane wykraczają poza pas drogowy proszę o wykazanie tego zarówno w projekcie jak i treści wniosku.

Projekt zagospodarowania terenu oraz przekroje powinny być wykonane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2018 r. poz. 1935, z późn. zm.). W przypadku zadań niewymagających uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę lub

decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej projekt nie musi być wykonany na aktualnej mapie do celów projektowych. Może być wykonany na kopii aktualnej mapy zasadniczej lub mapy jednostkowej przyjętej do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego.

W przypadku, gdy wniosek obejmuje zadanie, dla którego uzyskano zgodę na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych, należy dołączyć kopię postanowienia właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej.

Obligatoryjnym jest załączenie projektu stałej organizacji ruchu. Obowiązek powyższy wynika z § 2 ust. 1a rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784), zgodnie z którym „projekt stałej albo zmiennej organizacji ruchu sporządza się przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o pozwoleniu na budowę albo przed zgłoszeniem wykonywania robót budowlanych.”

W przypadku, gdy wniosek dotyczy zadania, w wyniku realizacji którego stała organizacja ruchu nie ulega zmianie, należy dołączyć obowiązującą, zatwierdzoną stałą organizację ruchu.

Wnioskodawca sporządza wykaz pozostałych załączników, obejmujących dokumenty i informacje uzupełniające dane zawarte we wniosku.