

FORMULARZ ZGŁOSZENIOWY DLA PROPOZYCJI PROJEKTU

Opis, uzasadnienie, cele i źródło finansowania projektu	
Podmiot/Podmioty zgłaszające:	Województwo Kujawsko-Pomorskie
Nazwa projektu:	Przebudowa wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej Nr 241 Tuchola – Rogoźno od km 0+005 do km 26+360 na odc. Tuchola – Sępólno Krajeńskie
Wskaź źródło potencjalnego finansowania – program unijny:	RPO WK-P na lata 2014-2020
Nr i nazwa osi priorytetowej	OS 5 SPÓJNOŚĆ WEWNĘTRZNA I DOSTĘPNOŚĆ ZEWNĘTRZNA REGIONU
Nr i nazwa działania	5.1 INFRASTRUKTURA DROGOWA
Nr i nazwa poddziałania	NIE DOTYCZY
Opis i cele projektu wraz z uzasadnieniem potrzeby realizacji projektu /Należy opisać stan istniejący, z którego wynika potrzeba realizacji projektu oraz wskazać cele projektu. Opisać jakiego rodzaju problemy, potrzeby zostaną rozwiązane, zaspokojone na skutek jego realizacji. Przedstawić zakres działań. Z opisu projektu powinny wynikać efekty realizacji, grupy docelowe, miejsce realizacji projektu i zasięg jego oddziaływania oraz sposób zaangażowania partnerów/ min. 1 strona, max. 2 strony	<p>Opis problemu: Podstawowym problemem jest zły stan nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 241 powodujący utrudnienie w dostępie do zewnętrznego układu komunikacyjnego oraz brak możliwości obsługi powiększającego się ruchu pojazdów.</p> <p><i>Inwestycja zlokalizowana jest na Pojezierzu Pomorskim w północnej części Polski centralnej, w północno – zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego, w powiatach: tucholskim i sępoleńskim w gminach: miejsko-wiejska Tuchola, wiejska Gostycyn, wiejska Kęsowo, miejsko-wiejska Sępólno Krajeńskie. Początek inwestycji – skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 240 w miejscowości Tuchola. Początkowy odcinek przechodzi przez miasto Tuchola wzdłuż torów kolejowych. Dalej projektowana droga przebiega w większej części przez tereny niezabudowane. Miejscowości, przez które przechodzi projektowana trasa to m. in. Nowa Tuchola, Mały Mędromierz, Brzuchowo, Wieszczyce, Pamiętowo, Skarpa, Trzciany. Kończy się ok. 400 m przed miejscowością Sikorz w pobliżu Sępólna Krajeńskiego. Szerokość jezdni jest zróżnicowana i waha się od 5,4 do 7,0 m (przeważnie około 5,5 i 6,0 m). Nawierzchnia przewidzianej do przebudowy drogi jest zróżnicowana. Na przeważającej długości odcinka występują koleiny i uzupełnienia w postaci łat. Na całym odcinku brak jest ścieżek rowerowych, z wyłączeniem dwóch odcinków: od km ok. 0+120 do km 0+660 wzdłuż ul. Czarna Droga na początku opracowania po stronie lewej oraz od km ok. 2+100 do km ok 2+380 wzdłuż ul. Sępoleńskiej w m. Tuchola u podstawy wysokiego nasypu, dł. ok 300 m. W terenach zabudowanych w m. Tuchola, m. Mały Mędromierz, m. Wieszczyce występują chodniki zwykłe jednostronne, rzadko dwustronne, przyległe do jezdni oraz oddzielone od niej pasem zieleni. W pozostałych miejscowościach chodniki występują lokalnie, bądź stwierdzono ich brak. Tam też ruch pieszy i rowerowy odbywa się poboczem lub jezdnią. Na całym przedmiotowym odcinku organizacja ruchu drogowego określona jest za pomocą oznakowania poziomego i pionowego. Na istniejących skrzyżowaniach nie występuje sygnalizacja świetlna, ponadto brak jest elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci azyli, odgięć krawędzi jezdni.</i></p>

Cel:

Planowane przedsięwzięcie ma na celu poprawę dostępności komunikacyjnej głównych miast regionu. Zostanie ona zrealizowana w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego. Przyczyni się to do zwiększenia wykorzystania potencjału gospodarczego i turystycznego nie tylko obszaru objętego projektem ale również całego regionu. Ponadto planowane przedsięwzięcie zapewni podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, lepszą funkcjonalność dróg, w szerszej perspektywie udrożnienie lokalnego i ponadlokalnego układu komunikacyjnego całego województwa kujawsko-pomorskiego. Zakłada się także poprawę bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.

- *Celem szczegółowym inwestycji jest zapewnienie obsługi ruchu pojazdów samochodowych, rowerzystów i ruchu pieszych na przedmiotowym odcinku drogi wraz z poprawą bezpieczeństwa i warunków ruchu.*

Działania:

Projekt przewiduje przebudowę drogi wojewódzkiej nr 241 na odcinku 26,355km w formule zaprojektuj i wybuduj

Ponadto w ramach inwestycji zaplanowano:

- przebudowę skrzyżowań i zjazdów;
- remont zatok autobusowych;
- remont parkingów;
- budowę poboczy;
- remont obiektów mostowych;
- remont i budowa ciągów pieszo-rowerowych

Grupa docelowa:

- mieszkańcy regionu.

Miejsce realizacji projektu:

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w województwie kujawsko – pomorskim, na terenie gmin: Tuchola, Gostycyn, Kęsowo, Sępólno Krajeńskie. W granicach powiatów: tucholskiego i sępoleńskiego. Początek drogi wojewódzkiej nr 241 przewidzianej do przebudowy zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z drogą nr 240 w miejscowości Tuchola. Początkowy odcinek przechodzi przez miasto wzdłuż torów kolejowych. Dalej droga przebiega w większej części przez tereny niezabudowane. Miejscowości, przez które przebiega planowany do projektowania odcinek to: Nowa Tuchola, Przy Szosie Sępoleńskiej, Mały Mędromierz, Bruchowo, Wieszczyce, Pamiętowo, Skarpa, Trzciany, kończy się ok. 400 m przed miejscowością Sikorz w miejscu dowiązania do wykonanej już przebudowy w km ok. 26+360.

Zasięg:

Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 241 na przedmiotowym odcinku korzystnie wpłynie na komunikację lokalnej społeczności z lokalnymi ośrodkami miejskimi tj. Tucholą i Sępólnem Krajeńskim jak również poprawi jakość połączeń drogowych z siecią dróg wojewódzkich (DW 240, DW 237 w Tucholi) i krajowych (DK 25 w Sępólnie Krajeńskim).

	<p>Kryteria wyboru projektu (wg załącznika do Uchwały Nr 34/2018 KM RPO WK-P na lata 2014-2020 z dnia 26 lutego 2018 r):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wielkość rejestrowanego natężenia ruchu: > 0,5 – ≤ 0,9 • Stopień, w jakim projekt przyczyni się do zwiększenia dostępności zewnętrznej regionu (funkcja drogi): Realizacja projektu usprawni komunikację pomiędzy ośrodkami aktywności społecznej i gospodarczej tzn. pomiędzy Tucholą, Sępólnem Krajeńskim oraz poprzez lepszą komunikację do DK 25 z Bydgoszczą • Stopień, w jakim projekt przyczyni się uzupełnienia istniejącej sieci dróg wojewódzkich (kontynuacja ciągu): Przebudowa DW 241 stanowi kontynuację ciągu już zrealizowanego na odc. Zboże - Sępólno - Nakło - Kcynia • Stan nawierzchni: Przedział 1
Partnerstwo w ramach projektu:	NIE DOTYCZY
Orientacyjny harmonogram realizacji działań projektu (w tym działań informacyjno-promocyjnych):	<p>Kategoria wydatku nr 1: Roboty budowlane Planowany termin rozpoczęcia: 02.2019 Planowany termin zakończenia: 10.2020</p> <p>Kategoria wydatku nr 2: Nadzór inwestorski Planowany termin rozpoczęcia: 01.2019 Planowany termin zakończenia: 12.2020</p> <p>Kategoria wydatku nr 3: Wykupy gruntów: Planowany termin rozpoczęcia: 06.2019 Planowany termin zakończenia: 10.2020</p> <p>Kategoria wydatku nr 4: Opracowanie PFU Opracowany</p> <p>Kategoria wydatku nr 5: Koszty osobowe: Planowany termin rozpoczęcia: 01.2019 Planowany termin zakończenia: 12.2020</p> <p>Kategoria wydatku nr 6: Promocja: Planowany termin rozpoczęcia: 01.2019 Planowany termin zakończenia: 10.2020</p>
Odniesienie do dokumentów strategicznych/implementacyjnych	
<p>Należy wskazać dokumenty strategiczne lub implementacyjne, w które wpisuje się dany projekt i/lub zakres przedmiotowy danego projektu. Wskazać, które cele określone w danym dokumencie będzie on realizować.</p> <p>- odniesienie do Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020, Plan modernizacji 2020+ (SRW),</p>	<p>Przedmiotowy projekt wpisuje się w następujące zapisy dokumentów strategicznych:</p> <p><u>Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Plan Modernizacji 2020+ poprzez realizację następujących priorytetów, celu i kierunków działań:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Priorytet 1. Konkurencyjna gospodarka; – Priorytet 2. Modernizacja przestrzeni wsi i miast; – Priorytet 3. Silna metropolia; – Priorytet 4. Nowoczesne społeczeństwo; – Cel strategiczny: Dostępność i spójność – Kierunki działań m.in.: – Zapewnienie dostępności zewnętrznej województwa za pomocą dróg krajowych i wojewódzkich, – Rozwój sieci drogowych o podstawowym znaczeniu dla spójności wewnętrznej województwa.

- odniesienie do innych dokumentów strategicznych lub implementacyjnych np. Regionalna Strategia Innowacji, inne strategie (sektorowe), programy, wytyczne z poziomu regionalnego lub/ krajowego etc.

Kujawsko-Pomorski Plan Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014 – 2020

Projekt wpisany jest w Kujawsko-Pomorski Plan Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014 – 2020 w ramach I grupy przedsięwzięć przewidzianych do realizacji w ramach RPO WK-P na lata 2014-2020.

Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020

Inwestycja realizuje cele Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Projekt wpisuje się w oś priorytetową 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu, działanie 5.1 Infrastruktura drogowa. Inwestycja jest zgodna z głównym celem tej osi, czyli zwiększeniem dostępności transportowej dróg województwa, ponieważ zakłada przebudowę drogi wojewódzkiej stanowiącej ważny trakt komunikacyjny na terenie województwa, a ponadto zapewnia połączenie z zewnętrznym układem komunikacyjnym, w tym siecią TEN-T .

Strategia Rozwoju Kraju 2020

Celem głównym strategii średniookresowej dla Polski jest wzmocnienie i wykorzystanie gospodarczych, społecznych i instytucjonalnych potencjałów zapewniających szybszy i zrównoważony rozwój kraju oraz poprawę jakości życia ludności.

Projekt związany z przebudową drogi wojewódzkiej wpisuje się w następujące zapisy Strategii:

1) Obszar strategiczny II. Konkurencyjna gospodarka;

a) Cel II.2. Wzrost wydajności gospodarki;

– Priorytet rozwojowy II.2.4. Poprawa warunków ramowych dla prowadzenia działalności gospodarczej, w ramach którego zaplanowano rozwój infrastruktury transportowej w celu ułatwienia prowadzenia działalności gospodarczej;

b) Cel II.4. Rozwój kapitału ludzkiego;

– Priorytet rozwojowy II.4.3. Zwiększanie mobilności zawodowej i przestrzennej, który zakłada zwiększenie dostępności komunikacyjnej do rynków pracy, także w wymiarze materialnym, czyli poprzez modernizację i przebudowę dróg;

2) Obszar strategiczny III. Spójność społeczna i terytorialna;

a) Cel III.3. Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych;

– Priorytet rozwojowy III.3.3. Tworzenie warunków dla rozwoju ośrodków regionalnych, subregionalnych i lokalnych oraz wzmocnienia potencjału obszarów wiejskich, w ramach którego zaplanowano zwiększenie dostępności transportowej - regionalnej i wewnątrzregionalnej (działania w zakresie połączeń transportowych na poziomie regionalnym i lokalnym).

Inwestycja wpisuje się we wskazany priorytet rozwojowy, ponieważ jej realizacja oprócz połączenia Tucholi z Sępólnem, usprawni również komunikację pomiędzy obszarem południowej części województwa

	<p>pomorskiego i zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego, stanowiąc również alternatywną trasę dla DK nr 22 oraz usprawni komunikację autostrady A 1 ze wschodnią częścią województwa wielkopolskiego.</p> <p><u>Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030</u> Inwestycja związana z przebudową drogi wojewódzkiej Nr 241 wpisuje się w:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Cel 2. Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów; – Kierunek działań polityki przestrzennej 2.2. Regionalna integracja funkcjonalna, wspomaganie rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych na obszary poza głównymi miastami oraz budowanie potencjału dla specjalizacji terytorialnej; <p>ponieważ przyczyni się do poprawy dostępności transportowej powiatów: tucholskiego i sępoleńskiego.</p>
<p>Stan przygotowania do realizacji projektu (zakreślić właściwe i uzupełnić)</p> <p><u>Dotyczy projektów inwestycyjnych</u></p>	<p>a) koncepcja, TAK NIE</p> <p>b) Program Funkcjonalno-Użytkowy (PFU) TAK NIE NIE DOTYCZY</p> <p>c) dokumentacja techniczna projektu TAK NIE Planowany termin uzyskania: V.2019 NIE DOTYCZY</p> <p>d) uwarunkowania formalno-prawne - decyzja lokalizacyjna TAK NIE Planowany termin uzyskania: V.2019 NIE DOTYCZY</p> <p>- raport o oddziaływaniu na środowisko (prognoza, OOŚ): TAK NIE Planowany termin uzyskania: XII.2018 NIE DOTYCZY</p> <p>- wymagane prawa własności (gruntu, nieruchomości): TAK NIE Planowany termin uzyskania: VI.2019 NIE DOTYCZY</p> <p>- pozwolenie na budowę: TAK NIE Planowany termin uzyskania: IX.2019</p>

	<p>NIE DOTYCZY</p> <p>e) plan niskoemisyjny TAK NIE Planowany termin uzyskania: <u>NIE DOTYCZY</u></p> <p>f) inne dokumenty, analizy, porozumienia, decyzje i uzgodnienia - studium wykonalności: TAK: NIE NIE DOTYCZY</p>	
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego:	Planowana data złożenia wniosku aplikacyjnego*: IX.2018r. * dla trybu <u>pozakonkursowego</u> – zgodnie z wezwaniem IZ RPO do złożenia wniosku	
Budżet projektu		
Nazwa działania/kategoria wydatków:	Wydatki przypisane działaniom /kategoriom zgodnie z harmonogramem:	
	Ogółem: 40 871 837,00zł	Kwalifikowane: 40 859 537,00 zł
Prace przygotowawcze (dokumentacja techniczna projektu, pozwolenia, studium wykonalności , prace badawcze etc.)		
1. wykupy gruntów	1 148 065,57 zł	1 148 065,57 zł
2. opracowanie PFU, Studium Wykonalności	595 600,00 zł	595 600,00 zł
3. wniosek o dofinansowanie	12 300 zł	0 zł
Rzeczowa realizacja projektu (prace budowlane, dostawy, nadzory, usługi, etc.)		
3. roboty budowlane	38 231 436,99 zł	38 231 436,99 zł
4. nadzór inwestorski	400 000,00 zł	400 000,00 zł
Koszty pośrednie (w tym: zarządzanie projektem/audyt/promocja projektu)		
5. koszty osobowe	390 000,00 zł	390 000,00 zł
6. promocja	94 434,44 zł	94 434,44 zł
Wartość całkowita projektu:	40 871 837,00 zł	
Koszty kwalifikowane w projekcie:	40 859 537,00 zł	
Koszty niekwalifikowane w projekcie:	12 300,00 zł	
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego:	<p>Wnioskowana kwota z EFRR/EFS lub instrument zwrotny – 34 730 606,45 zł, tj. 85 % dofinansowania Wkład własny: 6 128 930,55 zł, - tj. 15 % kwalifikowanych 12 300,00 zł – tj. środki niekwalifikowane</p> <p>- budżet JST – 6 141 230,55 zł - % - inne publiczne - zł,.....% - prywatne- zł,%</p> <p>RAZEM (wartość całkowita projektu): 40 871 837,00 zł</p>	
Wskaźniki projektu		
Wskaźniki rezultatu:	Nazwa wskaźnika rezultatu: Wskaźnik nośność drogi wojewódzkiej	

	<p>Jednostka miary: kN/oś Wartość bazowa: 80 Wartość docelowa: 100 Rok osiągnięcia wartości docelowej: 2020</p>
Wskaźniki produktu:	<p>Nazwa wskaźnika produktu: Długość przebudowanych dróg wojewódzkich Jednostka miary: km Wartość bazowa: 0 Wartość docelowa: 26,355 Rok osiągnięcia wartości docelowej: 2020</p>
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające:	<p>Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy Miroslaw Kielnik</p> <p>.....</p>
Osoba do kontaktu: /imię i nazwisko, adres mailowy, nr telefonu/	<p>Krzysztof Kodzis, k.kodzis@zdw-bydgoszcz.pl, tel. 52/370 57 36</p>

Sporządził: Krzysztof Kodzis/Ryszard Gilewski