

## Załącznik nr 1 do Zasad zgłaszania, identyfikacji, przygotowania i monitorowania projektów własnych WK-P dofinansowanych ze środków Unii Europejskiej

## FORMULARZ ZGŁOSZENIOWY DLA PROPOZYCJI PROJEKTU

Opis projektu	
Podmiot/Podmioty zgłaszające:	Województwo Kujawsko-Pomorskie
Nazwa projektu:	Przebudowa wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej Nr 254 Brzoza – Łabiszyn – Barcin – Mogilno – Wylatowo (odcinek Brzoza - Barcin). Odcinek I od km 0+069 do km 13+280.
Wskaź źródło potencjalnego finansowania – program unijny:	RPO WK-P na lata 2014-2020
Nr i nazwa osi priorytetowej:	Oś 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><b>Opis problemu/Stan istniejący</b></p> <p>Aktualnie ruch odbywa się drogą wojewódzką nr 254 Brzoza – Łabiszyn – Barcin, która jest w złym stanie technicznym. Widoczne są liczne spękania, koleiny i łaty, które wpływają negatywnie na środowisko jak również na bezpieczeństwo użytkowników tej drogi. <b>Potrzebę jej przebudowy/rozbudowy zgłaszały już wielokrotnie samorządy, przez które przebiega droga, jak również sami mieszkańcy.</b> Potok komunikacyjny prowadzony jest wzdłuż zabudowy mieszkaniowej, budynków użyteczności publicznych, placówek oświatowych, obiektów handlowych i usługowych, co przyczynia się do znacznych niedogodności nie tylko w kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego, ale i klimatu akustycznego. Obecny układ drogowy negatywnie oddziałuje na społeczeństwo oraz środowisko poprzez emisję spalin, drgania, hałas, wypadki i kolizje, utrudnienia związane z komunikacją lokalną. Utrzymanie wariantu bezinwestycyjnego, wzrost natężenia ruchu z jednoczesnym niedostosowaniem trasy do przenoszenia ciężarów dużych samochodów może prowadzić do zmniejszenia dostępności komunikacyjnej, spadku bezpieczeństwa ruchu, a w rezultacie do podnoszenia kosztów ekonomicznych, społecznych i ekologicznych transportu drogowego.</p> <p>Planując inwestycję polegającą na przebudowie i rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 254 na odcinku Brzoza – Łabiszyn od km 0+069 do km 13+280, który stanowi etap odcinka Brzoza – Barcin (km 0+069 do km 22+400) stosowano się do obowiązujących założeń rozwoju układu komunikacyjnego w województwie kujawsko-pomorskim oraz do wzrostu bezpieczeństwa wszystkich <b>grup docelowych projektu</b> tj. mieszkańców regionu, przedsiębiorców, turystów, użytkowników ruchu drogowego.</p> <p><b>Zasięg oddziaływania projektu</b></p> <p>Inwestycja pobudzi rozwój społeczny i gospodarczy obszaru, na którym jest zlokalizowana, tj. miejscowości: Brzoza, Kobylarnia, Nowe Smolno, Antoniewo, Obórznia, Łabiszyn, czyli południowo-zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego. Przygotowany do realizacji odcinek drogi wojewódzkiej nr 254 Brzoza – Łabiszyn stanowi I-szy etap odcinka Brzoza – Barcin wskazanego w Kujawsko-Pomorskim Planie spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020. Unowocześniona infrastruktura drogowa pozwoli na dalszy dynamiczny rozwój inwestycji</p>

na analizowanym obszarze i wpłynie na zwiększenie dostępności transportowej regionu, wzmacniającej powiązania poszczególnych obszarów województwa.

#### **Cele projektu**

*Planowane przedsięwzięcie ma na celu poprawę dostępności transportowej drogowej województwa. Usprawni połączenia między co najmniej dwoma miastami regionalnymi tj. pomiędzy Bydgoszczą a Gniezmem i Poznaniem (poprzez DK15). 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.*

Planowane zadanie inwestycyjne jest odpowiedzią na zdiagnozowane potrzeby społeczne. Rozbudowa układu drogowego w ciągu DW 254 ma strategiczne znaczenie dla poprawy warunków ruchu i dalszego rozwoju regionu i **przyczyni się do następujących efektów:**

- poprawa powiązania regionalnej sieci dróg województwa kujawsko-pomorskiego z siecią dróg krajowych i TEN-T (autostradą A1 poprzez 25 i 10/S10),
- wypełnienie braków w sieci dróg regionu – inwestycja spowoduje zwiększenie dobrej jakości ciągów komunikacyjnych w regionie i włączenie ich do istniejącej sieci transportowej,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie,
- polepszenie stanu układu drogowego przy jednoczesnym zwiększeniu bezpieczeństwa jego użytkowników,
- zapewnienie standardu nawierzchni zdolnej do przenoszenia ruchu pojazdów o nacisku 115 kN/oś,

#### **Kryteria merytoryczne szczegółowe – punktowe: - 73,4 pkt**

- Wielkość rejestrowanego natężenia ruchu: > 1,1 – ≤ 2; 28 pkt
- Stopień, w jakim projekt przyczyni się do zwiększenia dostępności zewnętrznej regionu (funkcja drogi): realizacja projektu przebudowy DW 254 usprawni alternatywne dla drogi krajowej nr 5 połączenie pomiędzy miastem wojewódzkim - Bydgoszczą a Gniezmem – miastem subregionalnym i Poznaniem – miastem wojewódzkim (poprzez DK 15). Ponadto realizacja projektu usprawni również komunikację w relacji Bydgoszcz - Łabiszyn - Barcin – Mogilno w tym również ze Specjalną Strefą Ekonomiczną w Barcinie oraz lotniskiem w Bydgoszczy – 12,9 pkt
- Stopień, w jakim projekt przyczyni się uzupełnienia istniejącej sieci dróg wojewódzkich (kontynuacja ciągu): Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 254 pozwoli na rozbudowę zmodernizowanej sieci dróg (skrzyżowanie z DW 246 w m. Łabiszyn, zrealizowane ze środków RPO 2007-2013) - 12,5 pkt

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stan nawierzchni: Przedział 1; + 20 pkt</li> </ul>
Partnerstwo w ramach projektu:	<input type="checkbox"/> TAK <input checked="" type="checkbox"/> NIE
Orientacyjny harmonogram realizacji działań projektu (w tym działań informacyjno-promocyjnych):	<p><b>Działanie nr 1: Opracowanie koncepcji wraz z PFU i studium wykonalności</b>  Planowany termin rozpoczęcia: 09.2017  Planowany termin zakończenia: 12.2019</p> <p><b>Działanie nr 2: Wykup gruntów</b>  Planowany termin rozpoczęcia: 06.2021  Planowany termin zakończenia: 11.2022</p> <p><b>Działanie nr 3: Realizacja zadania w trybie „zaprojektuj i wybuduj”</b>  Planowany termin rozpoczęcia: : 04.2020  Planowany termin zakończenia: 11.2022</p> <p><b>Działanie nr 4: Nadzór inwestorski</b>  Planowany termin rozpoczęcia: 04.2020  Planowany termin zakończenia: 12.2022</p> <p><b>Działanie nr 5: Promocja</b>  Planowany termin rozpoczęcia: 06.2020  Planowany termin zakończenia: 11.2022</p> <p><b>Działanie nr 6: Koszty pośrednie</b>  Planowany termin rozpoczęcia: 04.2020  Planowany termin zakończenia: 11.2022</p>
<b>Odniesienie do dokumentów strategicznych/implementacyjnych</b>	
<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>- odniesienie do innych dokumentów strategicznych lub implementacyjnych np. Regionalna Strategia Innowacji, inne strategie (sektorowe), programy, wytyczne z poziomu regionalnego lub/i krajowego etc.</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"> <li>– Priorytet 1. Konkurencyjna gospodarka;</li> <li>– Priorytet 2. Modernizacja przestrzeni wsi i miast;</li> <li>– Priorytet 3. Silna metropolia;</li> <li>– Priorytet 4. Nowoczesne społeczeństwo;</li> <li>– Cel strategiczny: Dostępność i spójność</li> <li>– Kierunki działań m.in.:</li> <li>– Zapewnienie dostępności zewnętrznej województwa za pomocą dróg krajowych i wojewódzkich,</li> <li>– Rozwój sieci drogowych o podstawowym znaczeniu dla spójności wewnętrznej województwa.</li> </ul> <p><u>Kujawsko-Pomorski Plan Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014 – 2020</u>  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.</p> <p><u>Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020</u>  Inwestycja realizuje cele Regionalnego Programu Operacyjnego</p>

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 podniesie standard połączenia pomiędzy Bydgoszczą i drogami krajowymi nr 25, nr 5 i nr 10 a Łabiszynem, Barcinem i Mogilnem oraz w dalszym przebiegu podniesie standard połączenia z miastami województwa wielkopolskiego.

#### Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Inwestycja związana z przebudową drogi wojewódzkiej Nr 254 wpisuje się w:

– 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

	<p>potencjału dla specjalizacji terytorialnej; ponieważ przyczyni się do poprawy dostępności transportowej powiatu radziejowskiego i aleksandrowskiego.</p>
<p>Stan przygotowania do realizacji projektu (zakreślić właściwe i uzupełnić):</p> <p><u>Dotyczy projektów inwestycyjnych</u></p>	<p>a) koncepcja,  <input checked="" type="checkbox"/> TAK  <input type="checkbox"/> NIE</p> <p>b) Program Funkcjonalno-Użytkowy (PFU)  <input checked="" type="checkbox"/> TAK  <input type="checkbox"/> NIE Planowany termin uzyskania: mm-rok  <input type="checkbox"/> NIE DOTYCZY</p> <p>c) dokumentacja techniczna projektu  <input type="checkbox"/> TAK  <input checked="" type="checkbox"/> NIE Planowany termin uzyskania: 06.2021  <input type="checkbox"/> NIE DOTYCZY</p> <p>d) uwarunkowania formalno-prawne - decyzja lokalizacyjna  <input type="checkbox"/> TAK  <input type="checkbox"/> NIE Planowany termin uzyskania: mm-rok  <input checked="" type="checkbox"/> NIE DOTYCZY</p> <p>e) raport o oddziaływaniu na środowisko (prognoza, OOŚ):  <input checked="" type="checkbox"/> TAK  <input type="checkbox"/> NIE Planowany termin uzyskania: mm-rok  <input type="checkbox"/> NIE DOTYCZY</p> <p>f) wymagane prawa własności (gruntu, nieruchomości):  <input type="checkbox"/> TAK  <input checked="" type="checkbox"/> NIE Planowany termin uzyskania: 06.2021  <input type="checkbox"/> NIE DOTYCZY</p> <p>g) pozwolenie na budowę:  <input type="checkbox"/> TAK  <input checked="" type="checkbox"/> NIE Planowany termin uzyskania: 06.2021  <input type="checkbox"/> NIE DOTYCZY</p> <p>h) plan niskoemisyjny:  <input type="checkbox"/> TAK  <input type="checkbox"/> NIE Planowany termin uzyskania: mm-rok  <input checked="" type="checkbox"/> NIE DOTYCZY</p>

	<p>i) inne dokumenty, analizy, porozumienia, decyzje i uzgodnienia</p> <p><input type="checkbox"/> TAK</p> <p><input type="checkbox"/> NIE     Planowany termin uzyskania: mm-rok</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> NIE DOTYCZY</p>
<p>Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego:</p>	<p>Planowana data złożenia wniosku aplikacyjnego*: 06.12.2019</p> <p>* <u>dla trybu pozakonkursowego</u> – zgodnie z wezwaniem IZ RPO do złożenia wniosku</p> <p><del>* dla trybu konkursowego na podstawie zatwierdzonego przez IZ RPO harmonogramu konkursów</del></p>

<b>Budżet projektu</b>		
<b>Nazwa działania/kategoria wydatków:</b>	<b>Wydatki przypisane działaniom /kategoriom zgodnie z harmonogramem:</b>	
	<b>Ogółem: 65 000 000,00 zł</b>	<b>Kwalifikowalne: 65 000 000,00 zł</b>
<b>I. Prace przygotowawcze</b> (dokumentacja techniczna projektu, pozwolenia, studium wykonalności, prace badawcze etc.)		
1. Opracowanie koncepcji wraz z PFU i studium wykonalności	125 794,36 zł	125 794,36 zł
2. Wykup gruntów	5 464 800,00 zł	5 464 800,00 zł
<b>II. Rzeczowa realizacja projektu</b> (np. prace budowlane, dostawy, nadzory, usługi, etc.)		
1. Realizacja zadania w trybie „zaprojektuj i wybuduj”	57 886 134,90zł	57 886 134,90zł
2. Nadzór inwestorski	752 519,75 zł	752 519,75 zł
<b>Razem koszty bezpośrednie (I+II)</b>	<b>64 229 249,01 zł</b>	<b>64 229 249,01 zł</b>
<b>III. Koszty pośrednie</b> (w tym: np. zarządzanie projektem, promocja, wynagrodzenia, pozostałe)		
1. Promocja	70 000,00 zł	70 000,00 zł
2. Koszty pośrednie (koszty zarządzania projektem, wynagrodzenia)	670 750,99 zł	670 750,99 zł
3. Pozostałe	30 000,00 zł	30 000,00 zł
<b>Razem koszty pośrednie</b>	<b>770 750,99 zł</b>	<b>770 750,99 zł</b>
<b>Sposób rozliczania kosztów pośrednich</b>		
<input type="checkbox"/> na podstawie rzeczywiście poniesionych wydatków lub <input checked="" type="checkbox"/> za pomocą stawki ryczałtowej		
<b>Stawka ryczałtowa kosztów pośrednich dla projektu [%] (kwalifikowalne koszty pośrednie /kwalifikowalne koszty bezpośrednie)</b>		1,2
<b>Montaż finansowy</b>		
Wartość całkowita projektu:	65 000 000,00 zł	
Koszty kwalifikowalne w projekcie:	65 000 000,00 zł	
Koszty niekwalifikowalne w projekcie:	0,00 zł	
Wybór i uzasadnienie montażu finansowego:	Wnioskowana kwota z EFRR/EFS lub instrument zwrotny - 55 250 000,00 zł, 85 % dofinansowania  Wkład własny: 9 750 000,00 zł , 15 % - budżet JST 9 750 000,00 zł, 15% - inne publiczne – 0,00 zł, 0% - prywatne - 0,00 zł, 0%  <b>RAZEM (Koszty kwalifikowalne w projekcie): 65 000 000,00 zł</b>	
<b>Wskaźniki projektu</b>		
Wskaźniki rezultatu:	Nazwa wskaźnika rezultatu: Nośność drogi wojewódzkiej Jednostka miary: kN/oś Wartość bazowa: 80 Wartość docelowa: 115	

	Rok osiągnięcia wartości docelowej: 2022
Wskaźniki produktu:	Nazwa wskaźnika produktu: Długość przebudowanych i rozbudowanych dróg wojewódzkich Jednostka miary: km Wartość bazowa: 0 Wartość docelowa: 13,211 Rok osiągnięcia wartości docelowej: 2022
Osoba do kontaktu: /imię i nazwisko, adres mailowy, nr telefonu/	mgr inż. Marzena Baczyńska m.baczynska@zdw-bydgoszcz.pl Tel. 52 370-57-25, 571-293-010