

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 270 Brześć Kujawski – Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+023. Etap I od km 1+100 do 7+762. |
| 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 | Opis problemu: Podstawowym problemem, w związku z którym niezbędne jest wykonanie projektu związanego z przebudową drogi wojewódzkiej nr 270, jest zły stan nawierzchni drogi powodujący utrudnienie w dostępie do zewnętrznego układu komunikacyjnego oraz brak możliwości obsługi powiększającego się ruchu pojazdów. Droga Nr 270 zapewnia bowiem łączność regionu z zewnętrznym układem komunikacyjnym (droga stanowi połączenie z siecią TEN-T). Droga stanowi ponadto połączenie z Włocławkiem. Nawierzchnia na odcinku objętym projektem jest w złym stanie technicznym. Jej wygląd jest zróżnicowany i niejednorodny. Lokalnie występują koleiny, spękania poprzeczne oraz podłużne. Krawędzie jezdni wykazują deformacje oraz obłupania. Pozostałymi problemami wynikającymi ze złego stanu technicznego drogi jest m.in. utrudniona komunikacja z Włocławkiem – miastem regionalnym, emisja substancji szkodliwych do środowiska, wysokie koszty transportu, niski poziom atrakcyjności turystycznej i inwestycyjnej. Cel: Projektowana inwestycja, obejmująca przebudowę drogi wojewódzkiej nr 270 na analizowanym odcinku, ma na celu zwiększenie dostępności transportowej dróg województwa, zwłaszcza połączenia dróg regionu z zewnętrznym układem komunikacyjnym. Celami szczegółowymi są: – Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz warunków jazdy; – Zwiększenie dostępności do ośrodków regionalnych (Włocławka) i subregionalnych (Koło) oraz obszarów życia społeczności gospodarczej, tj. obszarów Brześcia Kujawskiego, Izbicy Kujawskiej; – Zwiększenie wykorzystania potencjału gospodarczego i turystycznego; – Dostosowanie istniejącej drogi do przeniesienia zwiększonego ruchu pojazdów, w tym pojazdów ciężarowych; |

| | |
|---|---|
| | <p>– doprowadzenie istniejącej drogi do zgodności z warunkami technicznymi stawianymi drodze wojewódzkiej.</p> <p>Grupa docelowa: - mieszkańcy regionu.</p> <p>Zasięg: Odcinek drogi objęty przebudową położony jest w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie włocławskim. Odcinek położony jest w granicach administracyjnych gmin Brześć Kujawski, Lubraniec. Droga wojewódzka nr 270 Brześć Kujawski – Izbica Kujawska - Koło stanowi ważny element sieci drogowej stanowiący połączenie z Włocławkiem poprzez połączenie z drogą krajową nr 62.</p> <p>Kryteria merytoryczne szczegółowe – punktowe: - 62,1 pkt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wielkość rejestrowanego natężenia ruchu: : > 0,9 – ≤ 1,1; 21 pkt • Stopień, w jakim projekt przyczyni się do zwiększenia dostępności zewnętrznej regionu (funkcja drogi): Realizacja projektu usprawni połączenie między miastem regionalnym - Włocławkiem a subregionalnym - Konin poprzez wyprowadzenie ruchu pojazdów z centrum miejscowości Lubraniec a tym samym likwidację tzw. „wąskiego gardła” w sieci drogowej regionu poprzez budowę nowej drogi, a także skrócenie czasu przejazdu. Ponadto realizacja projektu usprawni połączenie z ośrodkami życia społeczno-gospodarczego - obszarów Lubrańca, Izbicy Kujawskiej, Brześcia Kujawskiego i Włocławka; 8,6 pkt • Stopień, w jakim projekt przyczyni się do uzupełnienia istniejącej sieci dróg wojewódzkich (kontynuacja ciągu): Projekt stanowi kontynuację znajdującej się w realizacji obwodnicy Lubrańca oraz będącej w trakcie realizacji rozbudowie DW 265 – 12,5 pkt • Stan nawierzchni: szerokość nawierzchni pow. 6 m do 7 m (przedział 2), zatoki autobusowe nie przy wszystkich przystankach (przedział 2), stan nawierzchni C lub D (przedział 1), ciągi piesze lub pieszo-rowerowe częściowo, do 50% długości odcinka (przedział 1) – zgodnie z zapisem Załącznika nr 1 do uchwały Nr 70/2019 KM RPO WK-P na lata 2014-2020 z dnia 2 grudnia 2019 r. „Przy jednakowej ilości stwierdzonych cech składowych przypisanych poszczególnym przedziałom, zadanie zostaje sklasyfikowane w przedziale o największej ilości przyznanych punktów”, w związku z czym niniejszy projekt został sklasyfikowany w przedziale 1; +20 pkt |
| Partnerstwo w ramach projektu: | <input type="checkbox"/> TAK <input checked="" type="checkbox"/> NIE |
| Orientacyjny harmonogram realizacji działań projektu (w tym działań informacyjno-promocyjnych): | <p>Działanie nr 1: Roboty budowlane: Planowany termin rozpoczęcia: 09-2021 Planowany termin zakończenia: 06-2023</p> <p>Działanie nr 2: Nadzór inwestorski: Planowany termin rozpoczęcia: 06-2021 Planowany termin zakończenia: 06-2023</p> <p>Działanie nr 3: Wykupy gruntów: Planowany termin rozpoczęcia: 12-2021 Planowany termin zakończenia: 06-2023</p> <p>Działanie nr 4: Koszty pośrednie:</p> |

| | |
|---|--|
| | Planowany termin rozpoczęcia: 01-2021 Planowany termin zakończenia: 06-2023 |
| 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>- 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"> - 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. <p>Zgodność projektu z Kujawsko-pomorskim planem spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020</p> <ul style="list-style-type: none"> - Obszar interwencji I: Rozwój infrastruktury drogowej poprawiającej spójność województwa; - Obszar interwencji II: Rozwój infrastruktury kolejowej kluczowej dla spójności województwa; - Obszar interwencji III: Rozwój pasażerskiej infrastruktury dostępu do sieci transportowej w aspekcie publicznego transportu zbiorowego. <p>Projekt został uwzględniony w planie spójności komunikacji drogowej w rozdziale IV.2.a w wykazie przedsięwzięć inwestycyjnych niniejszego planu (część IV.2.a, tabela 19 Kryteria techniczne dla całej sieci dróg wojewódzkich, L.p. 10. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 270 odc. Brześć Kujawski - Koło) uzyskując wysoką punktację w kategoriach: kontynuacji ciągu, gotowości projektu do realizacji oraz stanu nawierzchni oraz wysoką łączną ocenę 76,2 pkt oraz w wykazie przedsięwzięć drogowych przewidzianych do realizacji w latach 2014-2023 w ramach RPO WK-P (tabela 21 i 22). W ramach zadania będzie realizowany Etap I stanowiący element całości.</p> <p><u>Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020</u></p> <p>Cele prezentowanego projektu są spójne z założeniami Priorytetu V Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Na realizację tej osi priorytetowej ma się złożyć osiągnięcie trzech celów szczegółowych, z których pierwszy, zwiększona dostępność transportowa drogowa województwa, ma bezpośredni związek z omawianym przedsięwzięciem. W ramach Priorytetu będą wspierane działania w zakresie budowy, przebudowy, modernizacji dróg, węzłów,</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>skrzyżowań wraz z infrastrukturą towarzyszącą, inwestycje w bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym inwestycje w drogi wojewódzkie poza TEN-T, wiążące regionalny układ transportowy, pozwalające na włączenie do systemu dróg krajowych lub sieci TEN-T, wypełniające luki w sieci dróg pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi, miastami nie będącymi stolicami województwa (regionalnymi i subregionalnymi). Przedsięwzięcie bezpośrednio realizuje cel szczegółowy działania 5.1 Infrastruktura drogowa, którym jest „Zwiększona dostępność transportowa drogowa województwa”. Projekt wpisuje się również w szerszy kontekst rozwoju społeczno-gospodarczego poprzez wzajemne oddziaływanie efektów projektu z innymi progresywnymi obszarami np. turystyką.</p> <p>Projekt „Przebudowa wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+023. Etap I od km 1+100 do 7+762” bezpośrednio realizuje założenia Osi priorytetowej 5, Działania 5.1 Infrastruktura drogowa (w tym celu szczegółowego 1) Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020.</p> <p><u>Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030</u></p> <p>Projekt wpisuje się w założenia Koncepcji Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030 (KZPK 230) w zakresie efektywnych i zintegrowanych systemów infrastruktury transportowej, tworzących funkcjonalne połączenia pomiędzy istotnymi miastami sieci osadniczej. Niniejszy projekt jest tożsamy z następującymi celami polityki przestrzennego zagospodarowania kraju:</p> <p>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,</p> <p>Cel 3. Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.</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</p> |

| | |
|--|--|
| | <p><input checked="" type="checkbox"/> NIE Planowany termin uzyskania: 06.2021</p> <p><input type="checkbox"/> NIE DOTYCZY</p> <p>d) uwarunkowania formalno-prawne - decyzja lokalizacyjna</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>e) raport o oddziaływaniu na środowisko (prognoza, OOŚ):</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> TAK</p> <p><input type="checkbox"/> NIE Planowany termin uzyskania:</p> <p><input type="checkbox"/> NIE DOTYCZY</p> <p>f) wymagane prawa własności (gruntu, nieruchomości):</p> <p><input type="checkbox"/> TAK</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> NIE Planowany termin uzyskania: 12.2022</p> <p><input type="checkbox"/> NIE DOTYCZY</p> <p>g) pozwolenie na budowę:</p> <p><input type="checkbox"/> TAK</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> NIE Planowany termin uzyskania: 12.2021</p> <p><input type="checkbox"/> NIE DOTYCZY</p> <p>h) plan niskoemisyjny:</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>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*: 10.2020</p> <p>* <u>dla trybu pozakonkursowego</u> – zgodnie z wezwaniem IZ RPO do złożenia wniosku</p> <p>* dla trybu konkursowego na podstawie zatwierdzonego przez IZ RPO harmonogramu konkursów</p> |

| Budżet projektu | | |
|--|--|-------------------------|
| Nazwa działania/kategoria wydatków: | Wydatki przypisane działaniom /kategoriom zgodnie z harmonogramem: | |
| | Ogółem: | Kwalifikowalne: |
| | 26 680 000,00 zł | 26 680 000,00 zł |
| I. Prace przygotowawcze (dokumentacja techniczna projektu, pozwolenia, studium wykonalności, prace badawcze etc.) | | |
| 1. wykupy gruntów | 2 636 363,63 zł | 2 636 363,63 zł |
| II. Realizacja zadania w trybie „zaprojektuj i wybuduj” (np. prace budowlane, dostawy, nadzory, usługi, etc.) | | |
| 1. roboty budowlane | 23 353 752,73 zł | 23 353 752,73 zł |
| 2. nadzór inwestorski | 373 520,00 zł | 373 520,00 zł |
| Razem koszty bezpośrednie (I+II) | 26 363 636,36 zł | 26 363 636,36 zł |
| III. Koszty pośrednie (w tym: np. zarządzanie projektem, promocja, wynagrodzenia, pozostałe) | | |
| 1. koszty pośrednie | 316 363,64 zł | 316 363,64 zł |
| Razem koszty pośrednie | 316 363,64 zł | 316 363,64 zł |
| Sposób rozliczania kosztów pośrednich | | |
| <input type="checkbox"/> na podstawie rzeczywiście poniesionych wydatków lub <input checked="" type="checkbox"/> za pomocą stawki ryczałtowej | | |
| Stawka ryczałtowa kosztów pośrednich dla projektu [%] (kwalifikowalne koszty pośrednie /kwalifikowalne koszty bezpośrednie) | | 1,2% |
| Montaż finansowy | | |
| Wartość całkowita projektu: | 26 680 000,00 zł | |
| Koszty kwalifikowalne w projekcie: | 26 680 000,00 zł | |
| Koszty niekwalifikowalne w projekcie: | 0 zł | |
| Wybór i uzasadnienie montażu finansowego: | Wnioskowana kwota z EFRR/EFSD lub instrument zwrotny – 22 678 000,00 zł, 85 % dofinansowania Wkład własny: 4 002 000,00 zł, 15 % - budżet JST – 4 002 000,00 zł, 15 % - inne publiczne – 0,00 zł, 0% - prywatne – 0,00 zł, 0% RAZEM (Koszty kwalifikowalne w projekcie): 26 680 000,00 zł Podatek VAT jest kwalifikowalny w projekcie | |
| Wskaźniki projektu | | |
| Wskaźniki rezultatu: | Nazwa wskaźnika rezultatu: Wskaźnik nośności drogi wojewódzkiej Jednostka miary: kN/oś Wartość bazowa: 100 | |

| | |
|--|---|
| | Wartość docelowa: 115 Rok osiągnięcia wartości docelowej: 2023 |
| Wskaźniki produktu: | Nazwa wskaźnika produktu: Długość przebudowanych dróg wojewódzkich Jednostka miary: km Wartość bazowa: 0 Wartość docelowa: 6,66 Rok osiągnięcia wartości docelowej: 2023 |
| 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 |

