

Załącznik nr 1 do Zasad zgłaszania, identyfikacji, przygotowania i monitorowania projektów własnych WK-P oraz projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym dofinansowanych ze środków Unii Europejskiej

### FORMULARZ ZGŁOSZENIOWY DLA PROPOZYCJI PROJEKTU

Opis, uzasadnienie, cele i źródło finansowania projektu	
Podmiot/Podmioty zgłaszające:	Województwo Kujawsko-Pomorskie
Nazwa projektu:	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 251 Kaliska – Inowrocław na odcinku od km 19+649 (od granicy województwa kujawsko-pomorskiego) do km 34+200 oraz od km 34+590,30 do km 35+290 wraz z przebudową mostu na rz. Gąsawka w msc. Żnin.
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:</b> Podstawowym problemem, w związku z którym niezbędne jest wykonanie projektu związanego z przebudową drogi wojewódzkiej Nr 251, jest zły stan nawierzchni drogi powodujący utrudnienie w dostępie do zewnętrznego układu komunikacyjnego oraz brak możliwości obsługi powiększającego się ruchu pojazdów. Droga Nr 251 zapewnia bowiem łączność regionu z zewnętrznym układem komunikacyjnym (droga stanowi połączenie drogi krajowej nr 11 (poprzez odcinek DW 241 Rogoźno – Wągrowiec) z drogą krajową nr 5 (w m. Żnin) oraz z drogą krajową nr 25 (w m. Inowrocław). Ponadto droga umożliwi połączenie miasta subregionalnego (Inowrocławia) z korytarzem TEN-T (DK 5).</p> <p>Ponadto zła nawierzchnia drogi utrudnia dostęp do Specjalnej Strefy Ekonomicznej zlokalizowanej w Barcinie, a przez to stanowi przeszkodę w rozwoju przedsiębiorczości w tej części województwa kujawsko-pomorskiego.</p> <p>Nawierzchnia jest bardzo zróżnicowana oraz dość mocno zdegradowana. Nawierzchnia wykazuje przede wszystkim zapadnięcia, wyboje, wykruszenia oraz liczne spękania, często na całej powierzchni. W wielu miejscach nawierzchnia wykazuje uszkodzenia związane ze zesterzeniem się istniejących warstw asfaltowych. Lokalnie, pod koniec odcinka na wlocie do Żnina występują deformacje nawierzchni oraz koleiny.</p> <p>Wykonano badania nośności nawierzchni, na podstawie których określono ugięcia nawierzchni. Z wyników badań wynika, że ugięcia nawierzchni przekraczają ugięcia dopuszczalne dla prognozowanej kategorii ruchu KR4. Na znacznej długości drogi przekraczają one nawet wartość ugięć dopuszczalnych dla kategorii ruchu KR1. Oznacza to, że istniejąca konstrukcja nawierzchni nie może służyć, jako podstawa do wzmocnienia drogi i konieczna jest jej całkowita rozbiorka i budowa nowej konstrukcji.</p> <p>Na odcinku drogi objętym inwestycją występują liczne przepusty drogowe pod drogą wojewódzką oraz przepusty pod zjazdami. W związku ze zmianą przekroju drogi ze szlakowego na uliczny bądź pół-uliczny rowy drogowe ulegną częściowo likwidacji. Wobec tego likwidacji ulegnie również część przepustów, które będą bezużyteczne.</p>

	<p><b>Cel:</b> Projektowana inwestycja, obejmująca rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 251 na analizowanym odcinku, ma na celu zwiększenie dostępności transportowej dróg województwa, zwłaszcza połączenia dróg regionu z zewnętrznym układem komunikacyjnym, w tym siecią TEN-T.</p> <p>Celami szczegółowymi są:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zwiększenie dostępności ośrodka subregionalnego (Inowrocławia);</li> <li>– Poprawa warunków do rozwoju przedsiębiorczości poprzez zwiększenie dostępu do terenów Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Barcinie;</li> <li>– Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz warunków jazdy.</li> </ul> <p><b>Działania:</b> Projekt przewiduje przebudowę drogi wojewódzkiej Nr 251 na następujących odcinkach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Od km 19+649,00 do km 32+638,62;</li> <li>– Od km 33+087,33 do km 34+200,00;</li> <li>– Od km 34+599,00 do km 35+290,00.</li> </ul> <p>Ponadto w ramach projektu zaplanowano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– przebudowę mostu na rz. Gąsawka w msc. Żnin,</li> <li>– budowę poboczy utwardzonych,</li> <li>– budowę zatok autobusowych,</li> <li>– budowę skanalizowanych skrzyżowań z drogami powiatowymi, oraz zwykłych z drogami gminnymi,</li> <li>– budowę zjazdów z drogi wojewódzkiej,</li> <li>– budowę chodników, ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych;</li> <li>– budowę i przebudowę systemu odwodnienia drogowego (przebudowa rowów drogowych, budowę nowego oraz przebudowę istniejącego zbiornika retencyjnego, budowę kanalizacji deszczowej),</li> <li>– budowę oraz przebudowę przepustów pod drogami gminnymi oraz zjazdami z drogi wojewódzkiej,</li> <li>– budowę elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego,</li> <li>– wykonanie nasadzeń zieleni wzdłuż przebudowanego odcinka drogi.</li> </ul> <p><b>Grupa docelowa:</b> - mieszkańcy regionu.</p> <p><b>Zasięg:</b> Odcinek drogi objęty rozbudową położony jest w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie żnińskim. W stanie istniejącym droga przebiega głównie przez tereny użytkowane rolniczo oraz przez tereny miejscowości: Junczewo, Świątkowo, Ustaszewo, Słębowo, Sarbinowo, Żnin Wieś, Żnin. Droga wojewódzka nr 251 Wągrowiec – Żnin – Inowrocław stanowi ważny element sieci drogowej stanowiący połączenie drogi krajowej nr 11 (poprzez odcinek DW 241 Rogoźno – Wągrowiec) z drogą krajową nr 5 (w m. Żnin) oraz z drogą krajową nr 25 (w m. Inowrocław).</p>
Orientacyjny harmonogram realizacji działań projektu (w tym działań)	<p><b>Kategoria wydatku nr 1: Roboty budowlane</b> Planowany termin rozpoczęcia: 02-2017 Planowany termin zakończenia: 06-2018</p>

informacyjno-promocyjnych):	<p><b>Kategoria wydatku nr 2: Nadzór inwestorski</b> Planowany termin rozpoczęcia: 02-2017 Planowany termin zakończenia: 06-2018</p> <p><b>Kategoria wydatku nr 3: Nadzór autorski</b> Planowany termin rozpoczęcia: 02-2017 (umowa zawarta w 2010r.) Planowany termin zakończenia: 06-2018</p> <p><b>Kategoria wydatku nr 4: Wykupy gruntów:</b> Planowany termin rozpoczęcia: 01-2016 Planowany termin zakończenia: 12-2016</p> <p><b>Kategoria wydatku 5: Koszty osobowe:</b> Planowany termin rozpoczęcia: 01-2017 Planowany termin zakończenia: 06-2018</p> <p><b>Kategoria wydatku: Promocja:</b> Planowany termin rozpoczęcia: 02-2017 Planowany termin zakończenia: 06-2018</p>
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
Partnerstwo w ramach projektu:	NIE DOTYCZY
<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></p> <p>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></p>

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 usprawni komunikację w relacji Żnin – DK 5 i Żnin – Wągrowiec, w tym również ze Specjalną Strefą Ekonomiczną w Barcinie.

#### Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Inwestycja związana z przebudową drogi wojewódzkiej Nr 251 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

	<p>rozwojowych na obszary poza głównymi miastami oraz budowanie potencjału dla specjalizacji terytorialnej;</p> <p>– Działanie 2.2.2. Wspieranie rozwoju ośrodków subregionalnych; ponieważ przyczyni się do poprawy dostępności transportowej ośrodków subregionalnych, czyli Żnina i Inowrocławia.</p>
<p>Wpływ realizacji projektu na spójność społeczno – gospodarczą regionu:</p>	<p>Opis dla:</p> <p>a) efektów bezpośrednich/pośrednich dla rozwoju sfery gospodarki regionu:</p> <p>Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy stanu dróg wojewódzkich w Województwie Kujawsko-Pomorskim, co pozytywnie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego jak i warunków jazdy. W sposób bezpośredni przebudowa drogi Nr 251 przyczyni się do poprawy warunków do rozwoju gospodarki poprzez ułatwienie dostępu do Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Barcinie. Pośredni wpływ przebudowy będzie zaś widoczny dzięki zmniejszeniu czasu podróży przedmiotową drogą, co spowoduje zmniejszenie kosztów transportu towarów.</p> <p>b) efektów społecznych z realizacji projektu - bezpośrednio/ pośrednio:</p> <p>Realizacja przedsięwzięcia wpłynie na poprawę dostępności komunikacyjnej Województwa Kujawsko-Pomorskiego, zwiększenie mobilności mieszkańców województwa. W sposób pośredni przebudowa drogi przyczyni się do powstania efektów społecznych poprzez zmniejszenie liczby wypadków drogowych, a przez to zmniejszenie kosztów leczenia ponoszonych przez mieszkańców.</p>
<p>Stan przygotowania do realizacji projektu:</p> <p><u>Dotyczy projektów inwestycyjnych</u></p>	<p>a) koncepcja,</p> <p><b>TAK</b>  <b>NIE</b>  <b>NIE DOTYCZY</b></p> <p>b) Program Funkcjonalno-Użytkowy (PFU)</p> <p><b>TAK</b>  <b>NIE</b> Planowany termin uzyskania:  <b>NIE DOTYCZY</b></p> <p>c) dokumentacja techniczna projektu</p> <p><b>TAK</b>  <b>NIE</b> Planowany termin uzyskania:  <b>NIE DOTYCZY</b></p> <p>d) uwarunkowania formalno-prawne</p> <p>- decyzja lokalizacyjna</p> <p><b>TAK</b>  <b>NIE</b> Planowany termin uzyskania:  <b>NIE DOTYCZY</b></p> <p>- raport o oddziaływaniu na środowisko (prognoza, OOS):</p> <p><b>TAK</b>  <b>NIE</b> Planowany termin uzyskania:  <b>NIE DOTYCZY</b></p> <p>- wymagane prawa własności (gruntu, nieruchomości):</p>

	<p>TAK  <b>NIE</b> Planowany termin uzyskania: 2016r.  NIE DOTYCZY</p> <p>- pozwolenie na budowę: <b>ZRID :</b>  <b>*decyzja nr 8/ZRID/2013 z dn. 4.10.2013r.(branża mostowa)</b>  <b>*decyzja nr 11/ZRID/2014 z dn. 11.08.2014r. (branża drogowa)</b></p> <p>TAK  NIE Planowany termin uzyskania:  NIE DOTYCZY</p> <p>e) plan niskoemisyjny –</p> <p>TAK  NIE Planowany termin uzyskania:  <b>NIE DOTYCZY</b></p> <p>f) inne dokumenty, analizy, porozumienia, decyzje i uzgodnienia</p> <p>TAK  NIE Planowany termin uzyskania:  NIE DOTYCZY</p> <p>Uwaga! W związku z faktem, iż dokumentacja projektowa opracowana została w 2012r. niektóre z uzgodnień do dokumentacji straciły ważność, m.in.: ENEA, TP S.A., NETIA, POMORSKA SPÓŁKA GAZOWNICTWA, ZUD, PROJEKT STAŁEJ I TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU.  Wykonawca robót będzie zobligowany do uzyskania aktualizacji nieważnych uzgodnień.</p> <p>g) Studium wykonalności</p> <p>TAK  <b>NIE</b> Planowany termin uzyskania: styczeń 2017 r.  NIE DOTYCZY</p>	
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego:	Planowana data złożenia wniosku aplikacyjnego: 15.01.2017r. * <u>dla trybu pozakonkursowego</u> – zgodnie z wezwaniem IZ RPO do złożenia wniosku – co najmniej na 40 dni przed wyznaczonym terminem jego złożenia * <u>dla trybu konkursowego</u> na podstawie zatwierdzonego przez IZ RPO harmonogramu konkursów	
<b>Budżet projektu</b>		
Nazwa działania/kategoria wydatków:	<b>Wydatki przypisane działaniom /kategoriom zgodnie z harmonogramem:</b>	
	<b>Ogółem: 59 570 656,92 PLN</b>	<b>Kwalifikowane: 59 570 656,92 PLN</b>
<b>Prace przygotowawcze</b> (dokumentacja techniczna projektu, pozwolenia, studium wykonalności , prace badawcze etc.)		
1. wykupy gruntów	2 958 165,00 zł	2 958 165,00 zł
<b>Rzeczowa realizacja projektu</b> (prace budowlane, dostawy, nadzory, usługi, etc.)		
2. roboty budowlane	55 477 601,11 zł	55 477 601,11 zł
3. nadzór inwestorski	443 820,81 zł	443 820,81 zł

4. nadzór autorski	11 070,00 zł	11 070,00 zł
<b>Zarządzanie projektem/audyt/promocja projektu</b>		
1. koszty osobowe	630 000,00 zł	630 000,00 zł
2. promocja	50 000,00zł	50 000,00zł
<b>Wartość całkowita projektu:</b>		
	59 570 656,92 zł	
<b>Koszty kwalifikowane w projekcie:</b>		
	59 570 656,92 zł	
<b>Koszty niekwalifikowane w projekcie:</b>		
	0 zł	
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego:	Wnioskowana kwota z EFRR/EFS lub instrument zwrotny – 50 635 058,38 zł, 85% dofinansowania	
	Wkład własny: 8 935 598,54 zł, 15%	
	- budżet JST - ..... zł, .....%	
	- inne publiczne - ..... zł,.....%	
	- prywatne- ..... zł, .....%	
	<b>RAZEM: 59 570 656,92 zł</b>	
<b>Wskaźniki projektu</b>		
Wskaźniki rezultatu:	Nazwa wskaźnika produktu: <b>Wskaźnik nośności drogi wojewódzkiej</b> Jednostka miary: kN/oś Wartość bazowa: <b>80</b> Wartość docelowa: <b>100</b> Rok osiągnięcia wartości docelowej: <b>2018</b>	
Wskaźniki produktu:	Nazwa wskaźnika produktu: <b>Długość przebudowanych dróg wojewódzkich</b> Jednostka miary: km Wartość bazowa: 0 Wartość docelowa: <b>14,793</b> Rok osiągnięcia wartości docelowej: <b>2018</b>	
	<p>Rozbieżność długości odcinka drogi wojewódzkiej nr 251 przewidzianego do przebudowy pomiędzy podanym powyżej a zgłoszonym do Kujawsko-Pomorskiego Planu Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014 – 2020 wynika z wyłączenia fragmentu drogi wojewódzkiej nr 251 kolidującego z drogą ekspresową S5, oraz błędnie określonego początku drugiego odcinka drogi wojewódzkiej nr 251 przewidzianego do przebudowy.</p> <p>Odcinek kolidujący z drogą ekspresową S5 wyłączony z przebudowy zlokalizowany w km od 32+638,62 do km 33+087,33 (tj. 448,71 m) przebudowany zostanie przez wykonawcę drogi ekspresowej S5.</p> <p>Początek drugiego odcinka w decyzji ZRID określony został w km 34+590,30 (początek geometrii projektowanej drogi), natomiast faktycznie początek odcinka przewidzianego do przebudowy zlokalizowany jest w km 34+599,00.</p> <p>Biorąc powyższe pod uwagę droga wojewódzka nr 251 faktycznie przebudowana będzie na odcinku od km 19+649,00 do km 32+638,62, od km 33+087,33 do km 34+200,00, oraz od km 34+599,00 do km 35+290,00, co łącznie daje odcinek o długości 14,79329 km, po zaokrągleniu do metrów 14,793 km.</p>	

Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające:	Dyrektor ZDW Bydgoszcz Miroslaw Kielnik  DIREKTOR <i>mgr Miroslaw Kielnik</i>
Osoba do kontaktu: /imię i nazwisko, adres mailowy, nr telefonu/	Dariusz Fafara, <a href="mailto:d.fafara@zdw-bydgoszcz.pl">d.fafara@zdw-bydgoszcz.pl</a> , tel. 52/ 366-29-15

Sporządziła: Anna Wiszniewska