



WNIOSEK O DOFINANSOWANIE PROJEKTU W RAMACH REGIONALNEGO PROGRAMU
OPERACYJNEGO WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO NA LATA 2014-2020 – EFRR

27.02.2017

Ni z dziennika korespondencji

1086/14
Włocławek (1)

Informacje wypełniane przez instytucję przyjmującą wniosek	
Data wpływu wersji papierowej wniosku	27.02.2017
Numer wniosku o dofinansowanie	RPKP.05.01.00-04-0001/17
Informacje wypełniane na podstawie danych z wniosku	
Nazwa beneficjenta	WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE
Tytuł 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 m. Żnin
Wydatki kwalifikowalne	50 833 491,83
Dofinansowanie	43 208 468,05
Wkład UE (EFRR)	43 208 468,05
Wartość ogółem (wydatki ogółem)	50 833 491,83

Wersja elektroniczna

Za zgodność z oryginałem
Kierownik Biura
Wdrażania Projektów II
.....
data: 27.02.2017 podpis: *[Signature]*

SEKCJA 0. Identyfikacja projektu	
1. Numer naboru	RPKP.05.01.00-IZ.00-04-09P/16
2. Kod i nazwa programu operacyjnego	RPKP Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020
3. Kod i nazwa osi priorytetowej	RPKP.05.00.00 Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu
4. Kod i nazwa działania	RPKP.05.01.00 Infrastruktura drogowa
5. Kod i nazwa poddziałania	
6. Instytucja, w której wniosek zostanie złożony	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego
7. Rodzaj projektu	Pozakonkursowy
8. Tytuł 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 m. Żnin

SEKCJA A. Informacje o wnioskodawcy (beneficjencie)

A.1. Dane wnioskodawcy (beneficjenta)				
1. NIP beneficjenta	9561969536	2. REGON	092350613	
3. Nazwa beneficjenta	WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE			
4. Forma prawna beneficjenta	wspólnoty samorządowe			
5. Forma własności	Jednostki samorządu terytorialnego lub samorządowe osoby prawne			
6. Status przedsiębiorstwa	NIE DOTYCZY			
7. Nazwa i numer dokumentu rejestrowego	NIE DOTYCZY			
8. PKD	84.11.Z Kierowanie podstawowymi rodzajami działalności publicznej			
9. Data rozpoczęcia działalności	NIE DOTYCZY			
10. Adres beneficjenta:				
Kraj	Polska	Województwo	kujawsko-pomorskie	
Powiat	Toruń	Gmina	Toruń	
Kod pocztowy	87-100	Miejscowość	Toruń	
Ulica	pl. Plac Teatralny	Nr budynku	2	Nr lokalu NIE DOTYCZY
11. Telefon	56 621 86 00	12. Faks	56 621 85 53	
13. Adres e-mail	mw.sekretariat@kujawsko-pomorskie.pl			

A.2. Dane wnioskodawcy (beneficjenta) do korespondencji				
1. Nazwa adresata	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy			
2. Adres do korespondencji:				
Kraj	Polska	Województwo	kujawsko-pomorskie	
Powiat	Bydgoszcz	Gmina	Bydgoszcz	
Kod pocztowy	85-010	Miejscowość	Bydgoszcz	
Ulica	Dworcowa	Nr budynku	80	Nr lokalu NIE DOTYCZY
3. Telefon	52 370 57 13	4. Faks	52 370 57 16	
5. Adres e-mail	zdw.byd@zdw-bydgoszcz.pl			

A.3. Dane osób prawnie upoważnionych do podpisania wniosku/umowy o dofinansowanie projektu

1. Imię i Nazwisko	Piotr Calbecki
2. Stanowisko	Marszałek Województwa
1. Imię i Nazwisko	Dariusz Kurzawa
2. Stanowisko	Wicemarszałek Województwa
1. Imię i Nazwisko	Paweł Adamczyk
2. Stanowisko	Skarbnik Województwa
1. Imię i Nazwisko	Mirosław Kielnik
2. Stanowisko	Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy

A.4. Dane osoby upoważnionej do kontaktu w sprawach projektu

1. Imię i nazwisko	Dariusz Fąfara		
2. Telefon	52 370 57 37	3. Faks	52 370 57 16
4. Adres e-mail	d.fafara@zdw-bydgoszcz.pl		

A.5. Podmiot realizujący projekt

1. NIP	5542219944	2. REGON	092364160	
3. Nazwa Podmiotu	ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W BYDGOSZCZY			
4. Forma prawna	wojewódzkie samorządowe jednostki organizacyjne			
5. Forma własności	Jednostki samorządu terytorialnego lub samorządowe osoby prawne			
6. Adres Podmiotu:				
Kraj	Polska	Województwo	kujawsko-pomorskie	
Powiat	Bydgoszcz	Gmina	Bydgoszcz	
Kod pocztowy	85-010	Miejscowość	Bydgoszcz	
Ulica	Dworcowa	Nr budynku	80	Nr lokalu NIE DOTYCZY
7. Telefon	52 370 57 13	8. Faks	52 370 57 16	
9. Adres e-mail	zdw.byd@zdw-bydgoszcz.pl			

A.6. Partnerzy projektu

Projekt partnerski	Nie
Partnerstwo publiczno-prawne	Nie
Czy Partnerzy projektu będą składać indywidualne wnioski o płatność w systemie SL2014?	Nie

Łączna liczba partnerów w ramach projektu : 0

SEKCJA B. Ogólne informacje o projekcie

B.1. Klasyfikacja projektu	
1. Zakres interwencji (dominujący)	034. Inne drogi przebudowane lub zmodernizowane (autostrady, drogi krajowe, regionalne lub lokalne)
3. Forma finansowania	01. Dotacja bezzwrotna
4. Rodzaj działalności gospodarczej (działalność gospodarcza, której dotyczy projekt)	12. Transport i składowanie
5. Cross-financing	Nie
6. Instrumenty finansowe	Nie
7. Projekt zintegrowany	Nie
8. Duży projekt	Nie

B.2. Pomoc publiczna	
Bez pomocy publicznej	Tak
Pomoc publiczna	Nie
Pomoc de minimis	Nie
Pomoc udzielana w formie rekompensaty (np. rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych)	Nie
Program pomocowy	
Nie dotyczy	

B.3. Typ projektu	
1.	nie dotyczy

B.4. Identyfikacja obszaru i miejsce realizacji projektu			
1. Projekt realizowany na terenie całego kraju	Nie		
2. Województwo	3. Powiat	4. Gmina	5. Miejscowość
kujawsko-pomorskie	żniński	Żnin	Żnin
kujawsko-pomorskie	żniński	Żnin	Żnin-Wieś
kujawsko-pomorskie	żniński	Żnin	Sarbinowo
kujawsko-pomorskie	żniński	Żnin	Słębowo
kujawsko-pomorskie	żniński	Żnin	Ustaszewo
kujawsko-pomorskie	żniński	Janowiec Wielkopolski	Świątkowo
kujawsko-pomorskie	żniński	Janowiec Wielkopolski	Junczewo
6. Typ obszaru realizacji	Małe obszary miejskie (o ludności >5 000 i średniej gęstości zaludnienia)		

SEKCJA C. Opis, uzasadnienie i cele projektu

C.1. Krótki opis projektu (wizytówka projektu)

Należy wskazać najważniejsze informacje dotyczące projektu, przedmiot projektu oraz ogólny zakres działań.

Przedmiotem projektu jest rozbudowa DW 251 wraz z przebudową mostu na rz. Gąsawka w m. Żnin. Ponadto w ramach inwestycji zaplanowano:

- budowę zatok autobusowych,
- budowę skanalizowanych skrzyżowań z drogami powiatowymi oraz zwykłych z drogami gminnymi,
- budowę zjazdów z drogi wojewódzkiej,
- budowę chodników, ścieżek rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych i poboczy;
- budowę i przebudowę systemu odwodnienia drogowego (przebudowa rowów drogowych, budowę nowego oraz przebudowę istniejącego zbiornika retencyjnego, budowę kanalizacji deszczowej),
- budowę oraz przebudowę przepustów pod drogami gminnymi oraz zjazdami z drogi wojewódzkiej,
- budowę elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wykonanie nasadzeń zieleni wzdłuż przebudowanego odcinka drogi;
- budowę oświetlenia;
- przebudowę infrastruktury kolidującej z inwestycją.

Celem głównym projektu jest zwiększenie dostępności transportowej dróg województwa, zwłaszcza połączenia dróg regionu z zewnętrznym układem komunikacyjnym, w tym siecią TEN-T. Celami szczegółowymi są:

- zwiększenie dostępności ośrodka subregionalnego (Inowrocławia);
- poprawa warunków do rozwoju przedsiębiorczości poprzez zwiększenie dostępu do terenów SSE w Barcinie;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz warunków jazdy;
- dostosowanie istniejącej drogi do przeniesienia zwiększonego ruchu pojazdów, w tym pojazdów ciężarowych;
- doprowadzenie istniejącej drogi do zgodności z warunkami technicznymi stawianymi drodze klasy G.

Inwestycja przyczyni się do realizacji następujących wskaźników:

- a) produktu: Długość przebudowanych dróg wojewódzkich – 14,79 km;
- b) rezultatu: Wskaźnik nośności drogi wojewódzkiej – 100 kN/oś.

DW 251 zapewni łączność regionu z zewnętrznym układem komunikacyjnym, umożliwi połączenie m. subregionalnego (Inowrocławia) z korytarzem TEN-T (DK 5) poprzez kontynuację przebudowy drogi. Droga umożliwi także połączenie dwóch miast subregionalnych, jakimi są Inowrocław i Wągrowiec.

C.2. Opis i cele projektu wraz z uzasadnieniem potrzeby realizacji projektu

Należy opisać stan istniejący, z którego wynika potrzeba realizacji projektu oraz uzasadnić konieczność podjęcia decyzji co do realizacji przedmiotowej inwestycji. Należy wskazać cel projektu, opisać jakiego rodzaju problemy, potrzeby zostaną rozwiązane, zaspokojone na skutek realizacji inwestycji. Należy opisać na czym polega inwestycja, przedstawić zakres działań. Z opisu projektu powinny wynikać produkty i rezultaty projektu.

STAN ISTNIEJĄCY

Istniejącą konstrukcją nawierzchni stanowią warstwy bitumiczne o grubości od 3 cm do 38 cm ułożone na podbudowie z tłucznią, żwiru, chudego betonu bądź też bezpośrednio na podłożu gruntowym. Posiada ona w przekroju poprzecznym niejednorodną konstrukcję nawierzchni, jest bardzo zróżnicowana oraz dość mocno zdegradowana. Na przeważającym odcinku drogi wykonywane było jej poszerzenie. Pierwotną podbudowę drogi stanowi brukowiec, a poszerzenie jezdni zostało wykonane z chudego betonu. Niewłaściwe wykonanie zagęszczenie podłoża pod poszerzenia oraz niewłaściwe połączenie dwóch różnych materiałów podbudowy doprowadziło do powstania uszkodzeń na poszerzanych częściach nawierzchni.

Nawierzchnia jest bardzo zróżnicowana oraz dość mocno zdegradowana. 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.

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.

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 półuliczny rowy drogowe ulegną częściowo likwidacji. Wobec tego likwidacji ulegnie również część przepustów, które będą bezużyteczne.

Szerokość istniejącej nawierzchni jezdni w przeważającej większości wynosi do 6,0 m z lokalnymi zawężeniami do 5,1 m (maksymalna szerokość istniejącej nawierzchni jezdni wynosi lokalnie 6,2 m), uśredniając należy przyjąć, że szerokość nawierzchni jezdni na całym odcinku wynosi poniżej 6,0 m (5,90 m). Występują obustronne pobocza gruntowe 1,0 - 1,5 m, skrzyżowania z drogami gminnymi i powiatowymi oraz liczne zjazdy obsługujące tereny przyległe do drogi. Wszystkie skrzyżowania są skrzyżowaniami prostymi, bez wydzielonych pasów dla relacji skrzyżowanych i kanalizacji wlotów.

Droga posiada przekrój szlakowy, za wyjątkiem odcinków przebiegających przez tereny zabudowane, na których wydzielone są chodniki dla pieszych. Przekrój drogi na tych odcinkach – uliczny lub półuliczny. Odwodnienie drogi jest powierzchniowe poprzez system rowów drogowych i melioracyjnych. Wyjątek stanowi odcinek drogi przebiegający przez m. Żnin, na którym występuje kanalizacja deszczowa. Na obszarach zabudowanych występują sieci wodociągowe i kanalizacyjne oraz teletechniczne i elektroenergetyczne. W m. Żnin dodatkowo dostępna jest sieć gazowa i ciepła, a na odcinkach szlakowych – sieć elektroenergetyczna i telekomunikacyjna.

W m. Żnin na rzece Gąsawce zlokalizowany jest most, który z uwagi na rozbudowę układu drogowego i zmianę przekroju drogi przeznaczony jest do rozbioru. W jego miejscu powstanie nowy obiekt inżynierski.

OPIS PROBLEMÓW/POTRZEB

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.

Zła nawierzchnia drogi utrudnia także dostęp do Specjalnej Strefy Ekonomicznej zlokalizowanej w Barcinie, a przez to stanowi przeszkodę w rozwoju przedsiębiorczości w tej części województwa kujawsko-pomorskiego.

Istniejąca nawierzchnia drogi posiada wiele ubytków, nierówności i uszkodzeń, które są źródłem dodatkowego hałasu związanego z ruchem pojazdów samochodowych. Zły stan nawierzchni jest również przyczyną nadmiernej emisji spalin, ponieważ nagłe zmiany prędkości (dostosowywanej do stanu nawierzchni, a więc wielokrotne hamowanie i przyspieszanie pojazdów) są źródłem większego spalania paliw.

Zasadniczo istniejąca droga posiada nawierzchnię zbyt wąską, aby mogły swobodnie wymijać się samochody ciężarowe, co prowadzi do konieczności zmniejszenia prędkości ruchu w celu umożliwienia tego manewru. Bezspornie takie zachowania uczestników ruchu także mają wpływ na zwiększenie emisji spalin do atmosfery. Dodatkową przeszkodę stanowią drzewa i ich konary rosnące bardzo blisko krawędzi jezdni.

Zły stan techniczny tej drogi oraz jej nieprawidłowe parametry stwarzają warunki do możliwości wystąpienia wypadków i kolizji drogowych. Szczególnie niebezpieczne dla środowiska może być zaistnienie kolizji z pojazdami przewożącymi materiały niebezpieczne, np. cysterny z paliwami lub substancjami chemicznymi, na skutek której może nastąpić przedostanie się do środowiska naturalnego substancji niebezpiecznych (np. ropopochodnych) i spowodować jego zanieczyszczenie.

W celu minimalizacji wskazanych problemów konieczne jest podjęcie interwencji związanej z rozbudową DW 251. W związku z tym Władze Województwa Kujawsko-Pomorskiego podjęły decyzję o realizacji projektu poprawiającego stan i przepustowość drogi. Władze Województwa Kujawsko-Pomorskiego – w odpowiedzi na potrzeby zgłaszane przez mieszkańców - podejmują działania zmierzające do usprawnienia i modernizacji wewnętrznego układu komunikacyjnego poprzez budowę nowych dróg i modernizację istniejących już układów komunikacyjnych, a planowany projekt to tylko potwierdza.

CEL PROJEKTU

Celem głównym projektu jest zwiększenie dostępności transportowej dróg województwa, zwłaszcza połączenia dróg regionu z zewnętrznym układem komunikacyjnym, w tym siecią TEN-T. Celami szczegółowymi są:

- zwiększenie dostępności ośrodka subregionalnego (Inowrocławia);
- poprawa warunków do rozwoju przedsiębiorczości poprzez zwiększenie dostępu do terenów Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Barcinie;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz warunków jazdy;
- dostosowanie istniejącej drogi do przeniesienia zwiększonego ruchu pojazdów, w tym pojazdów ciężarowych;
- doprowadzenie istniejącej drogi do zgodności z warunkami technicznymi stawianymi drodze klasy G.

ZAKRES PROJEKTU

Przedmiotem projektu jest rozbudowa DW 251 wraz z przebudową mostu na rz. Gąsawka w m. Żnin. Ponadto w ramach inwestycji zaplanowano:

- budowę zatok autobusowych,

- budowę skanalizowanych skrzyżowań z drogami powiatowymi oraz zwykłych z drogami gminnymi,
- budowę zjazdów z drogi wojewódzkiej,
- budowę chodników, ścieżek rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych i poboczy;
- budowę i przebudowę systemu odwodnienia drogowego (przebudowa rowów drogowych, budowę nowego oraz przebudowę istniejącego zbiornika retencyjnego, budowę kanalizacji deszczowej),
- budowę oraz przebudowę przepustów pod drogami gminnymi oraz zjazdami z drogi wojewódzkiej,
- budowę elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wykonanie nasadzeń zieleni wzdłuż przebudowanego odcinka drogi;
- budowę oświetlenia;
- przebudowę infrastruktury kolidującej z inwestycją;
- wykup gruntów o powierzchni 29,864 ha.

POWIĄZANIA DROGI Z ISTNIEJĄCYM UKŁADEM KOMUNIKACYJNYM

Droga wojewódzka nr 251 prowadzi ruch z zachodu na wschód do granicy województwa kujawsko-pomorskiego od drogi krajowej nr 5 (w msc. Żnin). DW 251 stanowi połączenie DK 11 (poprzez odcinek DW 241 Rogoźno – Wągrowiec) z DK 5 (w m. Żnin) oraz z DK 25 (w m. Inowrocław). Ponadto droga umożliwia połączenie miasta subregionalnego (Inowrocławia) z korytarzem TEN-T (DK 5) poprzez kontynuację przebudowy drogi. Przebudowana droga usprawni komunikację w relacji Żnin – DK 5 i Żnin – Wągrowiec oraz umożliwi połączenie dwóch miast subregionalnych, jakimi są Inowrocław i Wągrowiec. Droga posiada także skrzyżowania z drogami powiatowymi i gminnymi.

WSKAŹNIKI DLA PROJEKTU

Inwestycja przyczyni się do realizacji następujących wskaźników:

- produktu: Długość przebudowanych dróg wojewódzkich – 14,79 km;
- rezultatu: Wskaźnik nośności drogi wojewódzkiej – 100 kN/oś.

C.3. Zgodność projektu z celem działania/poddziałania RPO WK-P na lata 2014-2020

Należy wykazać zgodność projektu z celem działania/poddziałania wskazanym w RPO WK-P na lata 2014-2020.

Zwiększona dostępność transportowa drogowa województwa

Inwestycja jest zgodna z głównym celem działania 5.1., czyli zwiększeniem dostępności transportowej drogowej województwa, ponieważ zakłada rozbudowę drogi wojewódzkiej stanowiącej ważny trakt komunikacyjny, a ponadto zapewnia połączenie województwa z zewnętrznym układem komunikacyjnym, w tym siecią TEN-T.

Droga Nr 251 stanowi bowiem 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 umożliwia połączenie miasta subregionalnego (Inowrocławia) z korytarzem TEN-T (DK 5) poprzez kontynuację przebudowy drogi. Przebudowana droga usprawni komunikację w relacji Żnin – DK 5 i Żnin – Wągrowiec oraz umożliwi połączenie dwóch miast subregionalnych, jakimi są Inowrocław i Wągrowiec.

Droga zapewnia także dostęp do Specjalnej Strefy Ekonomicznej zlokalizowanej w Barcinie, a przez to stanowi istotny element przyczyniający się do rozwoju przedsiębiorczości w tej części województwa kujawsko-pomorskiego.

C.4. Odniesienie wnioskodawcy do wybranych kryteriów wyboru projektów

Należy wykazać zgodność projektu z wybranymi kryteriami wyboru projektów (maksymalnie 3000 znaków na kryterium).

B.6. Projekt jest zgodny z typami projektów przewidzianymi do wsparcia w ramach działania/poddziałania

Projekt zakłada przebudowę drogi wojewódzkiej nr 251 wraz z przebudową mostu na rz. Gąsawka w m. Żnin. Ponadto w ramach inwestycji zaplanowano:

- budowę poboczy utwardzonych;
- budowę zatok autobusowych wyposażonych w perony, wiaty przystankowe oraz odcinki chodników łączące zatoki wydzielone na przeciwnych kierunkach ruchu;
- budowę skanalizowanych skrzyżowań z drogami powiatowymi - budowę dodatkowych pasów ruchu dla relacji lewoskrętów z drogi wojewódzkiej oraz wysp kanalizujących. Wiaty podporządkowane zostaną skanalizowane poprzez budowę wyspy typu „mała kropla”. W miejscowości Junczewo na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1941C projektowane jest skrzyżowanie typu „małe rondo” o średnicy 32 m;
- budowę skrzyżowań zwykłych z drogami gminnymi;
- budowę zjazdów z drogi wojewódzkiej;
- budowę chodników, ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych;

- budowę ciągu pieszo-jezdnego w msc. Junczewo - stanowi on połączenie pomiędzy kościołem a cmentarzem. Dodatkowo pełni funkcję dojazdu do posesji oraz ciągu pieszego i rowerowego;
- budowę elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego - bariery energochłonne N2 W2 zlokalizowane na wysokich nasypach, w rejonach zbiorników retencyjnych, na łukach o małych promieniach. Dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych zaprojektowano balustrady rurowe typu olsztyńskiego o wysokości 1,2 m;
- miejsce do kontroli pojazdów w msc. Żnin Wieś (km 32+100);
- wykonanie oświetlenia ulicznego;
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego.

Projekt zakłada inwestycję w drogę wojewódzką poza siecią TEN-T, która zapewnia łączność regionu z zewnętrznym układem komunikacyjnym - DW stanowi połączenie DK 11 (poprzez odcinek DW 241 Rogoźno – Wągrowiec) z DK 5 (w m. Żnin) oraz z DK 25 (w m. Inowrocław). Ponadto droga umożliwi połączenie miasta subregionalnego (Inowrocławia) z korytarzem TEN-T (DK 5) poprzez kontynuację przebudowy drogi. Przebudowana droga usprawni komunikację w relacji Żnin – DK 5 i Żnin – Wągrowiec oraz umożliwi połączenie dwóch miast subregionalnych, jakimi są Inowrocław i Wągrowiec.

B.12. Wykonalność techniczna, technologiczna i instytucjonalna projektu Przy czym w stosunku do ww. kryterium należy odnieść się tylko do wybranej części: Czy harmonogram realizacji projektu jest realistyczny i uwzględnić czas niezbędny do realizacji procedur zamówień publicznych, tj. czy działania są prawidłowo rozplanowane w czasie i realne do wykonania?

Harmonogram wykonania projektu jest realistyczny. Część zamówień publicznych w ramach projektu została już zrealizowana (wybrano wykonawców działań) – w zakresie robót budowlanych i nadzoru autorskiego, co powoduje, że nie istnieje ryzyko wystąpienia protestów, odwołań mających wpływ na terminowość realizacji projektu. Wnioskodawca dokonał także wykupu gruntów niezbędnych do realizacji projektu.

Obecnie planuje jedynie przeprowadzenie postępowań o udzielenie zamówienia publicznego w zakresie nadzoru inwestorskiego oraz promocji projektu.

C.1.2. Zgodność z dokumentami krajowymi/regionalnymi z zakresu transportu i drogownictwa

Projekt jest wpisany w Kujawsko-Pomorski Plan Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014 – 2020 w ramach I grupy przedsięwzięć przewidzianych do realizacji w latach 2014-2023 (tabela 21, str. 79).

C.1.3 Dostosowanie infrastruktury do zmieniających się warunków klimatycznych. Przy czym, w stosunku do ww. kryterium wnioskodawca powinien w sekcji C.4. wskazać tylko numery stron w studium wykonalności lub w raporcie oddziaływania na środowisko, na których przeprowadzono analizę ryzyka

Wnioskodawca przeprowadził analizę wpływu zmian klimatycznych na realizację projektu w punkcie C.6. Studium Wykonalności.

C.2.1. Wielkość rejestrowanego natężenia ruchu

Zgodnie z wynikami Generalnego Pomiaru Ruchu na drogach wojewódzkich przeprowadzonego w 2015 r. na przedmiotowym odcinku drogi zlokalizowano dwa punkty pomiarowe, w których odnotowano następujący ruch:

- na odcinku granica województwa – Żnin (od km 19+600 do km 34+500): SDR – 2214, motocykle – 29, samochody osobowe, mikrobusy – 1775, samochody dostawcze – 144, samochody ciężarowe bez przyczep - 51, samochody ciężarowe z przyczepami - 173, autobusy – 20, ciągniki rolnicze – 22;
- na odcinku Żnin (przejście) (od km 34+500 do km 40+800): SDR – 10285, motocykle – 123, samochody osobowe, mikrobusy – 8650, samochody dostawcze – 720, samochody ciężarowe bez przyczep - 185, samochody ciężarowe z przyczepami - 473, autobusy – 103, ciągniki rolnicze – 31.

Dla przedmiotowego projektu obliczono średnie SDR biorąc pod uwagę długość przebudowywanego odcinka drogi - projekt obejmuje swym zakresem przebudowę drogi na następujących odcinkach:

- od km 19+649,00 do km 32+638,62 → 12 989,62 m,
- od km 33+087,33 do km 34+200,00 → 1 112,67 m,
- od km 34+599,00 do km 35+290,00 → 691,00 m,

co daje łączną sumę wszystkich odcinków 14 793,29 m.

W związku z tym SDR 2214 należy przyjąć dla odcinka 14 102,29 m, a SDR 10285 dla odcinka 691,0 m. Średnia ważona dla wskazanych odcinków wynosi: $2214 \times 14\ 102,29 + 10\ 285 \times 691 = 38\ 329\ 405 / 14\ 793,29 = 2\ 591$

SDR dla dróg wojewódzkich wyniósł 3520 poj./dobę.

C.2.2. Stopień, w jakim projekt przyczyni się do zwiększenia dostępności zewnętrznej regionu (funkcja drogi).

Projekt zakłada inwestycję w drogę wojewódzką poza siecią TEN-T, która zapewnia łączność regionu z zewnętrznym układem komunikacyjnym - DW stanowi połączenie DK 11 (poprzez odcinek DW 241 Rogoźno – Wągrowiec) z DK 5 (w m. Żnin) oraz z DK 25 (w m. Inowrocław).

Droga nr 251 umożliwia połączenie miasta subregionalnego (Inowrocławia) z korytarzem TEN-T (DK 5) poprzez kontynuację przebudowy drogi.

Przebudowana droga usprawni komunikację w relacji Żnin – DK 5 i Żnin – Wągrowiec oraz umożliwi połączenie dwóch miast subregionalnych, jakimi są Inowrocław i Wągrowiec.

DW 251 zapewnia także dostęp do Specjalnej Strefy Ekonomicznej zlokalizowanej w Barcinie, czyli do ośrodka rozwoju społeczno-gospodarczego.

Podsumowując, projekt przyczyni się do:

- połączenia miasta subregionalnego (Inowrocławia) z drogą znajdującą się w sieci TEN-T;
- usprawnienia połączenia pomiędzy dwoma miastami subregionalnymi: Inowrocławiem i Wągrowcem;
- usprawnienia połączenia z ośrodkami rozwoju społeczno-gospodarczego (Żninem, Wągrowcem i Specjalną Strefą Ekonomiczną w Barcinie).

C.2.3. Stopień, w jakim projekt przyczyni się do uzupełnienia istniejącej sieci dróg wojewódzkich (kontynuacja ciągu).

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 251 poddany przebudowie w ramach projektu stanowi przedłużenie inwestycji zrealizowanej w ramach działania 1.1. RPO WK-P 2007-2013 zakładającej przebudowę drogi wojewódzkiej nr 251 Kaliska – Inowrocław, odc. od km 46+800 do km 51+800 (klasa G) na terenie gminy Barcin.

Ponadto w kolejnych latach zaplanowano realizację kolejnego odcinka drogi zapewniającego sprawne połączenie z drogą krajową nr 5.

C.2.4. Stan nawierzchni

Stan nawierzchni przedmiotowej drogi wojewódzkiej nr 251 przedstawia się następująco:

- szerokość istniejącej nawierzchni jezdni w przeważającej większości wynosi do 6,0 m z lokalnymi zawężeniami do 5,1 m (maksymalna szerokość istniejącej nawierzchni jezdni wynosi lokalnie 6,2 m), uśredniając należy przyjąć, że szerokość nawierzchni jezdni na całym odcinku wynosi poniżej 6,0 m (5,90 m);
- ciągi piesze zlokalizowane są jedynie na terenach zabudowanych – poniżej 50% długości odcinka przebudowywanej drogi (na odcinku 4,97 km), brak ciągów pieszo – rowerowych;
- stan nawierzchni D;
- przy przebudowywanej drodze znajduje się 20 przystanków autobusowych, w tym 16 bez zatok autobusowych i 4 z zatokami autobusowymi.

C.5. Przedstawienie zasadności współfinansowania projektu w ramach RPO

C.5.A Zasada dodatkowości (dotyczy beneficjentów, których projekt nie jest objęty pomocą publiczną).

Przedmiotowy projekt spełnia zasadę dodatkowości, ponieważ jest zgodny z kierunkami rozwoju województwa określonymi w Strategii rozwoju WK-P do roku 2020 - Plan modernizacji 2020+. Projekt wpisuje się w:

- 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.

Projekt realizuje wskazane zapisy, ponieważ droga nr 251 zapewnia łączność regionu z zewnętrznym układem komunikacyjnym

- DW stanowi połączenie DK 11 (poprzez odcinek DW 241 Rogoźno – Wągrowiec) z DK 5 (w m. Żnin) oraz z DK 25 (w m. Inowrocław). Ponadto droga umożliwia połączenie miasta subregionalnego (Inowrocławia) z korytarzem TEN-T (DK 5) poprzez kontynuację przebudowy drogi. Przebudowana droga usprawni komunikację w relacji Żnin – DK 5 i Żnin – Wągrowiec oraz umożliwi połączenie dwóch miast subregionalnych, jakimi są Inowrocław i Wągrowiec.

C.5.B Efekt zachęty.

NIE DOTYCZY

C.6. Komplementarność projektu

C.6.A. Powiązanie realizowanego projektu z projektami zrealizowanymi w ramach programów okresu 2014-2020, 2007-2013, 2004-2006 oraz z programami przedakcesyjnymi (maksymalnie 1000 znaków na uzasadnienie).

Program operacyjny	Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013	Numer i nazwa działania		Działanie 1.1. Infrastruktura drogowa	
Tytuł projektu	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 251 Kaliska – Inowrocław, odc. od km 46+800 do km 51+800 (klasa G) na terenie gminy Barcin				
Nazwa beneficjenta	Województwo Kujawsko-Pomorskie				
Perspektywa finansowa	2007-2013	Okres realizacji od	2000	Okres realizacji do	2000
Wartość projektu (PLN)	8 112 344,35	Dofinansowanie z UE (PLN)		7 847 137,98	
Uzasadnienie:					
Projekty są komplementarne, ponieważ dotyczą tego samego szlaku komunikacyjnego (droga wojewódzka nr 251), a ponadto realizują wspólny cel, jakim jest poprawa dostępności komunikacyjnej województwa kujawsko-pomorskiego oraz jego połączenia z zewnętrznym układem komunikacyjnym, w tym siecią TEN-T.					

Program operacyjny	Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013	Numer i nazwa działania		Działanie 1.1. Infrastruktura drogowa	
Tytuł projektu	Połączenie układu drogowego korytarza TEN-T VIa, S-5 w Żninie z korytarzem VI – autostrada A-1, droga krajowa Nr 1. Odcinek Żnin – Inowrocław – Włocławek – A-1				
Nazwa beneficjenta	Województwo Kujawsko-Pomorskie				
Perspektywa finansowa	2007-2013	Okres realizacji od	2000	Okres realizacji do	2000
Wartość projektu (PLN)	107 954 074,83	Dofinansowanie z UE (PLN)		70 249 820,51	
Uzasadnienie:					
Projekty są komplementarne, ponieważ zapewniają połączenie regionu z zewnętrznym układem komunikacyjnym, w tym z siecią TEN-T. Ponadto obejmują częściowo tereny gminy Żnin, a więc wykazują się także komplementarnością geograficzną.					

Program operacyjny	Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013	Numer i nazwa działania		Działanie 1.1. Infrastruktura drogowa	
Tytuł projektu	Połączenie autostrady A-1 w korytarzu TEN-T VI z obszarem Wąbrzeźna, Golubia-Dobrzyń, Rypina do drogi S-10. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 534 Grudziądz-Rypin na odcinku od km 61 + 650 do km 76 + 705				
Nazwa beneficjenta	Województwo Kujawsko-Pomorskie				
Perspektywa finansowa	2007-2013	Okres realizacji od	2000	Okres realizacji do	2000
Wartość projektu (PLN)	21 756 726,63	Dofinansowanie z UE (PLN)		18 447 780,21	
Uzasadnienie:					
Projekty są komplementarne, ponieważ zapewniają połączenie regionu z zewnętrznym układem komunikacyjnym, w tym z siecią TEN-T. Przyczyniają się także do poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Ułatwiają ponadto komunikację w ruchu wewnętrznym i zapewniają poprawę spójności komunikacyjnej województwa kujawsko-pomorskiego.					

C.6.B. Powiązanie realizowanego projektu z innymi działaniami zrealizowanymi przez wnioskodawcę ze środków własnych.

NIE DOTYCZY

C.6.C. Powiązanie projektu ze Strategiami, programami, planami wieloletnimi i innymi dokumentami planistycznymi.

Nazwa	Tak/Nie	Uzasadnienie
Regionalna Strategia Innowacji WK-P na lata 2014-2020	Nie	
Strategia Rozwoju Kraju 2020	Tak	Projekt wpisuje się w: 1) Obszar strategiczny II. Konkurencyjna gospodarka; a) Cel II.2. Wzrost wydajności gospodarki; - PR II.2.4. Poprawa warunków ramowych dla prowadzenia dział. gosp., w ramach którego zaplanowano rozwój infrastruktury transportowej w celu ułatwienia prowadzenia dział. gosp.; b) Cel II.4. Rozwój kapitału ludzkiego; - PR II.4.3. Zwiększanie mobilności zawodowej i przestrzennej, który zakłada zwiększenie dostępności komunikacyjnej do rynków pracy m.in. 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; - PR III.3.3. Tworzenie warunków dla rozwoju ośrodków regionalnych, subregionalnych i lokalnych oraz wzmacniania potencjału obszarów wiejskich, w ramach którego zaplanowano zwiększenie dostępności transportowej - regionalnej i wewnątrzregionalnej.
Strategia rozwoju WK-P do roku 2020 - Plan modernizacji 2020+	Tak	Projekt wpisuje się w: - 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. Projekt wpisuje się we wskazane zapisy, ponieważ droga nr 251 zapewnia łączność regionu z zewnętrznym układem komunikacyjnym (DW stanowi połączenie DK 11 (poprzez odcinek DW 241 Rogoźno – Wągrowiec) z DK 5 (w m. Żnin) oraz z DK 25 (w m. Inowrocław). Ponadto droga umożliwia połączenie miasta subregionalnego (Inowrocławia) z korytarzem TEN-T (DK 5) poprzez kontynuację przebudowy drogi. Przebudowana droga usprawni komunikację w relacji Żnin – DK 5 i Żnin – Wągrowiec oraz umożliwi połączenie dwóch miast subregionalnych, jakimi są Inowrocław i Wągrowiec.
Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego	Tak	Projekt wpisuje się w: - Cel: Rozwój połączeń w regionie; - Cel częściowy: Dobre warunki transportowe; - Zagadnienie priorytetowe: Transport – Ulepszenie wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych; ponieważ zapewnia lepszą komunikację na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, a także ułatwia połączenie z zewnętrznym układem komunikacyjnym, w tym z siecią TEN-T.
Inne		
Kujawsko-Pomorski Plan Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014 – 2020		Projekt jest wpisany w Kujawsko-Pomorski Plan Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014 – 2020 w ramach I grupy przedsięwzięć przewidzianych do realizacji w latach 2014-2023 (tabela 21, str. 79).
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 rozwojowych na obszary poza głównymi miastami oraz budowanie potencjału dla specjalizacji terytorialnej; - Działanie 2.2.2. Wspieranie rozwoju ośrodków subregionalnych; ponieważ przyczyni się do poprawy dostępności transportowej ośrodków subregionalnych, czyli Inowrocławia i Wągrowca oraz umożliwi połączenie Inowrocławia z korytarzem TEN-T (DK 5) poprzez kontynuację przebudowy drogi.

C.6.D. Projekt został zapisany w Kontrakcie Terytorialnym

NIE DOTYCZY

C.6.E. Projekt zintegrowany

NIE DOTYCZY

SEKCJA D. Zgodność projektu z zasadami horyzontalnymi Unii Europejskiej wymienionymi w rozporządzeniu 1303/2013

D.1. Wpływ projektu na politykę zrównoważonego rozwoju (w tym ochrony środowiska).

Pozytywny

Uzasadnienie:

Przedmiotowy projekt będzie wpływał na osiągnięcie efektów gospodarczych z poszanowaniem zasad ochrony środowiska. Będzie realizowany z uwzględnieniem zasady zanieczyszczający płaci. Ponadto w związku z opracowaniem i wdrażaniem projektu zapewniono spełnienie wymogów ochrony środowiska, efektywnego zagospodarowania zasobami, uwzględniono dostosowanie projektu i stosowanych rozwiązań do zmian klimatu i łagodzenia jego skutków, oddziaływanie na różnorodność biologiczną, odporność na klęski żywiołowe oraz zapobieganie ryzyku i zarządzanie ryzykiem.

W celu skorygowania negatywnego wpływu projektu na środowisko naturalne zastosowano następujące rozwiązania:

- nawierzchnia z warstwy ścieralnej typu SMA w celu zmniejszenia emisji hałasu;
- budowa kanalizacji deszczowej;
- wykonanie nasadzeń zieleni;
- budowa zbiorników retencyjnych.

Całkowity koszt środków podjętych w celu skorygowania negatywnego wpływu na środowisko naturalne to 8 760 205,80 zł (brutto).

Projekt nie będzie prowadził do degradacji lub znacznego pogorszenia stanu środowiska przyrodniczego.

Zły stan techniczny tej drogi oraz jej nieprawidłowe parametry stwarzają warunki do możliwości wystąpienia wypadków i kolizji drogowych. Szczególnie niebezpieczne dla środowiska może być zaistnienie kolizji z pojazdami przewożącymi materiały niebezpieczne, np. cysterny z paliwami lub substancjami chemicznymi, na skutek której może nastąpić przedostanie się do środowiska naturalnego substancji niebezpiecznych (np. ropopochodnych) i spowodować jego zanieczyszczenie.

Tak więc poprawa stanu nawierzchni drogi nr 251 oraz jej parametrów wpłynie pozytywnie na środowisko – w zakresie zmniejszenia emisji negatywnych czynników w postaci hałasu i spalin oraz odnośnie zminimalizowania możliwości skażenia środowiska substancjami chemicznymi, które mogą się przedostać do otoczenia na skutek wypadku drogowego. Po wykonaniu projektu droga będzie posiadała parametry pozwalające na swobodne wymijanie samochodów ciężarowych, zmniejszą się uciążliwości akustyczne oraz ilość spalin emitowanych do atmosfery.

W ramach projektu uwzględniona będzie także zasada „zanieczyszczający płaci”. W związku z tym, że pracami budowlanymi zostanie objęty odcinek drogi wojewódzkiej, nie uwzględniono w jego ramach bezpośredniego ponoszenia kosztów zmniejszania emisji, eksploatacji, konserwacji i wymiany elementów infrastruktury mającej wpływ na środowisko przez bezpośrednich użytkowników. Koszty wskazanych działań będą ponoszone przez Województwo Kujawsko-Pomorskie jako podmiot zobowiązany na mocy przepisów prawa do utrzymania infrastruktury drogowej.

D.1.1. Czy przedsięwzięcie wymienione jest w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko?

TAK, W ZAŁĄCZNIKU II DO DYREKTYWY OOS

D.1.2. Jeżeli przedsięwzięcie wymienione jest w załączniku II do dyrektywy OOS, czy uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po przeprowadzonej pełnej procedurze oceny oddziaływania na środowisko?

Nie

D.1.3. Czy przedsięwzięcie położone jest w granicach obszarów Natura 2000?

Nie

D.2. Wpływ projektu na politykę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami

Pozytywny

Uzasadnienie:

Przedmiotowy projekt wpływa pozytywnie na realizację wskazanej zasady, ponieważ zakłada, że dostęp do wytworzonych produktów i korzystanie z rezultatów projektu nie będzie uzależnione od płci, rasy, pochodzenia etnicznego, religii, światopoglądu, niepełnosprawności, wieku czy orientacji seksualnej.

Poza tym w ramach projektu zastosowano mechanizmy uwzględniające wszystkich użytkowników zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego. Zgodnie z zapisami „Wytycznych w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020” zaprojektowano poszczególne rozwiązania w projekcie w taki sposób, aby były użyteczne dla wszystkich w możliwie największym stopniu.

Ponadto zastosowano udogodnienia dla osób niepełnosprawnych, w tym: brak wysokich krawężników, zjazdy w jednej płaszczyźnie, budowę chodników, utwardzenie poboczy ułatwiających poruszanie się osobom niepełnosprawnym, montaż płytek antypoślizgowych w miejscach przejść dla pieszych oraz przy zatokach autobusowych, co powinno ułatwić im dojazd do miejsc pracy zlokalizowanych poza miejscem zamieszkania. Projekt w znacznym stopniu zwiększy zatem mobilność osób niepełnosprawnych, zwłaszcza objętych niepełnosprawnością ruchową.

D.3. Wpływ projektu na politykę równouprawnienia płci

Pozytywny

Uzasadnienie:

Projekt wywiera pozytywny wpływ na politykę równouprawnienia płci, ponieważ jego efekty będą dedykowane wszystkim mieszkańcom. Działania podejmowane w ramach przedmiotowego projektu nie będą w żaden sposób ograniczały dostępu do przedsięwzięcia, zarówno w czasie jego realizacji, jak i eksploatacji. Wnioskodawca zachowa pełną zgodność z polityką równouprawnienia płci na etapie tworzenia zespołu projektowego - do realizacji projektu zaangażowane zostaną osoby bez względu na płeć, ale na umiejętności, kompetencji i kwalifikacje.

Ponadto konferencja podsumowująca projekt odbędzie się w godzinach popołudniowych lub w dniu wolnym od pracy, umożliwiając wszystkim równy dostęp do spotkania. Organizacja działania w godzinach przedpołudniowych w dniu roboczym mogłaby bowiem sugerować, że zgodnie ze stereotypem kobiety niepracującej i zajmującej się domem, tylko one mogłyby wziąć udział w konferencji.

SEKCJA E. Zgodność projektu z Prawem zamówień publicznych

1. Wykaz zamówień/wydatków w ramach projektu: Zgodnie z Wytycznymi Ministra Rozwoju w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020 w zakresie kwalifikowalności wydatków, przez zamówienie należy rozumieć umowę odpłatną, zawartą zgodnie z warunkami wynikającymi z Pzp, albo z umowy o dofinansowanie projektu pomiędzy zamawiającym a wykonawcą, której przedmiotem są usługi, dostawy lub roboty budowlane przewidziane w projekcie realizowanym w ramach Programu Operacyjnego.

Lp.	Nazwa zamówienia/wydatku	Nr zadania/ń (z sekcji H.3 wniosku), którego/ych dotyczy zamówienie/wydatek	Tryb postępowania zgodnie z Pzp (np. przetarg nieograniczony) / Zasada konkurencyjności / Procedura rozeznania rynku lub Wydatek poniżej 20 tys. zł netto itp.	Zamówienie rozstrzygnięte / wydatek poniesiony (TAK/NIE)
1	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 251 Kaliska – Inowrocław na odcinku od km 19+649 (od granicy WK-P) do km 34+200 oraz od km 34+590,30 do km 35+290 wraz z przebudową mostu na rz. Gąsawka w m. Żnin	2	Przetarg nieograniczony	TAK
2	Nadzór inwestorski	3	Przetarg nieograniczony	NIE
3	Nadzór autorski	4	Przetarg nieograniczony	TAK
4	Promocja projektu	01	Przetarg nieograniczony	NIE

W przypadku stosowania w ramach projektu trybu innego niż podstawowy: nieograniczony lub ograniczony (np. zamówienie z wolnej ręki, zapytanie o cenę itd.) należy udowodnić spełnienie ustawowych przesłanek umożliwiających jego zastosowanie. Należy również podać uzasadnienie, w przypadku gdy zgodnie z zapisami Wytycznych MR w zakresie kwalifikowalności wydatków wnioskodawca będzie zwolniony z ich stosowania (patrz: pkt 8 i 9 podrozdziału 6.5 Wytycznych).

nie dotyczy

2. Wykaz pozostałych wydatków w ramach projektu (innych niż określone w pkt 1) - część wyłączona

SEKCJA F. Zezwolenie na inwestycję			
Lp.	Nazwa dokumentu	Data wydania decyzji lub data wpływu zgłoszenia do właściwego organu	Planowana data wydania decyzji lub planowana data dokonania zgłoszenia do właściwego organu
1	Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (branża drogowa)	2014-08-11	
2	Zmiana zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (branża drogowa)	2016-08-25	
3	Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (branża mostowa)	2013-10-04	

SEKCJA G. Trwałość projektu

Należy krótko odnieść się do wybranych elementów trwałości projektu: okresu minimum 5 lat od całkowitego zakończenia jego realizacji (3 lat w przypadku MŚP) zgodnie z art. 71 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013.

Trwałość organizacyjna i instytucjonalna Kto będzie zarządzał projektem oraz czyją własnością będzie przedmiot projektu w okresie jego trwałości?	<p>Przedmiot projektu będzie własnością Województwa Kujawsko-Pomorskiego. W okresie trwałości podmiotem zarządzającym projektem i odpowiedzialnym za eksploatację drogi będzie Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy – jednostka budżetowa, finansowana przez samorząd województwa, wykonująca zarząd drogami wojewódzkimi w zakresie planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony tych dróg zgodnie z postanowieniami ustawy o drogach publicznych.</p> <p>Zachowanie trwałości projektu gwarantuje charakter podmiotu występującego o wsparcie, jest to bowiem jednostka samorządu terytorialnego, której zasady funkcjonowania określone są przepisami prawa, a zatem nie zachodzi ryzyko jej likwidacji lub zaprzestania prowadzenia przez nią działalności.</p>
Trwałość finansowa W jaki sposób (skąd) zapewnione zostaną środki, które zagwarantują stabilność finansową projektu w okresie trwałości projektu?	<p>W okresie trwałości podmiotem zapewniającym środki na finansowanie eksploatacji drogi wojewódzkiej nr 251 będzie Województwo Kujawsko-Pomorskie. Finansowanie zadań z zakresu dróg publicznych należy bowiem do zadań własnych wskazanych w ustawie z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa. Województwo posiada stabilną sytuację finansową, pozwalającą mu na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia. W okresie obowiązywania Wieloletniej Prognozy Finansowej (lata 2017-2038) nie zaplanowano wystąpienia deficytu budżetowego - dochody budżetu będą przekraczały prognozowane wydatki, co pozwala stwierdzić, że województwo będzie posiadało niezbędne środki finansowe, które będzie mogło przeznaczyć na realizację inwestycji, a także jej utrzymanie w okresie trwałości. W kolejnych latach zmniejszeniu będzie także ulegało zadłużenie Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Środki finansowe na realizację przedsięwzięcia oraz późniejsze utrzymanie drogi wojewódzkiej nr 251 będą zatem pochodziły z budżetu Województwa Kujawsko-Pomorskiego.</p> <p>Zgodnie z danymi zaprezentowanymi w Wieloletniej Prognozie Finansowej przyjętej uchwałą nr XXVIII/474/16 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 19 grudnia 2016 r. budżet Województwa Kujawsko-Pomorskiego nie przekracza także określonych ustawowo poziomów wskaźników spłaty zobowiązań.</p>

S...CJA H. Zakres rzeczowo-finansowy projektu

H.1. Projekt generujący dochód	
Czy projekt generuje dochód?	Nie
1. Luka w finansowaniu (%)	0,00
2. Zryczałtowana stawka (%)	0,00
3. Dochód niemożliwy do oszacowania	
4. Wartość wydatków kwalifikowalnych przed uwzględnieniem dochodu (PLN)	0,00
5. Wartość generowanego dochodu (PLN)	0,00

H.2. Ogólne informacje dotyczące wydatków i harmonogramu realizacji projektu		
1. Możliwość odzyskania VAT	Czy istnieje prawna możliwość odzyskania podatku VAT, którego wysokość została określona w sekcji H.3., Tabela 1. Wydatki kwalifikowalne?	Nie
2. Wydatki podlegające limitom	Czy w ramach wydatków kwalifikowalnych będą ponoszone wydatki podlegające limitom wskazane w sekcji H.3., Tabela 4. wnioskowi o dofinansowanie projektu?	Tak
3. Koszty pośrednie	Czy w ramach wydatków kwalifikowalnych będą ponoszone koszty pośrednie?	Tak
4. Wydatki rozliczane ryczałtowo	Czy wydatki w ramach projektu będą rozliczane ryczałtowo, tj.: stawka jednostkowa, kwota ryczałtowa lub stawka ryczałtowa?	Nie
5. Leasing	Czy wydatki kwalifikowalne będą finansowane w drodze leasingu? Jeżeli tak wskazać rodzaj, np. leasing finansowy.	Nie
6. Okres realizacji projektu	Okres realizacji projektu - (Planowany termin rozpoczęcia realizacji projektu w formacie rrrr.mm.dd.)	2016-01-04
	Okres realizacji projektu (Planowany termin zakończenia realizacji projektu w formacie rrrr.mm.dd)	2018-06-29

H.3. Wydatki kwalifikowalne i niekwalifikowalne projektu (PLN)

Tabela 1. Wydatki kwalifikowalne

Lp.	Nazwa zadania wskazująca opis działań planowanych do realizacji w ramach zadania, podmiot działania - nazwa wydatku/kosztu/ryczałtu	Kategoria wydatku/kosztu	Wartość netto	Stawka VAT (%)	Wartość VAT	Wartość brutto (wydatki ogółem)	Wydatki kwalifikowalne	Dofinansowanie		Pomoc publiczna	Rozpoczęcie realizacji	Zakończenie realizacji	Kategoria interwencji	Wydatek rozliczany ryczałtowo (TAK/NIE)	Symbol partnera/partner wiodący (PW)	Tabela 2.A. Wydatki niekwalifikowalne Podatek VAT od wydatków kwalifikowalnych
								%	Wartość							
1		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	Wykupy gruntów	Zakup nieruchomości	2 958 165,00	0%	0,00	2 958 165,00	2 958 165,00	85,00%	2 514 440,25	Bez pomocy publicznej	2016-01	2016-12	034	Nie	PW	
2	Roboty budowlane	Roboty budowlane	38 120 047,16	23%	8 767 610,85	46 887 658,01	46 887 658,01	85,00%	39 854 509,31	Bez pomocy publicznej	2017-02	2018-06	034	Nie	PW	
3	Nadzór inwestorski	Nadzór: inwestorski, konserwatorski, archeologiczny, autorski	360 000,00	23%	82 800,00	442 800,00	442 800,00	85,00%	376 380,00	Bez pomocy publicznej	2017-02	2018-06	034	Nie	PW	
4	Nadzór autorski	Nadzór: inwestorski, konserwatorski, archeologiczny, autorski	9 000,00	23%	2 070,00	11 070,00	11 070,00	85,00%	9 409,50	Bez pomocy publicznej	2017-02	2018-06	034	Nie	PW	
0																
Koszty pośrednie																
01	Promocja projektu	Promocja projektu	40 650,41	23%	9 349,59	50 000,00	50 000,00	85,00%	42 500,00	Bez pomocy publicznej	2017-02	2018-06	034	Nie	PW	
02	Zarządzanie projektem	Koszty pośrednie	483 798,82	0%	0,00	483 798,82	483 798,82	85,00%	411 229,00	Bez pomocy publicznej	2017-01	2018-06	034	Nie	PW	
Suma -			41 971 661,39	-	8 861 830,44	50 833 491,83	50 833 491,83	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00

Tabela 2.B. Wydatki niekwalifikowalne

Lp.	Nazwa zadania wskazująca opis działań planowanych do realizacji w ramach zadania, podmiot działania - nazwa wydatku/kosztu/ryczałtu	Kategoria wydatku/kosztu	Wartość netto	Stawka VAT (%)	Wartość VAT	Wartość brutto (wydatki ogółem)	Rozpoczęcie realizacji	Zakończenie realizacji	Wydatek rozliczany ryczałtowo (TAK/NIE)	Symbol partnera/partner wiodący (PW)
18		20	21	22	23	24	25	26	27	28
Suma -		-	0,00	-	0,00	0,00	-	-	-	-

Tabela 3. Razem wydatki w ramach projektu			
Lp.	Nazwa wydatki kwalifikowalne (wiersz suma kol. 8)	Kwota	Wartość
29	Razem wydatki kwalifikowalne (wiersz suma kol. 8)	50 833 491,83	50 833 491,83
30	Razem wydatki niekwalifikowalne (wiersz suma kol. 17+24)	0,00	0,00
31	Wartość ogółem (wiersz suma kol. 8+17+24)	50 833 491,83	50 833 491,83
32	Suma wartości kwalifikowalnej kosztów pośrednich	533 798,82	533 798,82

Tabela 4. Kategorie kosztów podlegające limitom			
Lp.	Wydatki kwalifikowalne	Wydatki kwalifikowalne	Udział %

H.4. Źródła finansowania projektu (PLN)
Tabela 1. Źródła finansowania projektu

Nazwa źródła finansowania wydatków	Wydatki ogółem		Wydatki niekwalifikowalne		Razem wydatki kwalifikowane		Wydatki kwalifikowane						
	Kwota	%	Kwota	%	Kwota	%	Bez pomocy publicznej		Pomoc publiczna		Pomoc de minimis		
							Kwota	%	Kwota	%	Kwota	%	
1													
1. Wkład UE (EFRR)	43 208 468,05	85,00	43 208 468,05	85,00	43 208 468,05	85,00	43 208 468,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. Krajowe środki publiczne, w tym:	7 625 023,78	15,00	7 625 023,78	15,00	7 625 023,78	15,00	7 625 023,78	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2a. budżet państwa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2b. budżet JST	7 625 023,78	15,00	7 625 023,78	15,00	7 625 023,78	15,00	7 625 023,78	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2c. inne krajowe środki publiczne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3. Środki prywatne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Suma	50 833 491,83	100,00	50 833 491,83	100,00	50 833 491,83	100,00	50 833 491,83	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
w tym EBI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Tabela 2. Podsumowanie źródeł finansowania projektu										
Schemat pomocowy	Wydatki ogółem		Wydatki kwalifikowalne		Dofinansowanie		% dofinansowania		Wkład UE (EFRR)	
	2	3	4	5	6	7				
1	50 833 491,83	50 833 491,83	50 833 491,83	85,00	43 208 468,05	7 625 023,78				
Bez pomocy publicznej	50 833 491,83	50 833 491,83	50 833 491,83	85,00	43 208 468,05	7 625 023,78				
Razem	50 833 491,83	50 833 491,83	50 833 491,83	85,00	43 208 468,05	7 625 023,78				

Wyjaśnienie dotyczący źródeł finansowania projektu (jeśli dotyczy)

H.5. Podział nakładów inwestycyjnych projektu według obszaru realizacji (gminy)

Gmina	Powiat	Wydatki kwalifikowalne (należy przypisać wydatki kwalifikowalne do poszczególnych gmin)	Wkład UE (EFRR) (należy przypisać wkład UE do poszczególnych gmin)
Żnin	żniński	36 920 365,12	31 382 310,35
Janowiec Wielkopolski	żniński	13 913 126,71	11 826 157,70

SEKCJA I. Główne mierzalne wskaźniki osiągnięcia celów projektu

I.1. Wskaźniki realizacji celów projektu

Wskaźniki produktu

Lp.	Nie dotyczy	Rodzaj wskaźnika	Wskaźnik produktu	Jednostka miary	Źródło informacji	Wartość bazowa	Wartość docelowa - rok	Wartość docelowa - wartość
1	Tak	Kluczowy	Długość wybudowanych dróg wojewódzkich [km]	km				
2	Nie	Kluczowy	Długość przebudowanych dróg wojewódzkich [km]	km	Protokół odbioru robót	0,00	2018	14,79
3	Tak	Kluczowy	Liczba zakupionego sprzętu/systemów służących poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego [szt.]	szt.				

Wskaźniki rezultatu

Lp.	Nie dotyczy	Rodzaj wskaźnika	Wskaźnik rezultatu	Jednostka miary	Źródło informacji	Wartość bazowa	Wartość docelowa - rok	Rok 2019	Rok 2020	Rok 2021	Rok 2022	Rok 2023
1.	Nie	Specyficzny	Wskaźnik nośności drogi wojewódzkiej	kN/os	Protokół odbioru robót	80,00	2018	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Uzasadnienie w przypadku nie wybrania przez Wnioskodawcę wskaźników

Wnioskodawca nie wybrał następujących wskaźników produktu: - Długość wybudowanych dróg wojewódzkich [km]; - Liczba zakupionego sprzętu/systemów służących poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego [szt.]; ponieważ nie odpowiadają one zakresowi projektu. W ramach inwestycji zaplanowano przebudowę obecnie istniejącej drogi wojewódzkiej, a nie budowę nowej drogi. Nie zaliczono także zakupu sprzętu/systemów służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

I.2. Sposób monitorowania, pomiar i częstotliwość pomiaru wskaźników realizacji celów projektu

Pomiar wskaźnika produktu odbędzie się na podstawie protokołu odbioru prac po zakończeniu realizacji projektu i będzie weryfikowany w okresie trwałości. Dokumenty potwierdzające otrzymanie zabalonego wskaźnika produktu przechowywane będą w siedzibie ZDW w Bydgoszczy. Za monitorowanie osiągnięcia wskaźnika odpowiedzialny będzie Wydział Inwestycji ZDW w Bydgoszczy.

Wskaźnik rezultatu: Wskaźnik nośności drogi wojewódzkiej będzie monitorowany na podstawie protokołu robót na zakończenie projektu oraz weryfikowany corocznie w okresie trwałości projektu. Dokumenty potwierdzające otrzymanie zabalonego wskaźnika rezultatu przechowywane będą w siedzibie ZDW w Bydgoszczy. Za monitorowanie osiągnięcia wskaźnika odpowiedzialny będzie Wydział Inwestycji ZDW w Bydgoszczy.

SEKCJA K. Promocja projektu

Należy wskazać formy działań promocyjnych, opisać je oraz podać źródło finansowania poszczególnych działań promocyjnych

Działania promocyjne będą realizowane w zgodzie z zapisami Podręcznika wnioskodawcy i beneficjenta programów polityki spójności 2014-2020 w zakresie informacji i promocji oraz Księgą identyfikacji wizualnej znaku marki Fundusze Europejskie i znaków programów polityki spójności na lata 2014-2020.

Beneficjent planuje następujące działania promocyjne:

- oznaczenie znakiem Unii Europejskiej i znakiem Funduszy Europejskich oraz herbem województwa:

* wszystkich działań informacyjnych i promocyjnych dotyczących projektu;

* wszystkich dokumentów związanych z realizacją projektu podawanych do wiadomości publicznej, np. dokumentację przetargową, ogłoszenia, wzory umów;

* dokumentów i materiałów dla osób i podmiotów uczestniczących w projekcie, np. kierowaną do nich korespondencję, umowy;

- umieszczenie w miejscu realizacji projektu tablic informacyjnych, które po zakończeniu inwestycji zostaną zastąpione tablicami pamiątkowymi;

- umieszczenie opisu projektu na stronie internetowej Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy;

- organizację konferencji podsumowującej projekt, podczas której będzie rozpowszechniana informacja o dofinansowaniu przedsięwzięcia oraz będą dystrybuowane materiały promocyjne, m.in.: długopis pendrive, notes na spirali, pokrowiec odblaskowy na plecak, kamizelka odblaskowa, zestaw: długopis + ołówek.

Koszt realizacji działań promocyjnych wynosi 50 000,00 zł brutto. Wydatek ten będzie finansowany ze środków własnych Wnioskodawcy oraz dotacji UE. Za działania promocyjne będzie odpowiedzialny Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy.

Działania promocyjne będą skierowane do wszystkich mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego, którzy dzięki realizacji projektu uzyskają dostęp do drogi o dobrej jakości, zapewniającej połączenie z zewnętrznym układem komunikacyjnym ułatwiającym dotarcie do dużych ośrodków miejskich położonych w kraju, jak i poza jego granicami.

SEKCJA L. Dodatkowe wyjaśnienia wnioskodawcy (beneficjenta) - jeżeli dotyczy

W sekcji H.5. wniosku dokonano podziału całości wydatków kwalifikowanych i dofinansowania dla projektu pomiędzy gminy Janowiec Wielkopolski i Żnin z uwzględnieniem procentowego udziału odcinków zlokalizowanych na terenie analizowanych jednostek samorządowych.

Na terenie gminy Janowiec Wielkopolski przebiega 4,049 km przebudowywanej drogi nr 251 (27,37%), zaś na terenie gminy Żnin – 10,744 km (72,63%), dlatego wydatki oraz wysokość dofinansowania zostały podzielone w następujący sposób:

- gmina Żnin – wartość wydatków: 36 920 365,12 zł, wartość dofinansowania: 31 382 310,35 zł.

- gmina Janowiec Wielkopolski – wartość wydatków: 13 913 126,71 zł, wartość dofinansowania: 11 826 157,70 zł.

OŚWIADCZENIA WNIOSKODAWCY (BENEFICJENTA)

1. Oświadczam, że informacje zawarte w niniejszym wniosku i jego załącznikach są **prawdziwe** oraz zgodne ze stanem faktycznym i prawnym.
2. Oświadczam, że niniejszy projekt jest **zgodny z właściwymi przepisami prawa**, w szczególności dotyczącymi udzielania pomocy publicznej.
3. Zobowiązuję się do zapewnienia **trwałości projektu** przez okres minimum **5 lat** od całkowitego zakończenia jego realizacji (**3 lat** w przypadku MŚP) zgodnie z art. 71 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. U. UE L 2013, nr 347, s.320 z późn. zm.). W odniesieniu do inwestycji w infrastrukturę lub inwestycji produkcyjnych oświadczam, że nie dokonam przeniesienia działalności produkcyjnej poza obszar UE w okresie **10 lat** od całkowitego zakończenia realizacji projektu (nie dotyczy MŚP). Ponadto, jestem świadomy, że nieosiągnięcie lub nieutrzymanie celów, wskaźników projektu może w zależności od faktycznych rezultatów, być przyczyną nałożenia korekty finansowej lub **żądania zwrotu części bądź całości dofinansowania**.
4. Oświadczam, że wydatki kwalifikowalne w ramach projektu **nie były, nie są i nie będą finansowane** z innych środków publicznych (europejskich i krajowych). W przypadku otrzymania dofinansowania na realizację projektu nie naruszę zasady zakazu podwójnego finansowania.
5. Oświadczam, że na czas realizacji projektu zabezpieczę wystarczające środki finansowe, gwarantujące płynną i terminową realizację projektu przedstawionego w niniejszym wniosku. Oświadczam, że **zabezpieczę środki finansowe** na pokrycie kosztów wkładu własnego projektu oraz całość wydatków niekwalifikowalnych projektu. Jednocześnie oświadczam, że w przypadku ubiegania się o dofinansowanie w formie refundacji zagwarantuję środki finansowe na pokrycie 100 % wydatków objętych danym wnioskiem o płatność do czasu uzyskania refundacji.
6. Zobowiązuję się do realizacji projektu w pełnym zakresie, z należytą starannością, w szczególności ponosząc wydatki kwalifikowalne w sposób **przejrzysty, racjonalny i efektywny**, z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa i dokumentacją programową.
7. Oświadczam, że nie podlegam **wykluczeniu** z ubiegania się o dofinansowanie oraz że nie jestem objęty zakazem dostępu do środków funduszy europejskich na podstawie przepisów, tj. a) art. 207 ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. 2013 r. poz. 885 z późn. zm.); b) art. 12 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 czerwca 2012 r. o skutkach powierzania wykonywania pracy cudzoziemcom przebywającym wbrew przepisom na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2012 r. poz. 769); c) art. 9 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 28 października 2002 r. o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary (Dz. U. z 2015 r. poz. 1212 z późn. zm.).
8. Oświadczam, że nie ciąży na mnie obowiązek **zwrotu pomocy** publicznej, wynikający z decyzji Komisji Europejskiej uznającej taką pomoc za niezgodną z prawem oraz z rynkiem wewnętrznym.
9. Oświadczam, że wszystkie dotychczasowe i kolejne procedury/ postępowania, związane z **udzielanymi zamówieniami/ponoszonymi wydatkami** w ramach projektu, zostały/ zostaną przeprowadzone zgodnie z obowiązującym prawem unijnym i krajowym, w szczególności zgodnie z:
 - dyrektywami unijnymi koordynującymi procedury udzielania zamówień publicznych,
 - ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2015 r. poz. 2164 ze zm.) oraz aktami wykonawczymi do niej (jeśli dotyczy),
 - wytycznymi horyzontalnymi – Wytyczne w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-

Nadto, jestem świadomy obowiązku przygotowania i przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego także zgodnie z warunkami i procedurami określonymi w wytycznych Instytucji Zarządzającej RPO dotyczących zamówień publicznych (jeśli dotyczy).

Jednocześnie oświadczam, że zapoznałem się z treścią Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016r. (Dz. U. z 2016 r., poz. 200) w sprawie warunków obniżania wartości korekt finansowych oraz wydatków poniesionych nieprawidłowo związanych z udzielaniem zamówień, jak również znane mi są konsekwencje niezastosowania się do uregulowań w nim zawartych.

10. Oświadczam, że projekt **nie został fizycznie ukończony** lub w pełni zrealizowany przed złożeniem niniejszego wniosku, niezależnie od tego czy wszystkie powiązane płatności zostały dokonane (zgodnie z art. 65 ust. 6 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r.) oraz że gdy rozpoczęto realizację projektu przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie, przestrzegano obowiązujących przepisów prawa dotyczących projektu (zgodnie z art. 125 ust. 3 lit. e ww. rozporządzenia).
11. Oświadczam, że złożona **wersja elektroniczna** wniosku o dofinansowanie projektu oraz Studium wykonalności/Biznes planu (jeśli dotyczy) **jest tożsama** ze złożoną wersją papierową wniosku oraz Studium wykonalności/Biznes planu.
12. Oświadczam, że wszystkie **załączniki** do wniosku o dofinansowanie projektu **dotyczą projektu** określonego w niniejszym wniosku o dofinansowanie.
13. Oświadczam, że zakupione w ramach projektu środki trwałe/ wyposażenie/ wartości niematerialne i prawne (jeśli dotyczy) zostaną ujęte w **ewidencji księgowej** zgodnie z ustawą o rachunkowości (Dz. U. z 2016 r. poz. 1047), krajowymi przepisami podatkowymi lub regulaminem konkursu. Jednocześnie oświadczam, że zakupiony w ramach projektu **używany środek trwały** (jeśli dotyczy), nie był w ciągu 7 lat wstecz (w przypadku nieruchomości 10 lat) współfinansowany ze środków unijnych lub z dotacji krajowych^[1].
[1] Przypis: 7 lub 10 lat liczone jest w miesiącach kalendarzowych od daty nabycia (np. 7 lat od dnia 9 listopada 2014 r. to okres od tej daty do 9 listopada 2007 r.).
14. Oświadczam, że inwestycje realizowane w ramach niniejszego projektu **nie wywrą negatywnego wpływu** na obszary NATURA 2000 oraz **nie będą naruszać przepisów** dotyczących ochrony gatunkowej roślin, zwierząt i grzybów.
15. Wyrażam zgodę **na przetwarzanie moich danych** osobowych przez Administratora Danych Osobowych w zakresie niezbędnym do realizacji RPO WK-P 2014-2020 zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (t. j. Dz. U. z 2016 r. poz. 922). Zostałem/am poinformowany/a, iż Administratorem Danych Osobowych gromadzonych w Generatorze Wniosków o Dofinansowanie dla RPO WK-P 2014-2020 jest Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego z siedzibą w Toruniu (Pl. Teatralny 2), a dane w Generatorze Wniosków o Dofinansowanie dla RPO WK-P 2014-2020 są gromadzone w celu aplikowania o dofinansowanie i realizacji projektów w okresie programowania 2014-2020. Zostałem/am poinformowany/a, iż podanie danych osobowych jest dobrowolne, ale niezbędne do aplikowania o dofinansowanie oraz realizacji projektów w ramach RPO WK-P 2014-2020. Oświadczam, iż zostałem/am poinformowany/a o prawie wglądu do swoich danych osobowych, ich poprawy i aktualizacji oraz do wniesienia sprzeciwu wobec dalszego ich przetwarzania do Administratora Danych Osobowych.
16. Oświadczam, iż jestem w posiadaniu wyrażenia zgody **na przetwarzanie danych osobowych innych osób** wskazanych we wniosku o dofinansowanie, w tym osób do kontaktu, w zakresie wskazanym we wniosku o dofinansowanie. Oświadczam, iż osoby te zostały poinformowane, iż Administratorem Danych Osobowych gromadzonych w Generatorze Wniosków o Dofinansowanie dla RPO WK-P 2014-2020 jest Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego z siedzibą w Toruniu (Pl. Teatralny 2), a dane w Generatorze Wniosków o Dofinansowanie dla RPO WK-P 2014-2020 są gromadzone w celu aplikowania o dofinansowanie i realizacji projektów w okresie programowania 2014-2020. Oświadczam, iż osoby te zostały poinformowane o dobrowolności podania danych osobowych, przy czym podanie danych jest niezbędne do aplikowania o dofinansowanie oraz realizacji projektów w ramach RPO WK-P 2014-2020. Oświadczam, iż osoby te zostały poinformowane o prawie wglądu do swoich danych osobowych, ich poprawy i aktualizacji oraz do wniesienia sprzeciwu wobec dalszego ich przetwarzania do Administratora Danych Osobowych. W przypadku powzięcia przeze mnie informacji o wniesieniu sprzeciwu w ww.

zakresie przez te osoby oświadczam, iż o powyższym fakcie poinformuję Administratora Danych Osobowy .h.

17. Zobowiązuję poddać się **kontrolom oraz audytom** w zakresie prawidłowości realizacji projektu (zgodnie z art. 22-23 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2016 r. poz. 217 ze zm.)).
18. Wyrażam zgodę na udostępnienie dokumentacji projektowej oraz udzielanie informacji podmiotom dokonującym **ewaluacji** programów operacyjnych, z zastrzeżeniem dochowania i ochrony informacji oraz tajemnic zawartych w dokumentacji projektowej.
19. Jestem **świadomy praw i obowiązków** związanych z realizacją projektu finansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020.

DODATKOWE OŚWIADCZENIA WNIOSKODAWCY/BENEFICJENTA WŁAŚCIWE DLA DANEGO TYPU WNIOSKODAWCY/PROJEKTU

(Należy odznaczyć/skreślić oświadczenie, jeśli nie dotyczy)

1. Oświadczam, że będąc jednostką z sektora finansów publicznych dokonałem **wyboru partnera** projektu zgodnie z art.33 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2016 r. poz. 217 ze zm.) (dotyczy wyłącznie jednostek z sektora finansów publicznych realizujących projekt w partnerstwie):

2. Oświadczam, że nie pozostaje **pod zarządem komisarycznym**, bądź nie znajduje się **w toku likwidacji, postępowania upadłościowego lub naprawczego**.

3. Oświadczam, że nie znajduję się **w trudnej sytuacji ekonomicznej**^[2].

[2] W rozumieniu art. 2 pkt 18 Rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z 17.06.2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne ze z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. U. UE. L 187 z 2014 r. str. 1) i w rozumieniu pkt 24 Wytycznych Komisji Europejskiej dotyczących pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji.

Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za podanie fałszywych danych lub złożenie fałszywych oświadczeń (art. 37 ust. 4 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2016 r. poz. 217 j.t.)).



Pieczęć wnioskodawcy (beneficjenta)

DYREKTOR

Ingr. Mirosław Kiełnik

Podpis i pieczęć osoby/osób upoważnionej/ych do składania oświadczeń w imieniu wnioskodawcy (beneficjenta)

Patrycja...
Główny...

Podpis i pieczęć (Kontrasygnata) osoby odpowiedzialnej za finanse w Instytucji wnioskodawcy (beneficjenta) – jeśli dotyczy

Lista załączników do wniosku o dofinansowanie

Lp.	Nazwa załącznika (*oznaczono załączniki, które należy dołączyć jako kopie poświadczone za zgodność z oryginałem)	Tak/Nie/Nd.
1	Studium wykonalności / Biznes plan	Tak
2.1	Dokumentacja z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko*	Tak
2.2	Formularz do wniosku o dofinansowanie projektu w zakresie OOS	Tak
2.3	Zaświadczenie organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000*	Tak
2.4	Zaświadczenie właściwego organu odpowiedzialnego za gospodarkę wodną*	Tak
2.5	Oświadczenie dotyczące ochrony gatunkowej roślin, zwierząt i grzybów oraz wycinki drzew i krzewów	Tak
3	Dokumenty dotyczące zagospodarowania przestrzennego*: 3.1. Decyzja o warunkach zabudowy, 3.2. Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, 3.3. Wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Nie dotyczy
4	Zezwolenie na inwestycję*	Tak
5	Dokumentacja techniczna/specyfikacja zadań w ramach projektu*	Tak
6	Oświadczenie o prawie do dysponowania nieruchomością na cele projektu	Tak
7	Dokumenty potwierdzające sytuację finansową wnioskodawcy*	Tak
8	Oświadczenie o kwalifikowalności podatku VAT	Tak
9	Dokumenty rejestrowe/statutowe wnioskodawcy*	Nie dotyczy
10.1	Porozumienie/umowa partnerska*	Nie dotyczy
10.2	Oświadczenie partnera projektu	Nie dotyczy
11	Oświadczenie o spełnianiu kryteriów MŚP	Nie dotyczy
12	Formularz informacji przedstawianych przy ubieganiu się o pomoc inną niż pomoc de minimis lub pomoc de minimis w rolnictwie lub rybołówstwie lub Formularz informacji przedstawianych przy ubieganiu się o pomoc de minimis	Nie dotyczy
13	Oświadczenie wnioskodawcy dotyczące pomocy de minimis	Nie dotyczy
14	Inne niezbędne dokumenty wymagane prawem lub kategorią projektu (kopia lub oryginał w zależności od rodzaju załącznika)	Tak
14.1	Oświadczenie wnioskodawcy dotyczące spójności dokumentacji projektowej	Tak
14.2	Uchwała Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego akceptująca założenia projektu	Tak
14.3	Uchwała nr 30/1164/16 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego w sprawie udzielenia pełnomocnictwa dla Dyrektora ZDW w Bydgoszczy	Tak
14.4	Pismo OŚ.6220.10.2017	Tak
14.5	Pismo ZDW.T3.392-251-13/17	Tak
14.6	Pismo WIR.V.750.21.2017.KS	Tak
14.7	Pismo ZDW.T3.392-251-14/17	Tak
14.8	Pismo DDA-IViw-020-1/14/15	Tak
14.9	Pismo WI.IV.7820.48.2013	Tak
14.10	Pismo T4a.5111.430.13	Tak
14.11	Pismo MRŚ.6220.6.2011	Tak
14.12	Pismo ZDW.T4a.5111.438.13	Tak
14.13	Pismo GD/12/A/338/DW251	Tak
14.14	Uchwała Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego zmieniająca uchwałę akceptującą założenia projektu	Tak

