

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:	Przebudowa wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 265 Brześć Kujawski – Gostynin od km 0+003 do km 19+117 w zakresie dotyczącym budowy ciągów pieszo-rowerowych
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	<b>Opis problemu:</b> Projektowana inwestycja, obejmuje wybudowanie ciągów pieszo-rowerowych, łącznie 16,427 km, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 265, w podziale na: - Gmina Brześć Kujawski: 2,595 km - Gmina Włocławek: 6,875 km - Gmina Kowal: 5,748 km - Miasto Kowal: 1,209 km Wskazany odcinek stanowi element sieci ciągów pieszo-rowerowych charakteryzujących się <u>spójnością</u> (powiązanie z istniejącymi odcinkami dróg dla rowerów na terenie powiatu włocławskiego, miast: Włocławek, Brześć Kujawski i Kowal oraz gmin ościennych), <u>bezpośredniością</u> (umożliwienie dotarcia do celu – urzędów, szkół, kościołów, sklepów, miasta względnie najkrótszą trasą, bez objazdów, w tym powiązanie z publicznym transportem zbiorowym - przystankami), <u>wygoda</u> (unikanie punktów, w których rowerzyści musieliby się niepotrzebnie zatrzymywać, rozpędzać, pokonywać znaczne różnice w terenie), bezpieczeństwem (minimalizacja punktów kolizji z innymi użytkownikami dróg, m.in. dzięki separacji ruchu oraz przemyślanemu oznakowaniu) oraz <u>atrakcyjnością</u> (umożliwiają łatwy dostęp do celów podróży, przebiegają przez tereny atrakcyjne widokowo, architektonicznie). Na wskazanym odcinku przeważa obecnie ruch zmechanizowany – prywatnymi samochodami, bądź też komunikacją zorganizowaną (połączenia autobusowe). Wybudowanie przedmiotowego ciągu pieszo-rowerowego umożliwi wygodne, bezpieczne, darmowe, sprawne i korzystne z punktu widzenia zdrowego trybu życia pokonanie wskazanego odcinka rowerem, co przełoży się na ograniczenie ruchu pojazdów mechanicznym, a tym samym emisji spalin. W związku z wybudowaniem ciągu pieszo-rowerowego planowane jest redukcja poziomu CO <sub>2</sub> oraz redukcja zużycia energii. Wartości redukcji tych parametrów zostały określone w Planach Gospodarki Niskoemisyjnej poszczególnych gmin, na terenie, których zostanie wybudowany ciąg pieszo-rowerowy.  Ruch rowerowy na wskazanym odcinku będzie miał zarówno charakter lokalny – dotyczyć będzie mieszkańców poruszających się rowerami

między poszczególnymi miejscowościami, przez które przebiega, w tym miastami: Brześć Kujawski oraz Kowal, jak również ponadlokalny – powstałe połączenie stanowić będzie przedłużenie istniejącej sieci dróg rowerowych na terenie powiatu włocławskiego.

Wybudowanie drogi dla rowerów, a tym samym odseparowanie ruchu pieszo-rowerowego od ruchu pojazdów mechanicznych poprawi bezpieczeństwo zarówno rowerzystów, pieszych, jak i kierowców pojazdów mechanicznych, poprawi płynność poruszania się tych ostatnich przekładając się na oszczędność czasu i paliwa. Obecnie na odcinkach przebiegu planowanej drogi dla rowerów ruch pieszo-rowerowy odbywa się po krawędzi jezdni dróg wojewódzkich, co bezpośrednio przekłada się na zagrożenie zdrowia i życia użytkowników. Szczególnie niebezpieczne jest to dla dzieci, osób starszych oraz osób niepełnosprawnych.

Rozwój transportu niezmotoryzowanego (rowerowego) przyczyni się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza tj., obniżenie stopnia emisji CO<sub>2</sub> (poprzez zmniejszenie liczby osób korzystających z samochodów), podwyższenia jakości środowiska oraz pozytywnie wpłynie na rozwój turystyki i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego co przyczyni się do osiągnięcia celu rozwojowego: „*Poprawa jakości środowiska przyrodniczego*” określonego w strategii rozwoju Obszaru Strategicznej Interwencji (OSI).

Budowa ciągu pieszo-rowerowego będzie realizowana równolegle z przebudową drogi wojewódzkiej nr 265 Brześć Kujawski-Gostynin na odcinku od km 0+003 do km 19+117.

**Cel szczegółowy:**

- Projekt wpisuje się w cel szczegółowy 3 Zwiększone wykorzystanie transportu publicznego w miastach i na obszarach funkcjonalnych dla Osi Priorytetowej III Efektywność energetyczna i gospodarka niskoemisyjne w regionie, Działania 3.4 Zrównoważona mobilność miejska i promowanie strategii niskoemisyjnych w ramach polityki terytorialnej Regionalnego programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020.

**Działania:**

Na odcinku przebudowy drogi wojewódzkiej nr 265 projektuje się 2,5m ciąg pieszo-rowerowy. Przewiduje się lokalizację ciągu pieszo-rowerowego za rowem drogowym, przy krawężniku bądź oddzielonych od jezdni pasem zieleni.

Ciąg pieszo-rowerowy zaprojektowano o pochyleniu poprzecznym  $i = 2\%$  w kierunku jezdni. Pomiędzy krawędzią ciągu pieszo-rowerowego, a krawędzią przylegających skarp rowów i nasypów zastosowano opaskę gruntową szerokości 0,50m.

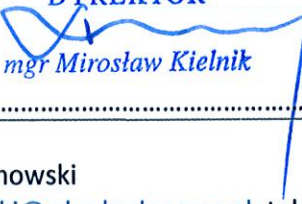
W miejscach przejść dla pieszych nawierzchnię ciągu pieszo-rowerowego należy zaniżyć do poziomu +2cm mierząc od krawędzi jezdni. Poza przejściami, gdzie ciąg pieszo-rowerowy przylega do jezdni przewidziano

	<p>wyniesienie 12 cm powyżej krawędzi jezdni.</p> <p><b>Grupa docelowa:</b>  Głównymi interesariuszami przedmiotowej inwestycji są:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mieszkańcy gminy, powiatu i województwa – dzięki realizacji projektu będą bardziej mobilni, wzrośnie ich poczucie bezpieczeństwa oraz poprawi się ich stan zdrowia - będą mogli aktywnie spędzać czas,</li> <li>- władze gminy oraz województwa kujawsko-pomorskiego – inwestycja wpłynie pozytywnie na środowisko i turystykę, a także na odbieranie gminy i województwa przez mieszkańców i turystów,</li> <li>- turyści – przedsięwzięcie poprawi zainteresowanie miejscowościami położonymi wzdłuż ciągu pieszo-rowerowego, więcej osób będzie korzystało z aktywnej formy spędzania czasu odwiedzając przy tym okoliczne zabytki oraz rezerwy,</li> <li>- inwestorzy – dzięki inwestycji drogi będą mniej zatłoczone, dzięki czemu ruch na drodze wojewódzkiej będzie mobilniejszy i bezpieczniejszy,</li> <li>- pracownicy – budowa ciągu pieszo-rowerowego umożliwi osobom nie posiadającym samochodu przemieszczanie się pomiędzy miejscowościami, a tym samym zmniejszy ograniczenia w dojeździe do miejsc pracy.</li> </ul> <p><b>Zasięg:</b>  Odcinek drogi objęty rozbudową położony jest w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie włocławskim. Odcinek położony jest w granicach administracyjnych następujących gmin: Brześć Kujawski (od km 1+556 do km 4+151), Włocławek (od km 4+151 do km 12+036 z wyłączeniem odcinka Autostrady A1), Kowal (od km 12+036 do km 17+784) oraz miasta Kowal (od km 17+784 do km 19+104 z wyłączeniem odcinka DK 91).</p>
Orientacyjny harmonogram realizacji działań projektu (w tym działań informacyjno-promocyjnych):	<p><b>Kategoria wydatku : Roboty budowlane:</b>  Planowany termin rozpoczęcia: 01-2017  Planowany termin zakończenia: 06-2018</p> <p><b>Kategoria wydatku: Promocja:</b>  Planowany termin rozpoczęcia: 01-2017  Planowany termin zakończenia: 06-2018</p>
Wskaż źródło potencjalnego finansowania – program unijny:	RPO WK-P na lata 2014-2020
Nr i nazwa osi priorytetowej:	OŚ 3 Efektywność energetyczna i gospodarka niskoemisyjna w regionie
Nr i nazwa działania:	3.4. Zrównoważona mobilność miejska i promowanie strategii niskoemisyjnych
Nr i nazwa podziałania:	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 – Kierunek działań : Rozwój sieci dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych o znaczeniu transportowym. Projekt realizuje wskazane cele ponieważ zakłada budowę ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 265, który zapewni połączenie między miejscowościami i gminami zlokalizowanymi w sąsiedztwie drogi wojewódzkiej.</li> </ul> <p><u>Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020</u></p> <p>Inwestycja realizuje cele Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Wpisującym się w cele szczegółowe Działania 3.4 Zrównoważona mobilność miejska i promowanie strategii niskoemisyjnych Schemat: budowa i przebudowa ścieżek rowerowych w ramach polityki terytorialnej, w ramach Osi priorytetowej 3. Efektywność energetyczna i gospodarka niskoemisyjna w regionie.</p> <p><u>Strategia Rozwoju Kraju 2020</u></p> <p>Projekt wpisuje się w:</p> <p>b) Cel II.4. Rozwój kapitału ludzkiego;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Priorytet rozwojowy II.4.3. Zwiększanie mobilności zawodowej i przestrzennej.</li> </ul> <p>Rozwój infrastruktury transportowej umożliwi szybkie przemieszczanie się z ośrodków do obecnie słabiej rozwiniętych (głównie obszarów wiejskich ) do ośrodków wzrostowych, które oferują znacznie więcej możliwości zatrudnienia. Zmniejszenie czasu dojazdu do ośrodków miejskich przełoży się na skłonność do szukania zatrudnienia poza miejscem stałego zamieszkania i wpłynie tym samym na rozwój gospodarczy regionów, z których pochodzą zatrudnieni.</p> <p><u>Strategia rozwoju Obszaru Strategicznej Interwencji dla miasta Włocławek</u></p> <p>Przedmiotowa inwestycja znajduje się w wykazie OSI (str. 79) i realizuje następujące cele: Cel 3 Poprawa jakości i środowiska przyrodniczego; Cel 4 Wzrost spójności komunikacyjnej; Cel 5 Podniesienie poziomu jakości życia poprzez: szersze wykorzystanie transportu niezmotoryzowanego, ograniczenie wykorzystania samochodów osobowych, ograniczenie emisji zanieczyszczeń, zatłoczenia i hałasu, poprawę bezpieczeństwa</p>

<p>Wpływ realizacji projektu na spójność społeczno – gospodarczą regionu:</p>	<p>ruchu drogowego.</p> <p>Opis dla:</p> <p>a) efektów bezpośrednich/pośrednich dla rozwoju sfery gospodarki regionu: Realizacja projektu zakłada budowę ciągu pieszo-rowerowego, co przyczyni się do wzrostu mobilności w regionie oraz wpłynie na poprawę bezpieczeństwa rowerzystów, którzy nie będą musieli już korzystać z drogi wojewódzkiej.</p> <p>b) efektów społecznych z realizacji projektu - bezpośrednio/pośrednio: Realizacja przedmiotowej inwestycji wpłynie pozytywnie na dostępność komunikacyjną zarówno w powiecie wrocławskim jak i województwie kujawsko-pomorskim, zwiększenie mobilności mieszkańców województwa. Budowa ciągu pieszo-rowerowego w sposób pośredni spowoduje powstanie efektów społecznych poprzez zmniejszenie wypadków oraz kolizji w udzialem rowerzystów, przez to zmniejsza się koszty leczenia ponoszone przez mieszkańców.</p>
<p>Stan przygotowania do realizacji projektu:</p> <p><u>Dotyczy projektów inwestycyjnych</u></p>	<p>a) koncepcja, <b>TAK</b> <b>NIE</b> <b>NIE DOTYCZY</b></p> <p>b) Program Funkcjonalno-Użytkowy (PFU) <b>TAK</b> <b>NIE</b> Planowany termin uzyskania: <b>NIE DOTYCZY</b></p> <p>c) dokumentacja techniczna projektu <b>TAK</b> <b>NIE</b> Planowany termin uzyskania: <b>NIE DOTYCZY</b></p> <p>d) uwarunkowania formalno-prawne - decyzja lokalizacyjna <b>TAK</b> <b>NIE</b> Planowany termin uzyskania: <b>NIE DOTYCZY</b></p> <p>- raport o oddziaływaniu na środowisko (prognoza, OOŚ): <b>TAK</b> <b>-decyzja środowiskowa: WOO.4242.128.2013.KŚ.13 z dn. 23.07.2014 (RDOŚ)</b> <b>NIE</b> Planowany termin uzyskania: <b>NIE DOTYCZY</b></p> <p>- wymagane prawa własności (gruntu, nieruchomości): <b>TAK</b> <b>NIE</b> Planowany termin uzyskania: <b>NIE DOTYCZY</b></p>

	<p>- pozwolenie na budowę: ZRID :  <b>*decyzja nr 10/ZRID/2014 z dn. 30.07.2014r.</b>  <b>TAK</b>  NIE Planowany termin uzyskania:  NIE DOTYCZY</p> <p>e) plan niskoemisyjny  <b>TAK</b>  NIE Planowany termin uzyskania:  NIE DOTYCZY</p> <p>f) inne dokumenty, analizy, porozumienia, decyzje i uzgodnienia  <b>TAK</b>  <b>-pozwolenie wodno-prawne: OŚB.6341.76.2012 z dn. 20.11.2012 (dec. Starosty Włocławskiego)</b>  NIE Planowany termin uzyskania:  NIE DOTYCZY</p> <p>g) Studium wykonalności  <b>TAK</b>  NIE Planowany termin uzyskania: <b>kwiecień 2017 r.</b>  NIE DOTYCZY</p>	
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego:	Planowana data złożenia wniosku aplikacyjnego*: <b>28.04.2017 r.</b> * dla trybu <u>pozakonkursowego</u> – co najmniej na 40 dni przed wyznaczonym terminem jego złożenia * dla trybu <u>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: 3 687 355,40 PLN</b>	<b>Kwalifikowane: 3 687 355,40 PLN</b>
<b>Rzeczowa realizacja projektu (prace budowlane, dostawy, nadzory, usługi, etc.)</b>		
1. roboty budowlane	3 587 355,40 zł	3 587 355,40 zł
<b>Koszty pośrednie: Zarządzanie projektem/audyt/promocja projektu</b>		
2. promocja	100 000,00 zł	100 000,00 zł
Wartość całkowita projektu:	3 687 355,40 zł	
Koszty kwalifikowane w projekcie:	3 687 355,40 zł	
Koszty niekwalifikowane w projekcie:	0 zł	
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego:	Wnioskowana kwota z EFRR/EFS lub instrument zwrotny – 3 134 252,09; 85 % dofinansowania Wkład własny: 553 103,31 zł; 15 % - budżet JST - ..... zł,.....% - inne publiczne - ..... zł,.....%	

	- prywatne- ..... zł, .....% <b>RAZEM: 3 687 355,40 zł</b>
<b>Wskaźniki projektu</b>	
Wskaźniki rezultatu:	Nazwa wskaźnika rezultatu: <b>Liczba osób korzystających z wybudowanych/przebudowanych dróg dla rowerów</b> Jednostka miary: <b>osoby</b> Wartość bazowa: <b>0</b> Wartość docelowa: <b>18 250,00</b> Rok osiągnięcia wartości docelowej: <b>2019</b>
Wskaźniki produktu:	Nazwa wskaźnika produktu: <b>Długość wybudowanych dróg dla rowerów</b> Jednostka miary: <b>km</b> Wartość bazowa: <b>0</b> Wartość docelowa: <b>16,427</b> Rok osiągnięcia wartości docelowej: <b>2018</b>
	Nazwa wskaźnika produktu: <b>Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (CI34)</b> Jednostka miary: <b>tony równoważnika CO<sub>2</sub>/rok</b> Wartość bazowa: <b>0</b> Wartość docelowa: <b>132,50</b> Rok osiągnięcia wartości docelowej: <b>2018</b>
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające:	Dyrektor ZDW Bydgoszcz Miroslaw Kielnik  <b>DYREKTOR</b>  <i>mgr Miroslaw Kielnik</i>
Osoba do kontaktu: /imię i nazwisko, adres mailowy, nr telefonu/	Adam Ciechanowski <a href="mailto:a.ciechanowski@zdw-bydgoszcz.pl">a.ciechanowski@zdw-bydgoszcz.pl</a> , tel. 52/ 370-57-37

Sporządził: Adam Ciechanowski



z-ca Dyrektora Departamentu  
Rozwoju Regionalnego  
  
*Agnieszka Lisek-Charkiewicz* (1)

Dyrektor  
Departamentu Promocji  
  
*Edyta Masłuj-Morzuch* (1)

