



Fundusze Europejskie
Program Regionalny



WOJEWÓDZTWO
KUJAWSKO-POMORSKIE

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



PISMO PRZEWODNIE

Solec Kujawski, 04.12.2017 r.

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy

ul. Dworcowa 80

85-010 Bydgoszcz



**Urząd Marszałkowski Województwa
Kujawsko Pomorskiego**

Plac Teatralny 2

87-100 Toruń

W związku z ogłoszeniem naboru wniosków o dofinansowanie projektów ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego realizowanego w ramach w ramach Osi priorytetowej 5 Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu Działania 5.1. Infrastruktura drogowa Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014- 2020, numer naboru Nr RPKP.05.01.00-IZ.00-04-37P/17 składamy wniosek o dofinansowanie.

Nazwa projektu: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 249 wraz z uruchomieniem przeprawy promowej przez Wisłę na wysokości Solca Kujawskiego i Czarnowa”.

Z poważaniem

DYREKTOR

mgr Mirosław Kiełnik

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

Informacje wypełniane przez instytucję przyjmującą wniosek	
Data wpływu wersji papierowej wniosku	
Numer wniosku o dofinansowanie	
Informacje wypełniane na podstawie danych z wniosku	
Nazwa wnioskodawcy	WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE
Tytuł projektu	„Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 249 wraz z uruchomieniem przeprawy promowej przez Wisłę na wysokości Solca Kujawskiego i Czarnowa”
Wydatki kwalifikowalne	12 662 090,01
Dofinansowanie	10 762 776,50
Wkład UE (EFRR)	10 762 776,50
Wartość ogółem (wydatki ogółem)	13 800 000,01

SEKCJA 0. Identyfikacja projektu

1. Numer naboru	RPKP.05.01.00-IZ.00-04-37P/17
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	„Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 249 wraz z uruchomieniem przeprawy promowej przez Wisłę na wysokości Solca Kujawskiego i Czarnowa”

SEKCJA A. Informacje o wnioskodawcy**A.1. Dane wnioskodawcy**

1. NIP	9561969536	2. REGON	092350613		
3. Nazwa	WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE				
4. Forma prawna	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	NIE DOTYCZY				
9. Data rozpoczęcia działalności	NIE DOTYCZY				
10. Adres:					
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	NIE DOTYCZY		
13. Adres e-mail	mw.sekretariat@kujawsko-pomorskie.pl				

A.2. Dane wnioskodawcy 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 Kujawsko-Pomorskiego
1. Imię i Nazwisko	Dariusz Kurzawa
2. Stanowisko	Wicemarszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego
1. Imię i Nazwisko	Paweł Adamczyk
2. Stanowisko	Skarbnik Województwa Kujawsko-Pomorskiego
1. Imię i Nazwisko	Mirosław Kielnik
2. Stanowisko	Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich

A.4. Dane osoby upoważnionej do kontaktu w sprawach projektu			
1. Imię i nazwisko	Ryszard Gilewski		
2. Telefon	52-370-57-25	3. Faks	NIE DOTYCZY
4. Adres e-mail	r.gilewski@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	Tak
Partnerstwo publiczno-prawne	Nie
Czy Partnerzy projektu będą składać indywidualne wnioski o płatność w SL2014?	Nie

1. NIP	9562086885	2. REGON	871118684		
3. Nazwa Partnera	POWIAT TORUŃSKI				
4. Forma prawna	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	NIE DOTYCZY				
9. Adres partnera projektu:					
Kraj	Polska	Województwo	kujawsko-pomorskie		
Powiat	Toruń	Gmina	Toruń		
Kod pocztowy	87-100	Miejscowość	Toruń		
Ulica	Towarowa	Nr budynku	4-6	Nr lokalu	NIE DOTYCZY
10. Telefon	56 662 88 88	11. Faks	NIE DOTYCZY		
12. Adres e-mail	starostwo@powiattorunski.pl				
13. Dane osoby/osób upoważnionej/ych do składania oświadczeń w imieniu partnera:					
Imię i Nazwisko	Mirosław Graczyk	Stanowisko	Starosta Toruński		
14. Symbol Partnera	001				

1. NIP	5542573290	2. REGON	092350620		
3. Nazwa Partnera	POWIAT BYDGOSKI				
4. Forma prawna	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	NIE DOTYCZY				
9. Adres partnera projektu:					
Kraj	Polska	Województwo	kujawsko-pomorskie		
Powiat	Bydgoszcz	Gmina	Bydgoszcz		
Kod pocztowy	85-066	Miejscowość	Bydgoszcz		
Ulica	ks. Stanisława Konarskiego	Nr budynku	1-3	Nr lokalu	NIE DOTYCZY
10. Telefon	(052) 5835400	11. Faks	NIE DOTYCZY		
12. Adres e-mail	info@powiat.bydgoski.pl				
13. Dane osoby/osób upoważnionej/ych do składania oświadczeń w imieniu partnera:					
Imię i Nazwisko	Wojciech Porzych	Stanowisko	Starosta Bydgoski		
14. Symbol Partnera	002				

1. NIP	8792469951	2. REGON	871118767		
3. Nazwa Partnera	GMINA ZŁAWIEŚ WIELKA				
4. Forma prawna	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	NIE DOTYCZY				
9. Adres partnera projektu:					
Kraj	Polska	Województwo	kujawsko-pomorskie		
Powiat	toruński	Gmina	Zławieś Wielka - gmina wiejska		
Kod pocztowy	87-134	Miejscowość	Zławieś Wielka		
Ulica	Handlowa	Nr budynku	7	Nr lokalu	NIE DOTYCZY
10. Telefon	56 676 77 71	11. Faks	NIE DOTYCZY		
12. Adres e-mail	ug@zlawies.pl				
13. Dane osoby/osób upoważnionej/ych do składania oświadczeń w imieniu partnera:					
Imię i Nazwisko	Jan Surdyka	Stanowisko	Wójt Gminy Zławieś Wielka		
14. Symbol Partnera	003				

1. NIP	5542892492	2. REGON	092350702		
3. Nazwa Partnera	GMINA SOLEC KUJAWSKI				
4. Forma prawna	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	NIE DOTYCZY				
9. Adres partnera projektu:					
Kraj	Polska	Województwo	kujawsko-pomorskie		
Powiat	bydgoski	Gmina	Solec Kujawski		
Kod pocztowy	86-050	Miejscowość	Solec Kujawski		
Ulica	23 Stycznia	Nr budynku	7	Nr lokalu	NIE DOTYCZY
10. Telefon	52 387 01 44	11. Faks	NIE DOTYCZY		
12. Adres e-mail	solec@soleckujawski.pl				
13. Dane osoby/osób upoważnionej/ych do składania oświadczeń w imieniu partnera:					
Imię i Nazwisko	Teresa Substyk	Stanowisko	Burmistrz Miasta i Gminy Solec Kujawski		
14. Symbol Partnera	004				

Łączna liczba partnerów w ramach projektu : 4

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.	Projekt partnerski
----	--------------------

B.4. Identyfikacja obszaru i miejsce realizacji projektu

1. Projekt realizowany na terenie całego kraju	Nie		
PW			
2. Województwo	3. Powiat	4. Gmina	5. Miejscowość
kujawsko-pomorskie	bydgoski	Solec Kujawski	Solec Kujawski
kujawsko-pomorskie	toruński	Zławieś Wielka - gmina wiejska	Czarnowo
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.

Głównym celem projektu jest poprawa spójności wewnętrznej i dostępności transportowej regionu, poprzez modernizację dróg dojazdowych do przyczółków na Wiśle oraz uruchomienie przeprawy promowej. Cel ten będzie osiągnięty poprzez przebudowę drogi wojewódzkiej nr 249 w obrębie ewidencyjnym Czarnowo gmina Zławieś Wielka na odcinku od km 0+000 do km 1+983 oraz w Solcu Kujawskim od km 1+983 do km 2+582 wraz z przebudową przyczółków brzegowych i przystosowaniem ich na potrzeby obsługi jednostki pływającej (promu) oraz jej dostawę.

Przesłanki realizacji:

Głównymi przesłankami realizacji projektu są potrzeby poprawienia układu komunikacyjnego pomiędzy gminami położonymi po przeciwnej stronie Wisły, słabo wykorzystywana Wisła do żeglugi śródlądowej, brak alternatywnego połączenia dróg krajowych nr 80 i nr 10 pomiędzy dwoma miastami subregionalnymi, brak alternatywnego połączenia z drogą krajową S5 i S10, co wpływa na dostępność transportu drogowego województwa.

Powstanie przeprawy jest wysoce uzasadnione z punktu widzenia zarówno efektów transportowych, jak i gospodarczych. Efekty realizacji projektu:

- wpłynie na lepsze skomunikowanie gmin położonych na północnym brzegu Wisły z gminami położonymi na południowym brzegu rzeki Wisły, co ma znaczenie dla lokalnego rynku pracy,
- skomunikuje ze sobą drogi krajowe nr 80 i 10, w tym sieć TEN-T, zapewniając alternatywne połączenie w przypadku awarii w ruchu na moście w Fordonie,
- usprawni dojazd do drogi krajowej S5 oraz S10,
- pozwoli na wykorzystanie walorów położenia gmin przy rzece do rozwoju żeglugi śródlądowej, w tym pasażerskiej i towarowej,
- wpłynie na dalszy rozwój strefy gospodarczej w Solcu Kujawskim i Bydgoszczy.

Projekt jest realizowany w partnerstwie na mocy Porozumienia o wspólnym przygotowaniu i realizacji projektu pn. "Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 249 wraz z uruchomieniem przeprawy promowej przez Wisłę na wysokości Solca Kujawskiego i Czarnowa" oraz eksploatacji promu, wartego w dniu 26 września 2017 r.

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.

Istniejąca droga wojewódzka nr 249 przebiega przez teren województwa kujawsko-pomorskiego, powiat bydgoski (gmina Solec Kujawski) oraz toruński (gmina Żławieś Wielka). Zgodnie z aktualnie obowiązującą klasyfikacją jest droga klasy Z. Od strony wsi Czarnowo droga wojewódzka ma szerokość 5,5 m i nawierzchnię z betonu asfaltowego. Na pozostałym odcinku aż do rzeki Wisły, max. szerokość drogi wynosi 5,5 m. Nawierzchnia drogi (max. szerokość 5,0 m) wykonana jest z prefabrykowanych, drogowych płyt betonowych.

Na odcinku lewobrzeżnym (po stronie Solca Kujawskiego) droga 249 od przyczółka promowego do km 2+280, droga ma szerokość około 6,5 m i wykonana jest z płyt betonowych JOMB i odwodnienie powierzchniowe na przyległy teren i do niewielkiego rowu melioracyjnego. Od km 2+280 do ul. Bydgoskiej droga ma charakter ulicy o nawierzchni asfaltowej, z odwodnieniem do kanalizacji miejskiej. Jedynie na odcinku około 100 m od strony Solca Kujawskiego występuje dwustronny chodnik o nawierzchni z kostki betonowej.

Planowane przejście dla promu znajduje się w dorzeczu Dolnej Wisły, na północny zachód od centrum Solca Kujawskiego, pomiędzy istniejącymi przyczółkami, w linii przeprawy wojskowej, w km 763,56. Projektowana trasa na większości swojego przebiegu znajduje się w strefie równiny zalewowej, a sama przeprawa promowa w obrębie koryta rzeki. W profilu przeprawy promowej rzeka Wisła ma szerokość ok. 360 m. Na odcinku zlokalizowanym po stronie prawobrzeżnej Wisły, w miejscowości Czarnowo (od km 0+000 do km 0+750) droga biegnie nasypem obok wału powodziowego ograniczającego tereny zalewowe; dalej droga przecina Kanał Dolny Niziny Toruńskiej z przepompownią i po przejściu przez wał przeciwpowodziowy przebiega przez tereny zalewowe.

W chwili obecnej, w nurcie rzeki Wisły, w km 763,56 znajdują się dwa przyczółki przeprawy wojskowej – jeden po stronie Solca Kujawskiego, drugi po stronie wsi Czarnowo. Według dostępnych informacji, przyczółki te zostały wykonane jako nasyp piaszczysty ograniczony palisadą z drewnianych palików zabezpieczonych w górnej części płotkiem faszynowym. Nawierzchnia przeprawy wojskowej została wyłożona żelbetowymi płytami prefabrykowanymi oraz miejscami uzupełniona płytami wylewanymi na miejscu. Dookoła płaszczyzny umocnionej został wykonany obrzut kamienny umacniający przyczółki przeprawy. W chwili obecnej, krawędzie płaszczyzny umocnionej uległy degradacji i w obrzucie kamiennym znajdują się również nieliczne bryły betonowe z nawierzchni.

Położony na lewobrzeżnej stronie Wisły Solec Kujawski znajduje się przy głównych szlakach komunikacyjnych województwa. Teren gminy przecina droga krajowa nr 10 (DK10) Szczecin-Warszawa, która połączona jest z Solcem Kujawskim poprzez drogi wojewódzkie (nr: 204, 249, 394, 397), umożliwiające wyjazd z miasta w kierunku Bydgoszczy oraz Torunia. Natomiast położoną na prawobrzeżnej stronie Gminę Żławieś Wielka przecina droga krajowa nr 80 (DK 80) o długości około 66 km, która łączy się z DK10 koło Bydgoszczy z DK10 i A1 koło Torunia. Granicę obydwu gmin, północną gminy Solec Kujawski i południową gminy Żławieś Wielka, stanowi rzeka Wisła.

Zgodnie z danymi, opracowanymi przez ZDW Bydgoszcz metodą IBDiM (Instytut Badań Dróg i Mostów) w roku 2014 i wprowadzonymi do systemu ewidencji dróg wojewódzkich „ERGO”, nawierzchnię DW 249 zakwalifikowano w następujący sposób:

- od strony wsi Czarnowo do klasy C (stan niezadowalający),
- od strony Gminy Solec Kujawski do klasy B (stan zadowalający).

W ramach projektu zaplanowano realizację dwóch zadań:

- 1) Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 249 wraz z uruchomieniem przeprawy promowej przez Wisłę na wysokości Solca Kujawskiego i Czarnowa;
- 2) Zaprojektowanie, wybudowanie, dostawa i rozruch eksploatacyjny wraz z wyposażeniem ruchomym promu pasażersko-samochodowego boczno-kołowego.

W skład pierwszego zadania inwestycyjnego wchodzi:

- wzmocnienie podłoża gruntowego dla uzyskania właściwych warunków posadowienia drogi,
- wycinka i karczowanie drzew i krzewów,
- zdjęcie warstwy humusu,
- roboty ziemne,
- rozbiórka istniejącej nawierzchni drogowej w miejscu skrzyżowań,
- odwodnienie drogi,
- przebudowa i budowa kanalizacji deszczowej,
- oczyszczenie i udrożnienie istniejących urządzeń melioracyjnych i odbiorników dla skutecznego odprowadzenia wody z pasa drogowego,
- roboty fundamentowe,

- budowa zjazdów,
- budowa parkingów w rejonie przeprawy promowej,
- przebudowa istniejących wojskowych przyczółków promowych do lokalizacji stanowisk promowych,
- oświetlenie w rejonie przyczółków promowych,
- oznakowanie poziome i pionowe (znaki zmiennej treści w ciągu dróg krajowych nr 80 i nr 10 oraz w rejonie przeprawy),
- montaż szlabanów zabezpieczających wjazdy na parkingi poza okresem eksploatacji promu,
- wykonanie sygnalizacji świetlnej wahadłowej akomodowanej,
- instalacja kamer, będących częścią systemu informacyjnego związanego z funkcjonowaniem promu,
- zabezpieczenie i przebudowa kolidujących urządzeń obcych infrastruktury pod i nadziemnej zgodnie z podanymi warunkami technicznymi ich właścicieli,
- wyplantowanie terenu i obsianie trawą,
- wykonanie zastępczych nasadzeń drzew,
- roboty wykończeniowe i porządkowe zarówno w pasie drogowym jak i poza nim na działkach przyległych - naruszonych przez Wykonawcę w czasie realizacji robót,
- wszelkie inne roboty jakie okażą się niezbędne dla wykonania przedmiotu zamówienia.

Opis drogi

Początek planowanej przebudowy drogi nr 249 zaplanowano w m. Czarnowo od skrzyżowania z DK80, dalej będzie wykorzystany istniejący odcinek drogi wojewódzkiej w kierunku południowym do rzeki Wisły. W ramach projektu nastąpi przebudowa istniejących przyczółków brzegowych (po obu stronach rzeki) na potrzeby jednostki pływającej. Długość odcinka w m. Czarnowo około 1983m (od km 0+000 do km 1+983). Kolejną przebudowę zaplanowano dla odcinka drogi wojewódzkiej nr 249 (istniejąca ul. Żeglarska) od rzeki Wisły do skrzyżowania z ulicą Bydgoską - DW Nr 394 w m. Solec Kujawski. W obrębie skrzyżowania z ul. Bydgoską (DW Nr 394) w m. Solec Kujawski należy przewidzieć koniec planowanej przebudowy. Długość odcinka na terenie m. Solec Kujawski około 599 m (od km 1+983 do 2+582). Łączna długość projektowanej drogi wyniesie 2.582m.

Konstrukcja projektowanego układu drogowego:

- Droga klasy: Z;
 - Przekrój: 1x2 (jednojezdniowa, dwupasowa);
 - Prędkość projektowa: $V_p = 40 \text{ km/h}$;
 - Prędkość miarodajna (poza terenem zabudowy): $V_m = 60 \text{ km/h}$;
 - Prędkość miarodajna (teren zabudowy, jeżeli jezdnia jest ograniczona krawężnikiem): $V_m = 50 \text{ km/h}$;
 - Prędkość miarodajna (teren zabudowy, jeżeli jezdnia nie jest ograniczona krawężnikiem): $V_m = 60 \text{ km/h}$;
 - Szerokość jezdni: 6,00 m;
 - Szerokość pasa ruchu: 3,00 m;
 - Szerokość poboczy umocnionych destruktem: 1,00 m;
- (na odcinku pomiędzy wałem przeciwpowodziowym i rzeką Wisłą pobocza umocnione mieszanką niezwiązaną)
- Kategoria ruchu: min. KR2;
 - Dopuszczalny nacisk osi pojazdu: 100 kN.

Opis przyczółków – stanowisk promowych

Przewiduje się niewielkie, lokalne roboty rozbiórkowe konieczne dla wykonania projektowanych stanowisk promowych, polegające na oczyszczeniu dna w rejonie istniejących przyczółków z kamieni i narzutu z gruzu, pozwalające na zapuszczenie ścianki szczelnej. Po zapuszczeniu ścianki szczelnej przewiduje się oczyszczenie dna kieszeni promowych.

Projektowane stanowiska zostały usytuowane po stronie dolnej wody istniejących przyczółków tak, aby prom cumujący przy stanowiskach chroniony był przed głównym nurtem rzeki Wisły. Przy każdym z przyczółków istniejącej, wojskowej przeprawy zlokalizowano po dwa stanowiska – jedno do obsługi promu przy wysokim stanie wody drugie przy niskim. Łącznie do wykonania są 4 stanowiska.

Każde ze stanowisk promowych zostało zaprojektowane jako niezależna konstrukcja fundowana na ścianie szczelnej. Podstawowymi elementami konstrukcyjnymi każdego ze stanowisk są: dwie boczne ściany oporowe (prowadnice), próg oraz dwa fundamenty pacholów cumowniczych. Każda z bocznych ścian oporowych fundowana będzie na ścianie składającej się z pali skrzynkowych. Po skleszczeniu, na ścianie szczelnej zostanie wykonany oczep żelbetowy oraz ściany oporowe przyczółka – całkowity wymiar ścian oporowej: 200x90 cm. Próg stanowiska stanowić będzie oczep żelbetowy 60x90 cm pomiędzy ścianami oporowymi, fundowany na ścianie szczelnej. Za progiem skarpa służąca jako miejsce wykładania kłapy promu, umocniona będzie płytami żelbetowymi.

Za ścianami oporowymi zaprojektowano fundamenty pacholów cumowniczych – bloki betonowe o wysokości zmiennej

od 100 cm do 140 cm, szerokości 60 cm i długości 175 cm. Wszystkie pale skrzynkowe zaprojektowano jako wypełnione betonem na wysokości 2.0 m od głowicy w głąb. Pozostała długość pali (2m poniżej głowicy i głębiej) wypełniona piaskiem z 5% dodatkiem wapna.

Wszystkie elementy stalowe, które po zakończeniu budowy będą miały styk z powietrzem (ścianki szczelne, kleszcze ścianek szczelnych itp.) zostaną zabezpieczone powłokami malarskimi bez cynkowania.

Drugie zadanie inwestycyjne obejmuje zaprojektowanie, wybudowanie i dostarczenie promu o następujących parametrach technicznych:

Typ: Prom rzeczny międzybrzegowy, przelotowy z pomostami wjazdowymi na rufie i dziobie.

Załoga: 2 osoby

Pasażerowie: 80 osób

Statek: stalowy, spawany, samobieżny z napędem boczno kołowym

Wymiary główne.

Długość konstrukcyjna $L=24,00$ m

Szerokość całkowita $B_c \sim 16,00$ m

Szerokość konstrukcyjna $B=11,00$ m

Wysokość boczna $H=1,10$ m

Zanurzenie konstrukcyjne $T=0,70+0,05$ m

Prędkość maksymalna promu na próbach przy zanurzeniu ok. 0,7 m na wodzie głębokiej, przy wietrze nieprzekraczającym 3 B powinna wynieść ok. 13 km/h. Prędkość ta powinna być osiągnięta przy mocy silników głównych $2 \times \sim 80$ do 120 kW. Przy pływaniu na wodzie płytkiej o głębokości 1,5m, prędkość wyniesie ok. 11 km/h.

Kadłub promu będzie symetryczny względem płaszczyzny owręża i zbudowany ze stali węglowej z atestem Towarzystwa Klasyfikacyjnego, tj: instytucji upoważnionej do klasyfikacji jednostek pływających. Wszystkie blachy i kształtowniki ze stali S235JR (St 3S).

Pokład główny będzie pokładem roboczym na całej swej długości. Na końcach pokładu na rufie i dziobie będą zamocowane pomosty - klapy wjazdowo-zjazdowe, podnoszone siłownikami hydraulicznymi.

Po lewej burcie i prawej burcie usytuowano pomieszczenia siłowni do napędu kół łopatkowych, a w rejonie rufy i dziobu po jednym zespole urządzenia cumowniczego.

Dopuszczalna całkowita nośność – $\sim 50,00$ t.

WYPOSAŻENIE POKŁADOWE

Wjazd na prom i zjazd z promu odbywał się będzie poprzez pomosty zwodzone. Opuszczanie i podnoszenie pomostów nastąpi przy pomocy cylindrycznych siłowników hydraulicznych po 2 sztuki na pomost. Na końcu pomostów zamontowane będą dodatkowe odkładane mostki wjazdowe. Pomosty będą posiadały pręty przeciwślizgowe.

Na promie zainstalowane będą urządzenia kotwiczne, usytuowane na dziobie i rufie. Zrzut kotwicy grawitacyjny.

Przewiduje się, że operacja cumowania odbywać się będzie przy pomocy wciągarek ręcznych.

Na promie przewidziano następujące wyposażenie ratunkowe w postaci:

- kół ratunkowych z linkami $l=20$ m, w tym 2 z pławką świetlną,
- 10-osobowych pływaków ratunkowych,
- kamizelek ratunkowych dla ludzi dorosłych oraz dodatkowo kamizelek dla małych dzieci umieszczone na dziobie lewej burty w szafie,
- łodzi towarzyszącej pneumatyczna z żurawikiem.

Prom będzie wyposażony w urządzenia nawigacyjno-sygnalizacyjne, wyposażenie ppoż., wyposażenie pomieszczeń. Szczegółowe rozwiązania zostaną określone w projekcie techniczno-klasyfikacyjnym promu i będą uwzględniać obowiązujące przepisy żeglugowe, przepisy Towarzystwa Klasyfikacyjnego oraz polskie i europejskie normy.

Powstanie przeprawy będzie miało istotne znaczenie dla ruchu krajowego, regionalnego i lokalnego, szczególnie dla mieszkańców miejscowości leżących po obu stronach Wisły: Solec Kujawski, Czarnowo oraz Bydgoszcz (dzielnica Fordon). Przeprawa umożliwi znaczne skrócenie drogi na kierunku: wschodnia część Bydgoszczy (Fordon) – Solec Kujawski. Połączenie to stanowiłoby alternatywny i dogodniejszy dojazd dla mieszkańców miasta do drogi krajowej S5 w kierunku Gdańska i Chojnic (drogą nr 80 i nr 256) z pominięciem Bydgoszczy.

Przed wszystkim projekt przyczyni się do usprawnienia połączenia Solca Kujawskiego w tym parku przemysłowego z drogą krajową nr 80 po drugiej stronie Wisły. Ponadto usprawni połączenie pomiędzy ośrodkami rozwoju społeczno-gospodarczego, tj. południową częścią Bydgoszczy oraz rozwijającą się strefą gospodarczą w Solcu Kujawskim i południową częścią gminy Zławieś Wielka, gdzie powstaje coraz więcej osiedli mieszkaniowych jako element suburbanizacji Bydgoszczy oraz północnych obszarów Torunia. Połączenie promowe zlikwiduje nieciągłość drogi wojewódzkiej w pasie rzeki Wisły i w ten sposób skomunikuje ze sobą drogi krajowe nr 10 i 80, łączące dwa największe miasta regionu Toruń i Bydgoszcz. Są to trasy o natężeniu ruchu od 8 do 16 tysięcy pojazdów na dobę w

okolice mostu w Fordonie. Prognozy na rok 2020 mówią o dalszym wzroście ruchu do poziomu powyżej 12 tysięcy pojazdów na wszystkich odcinkach. W przypadku zablokowania z różnych przyczyn mostu drogowego w Fordonie (droga nr 80) przeprawa w Solcu Kujawskim może stać się alternatywnym (tymczasowym) połączeniem z drogą nr 10 i umożliwić dojazd do Bydgoszczy. Bydgoszcz nie posiada północnej obwodnicy miasta, dlatego cały ruch na kierunku zachód – wschód (z kierunku Szczecina) do mostu w Fordonie i dalej do drogi nr 80 odbywa się przez miasto. W przypadku powstania przeprawy promowej w Solcu Kujawskim, istniałaby możliwość skierowania części tego ruchu południową obwodnicą miasta (droga nr 10), a następnie na drugą stronę Wisły przeprawą promową do drogi nr 80. Podobne rozwiązanie można byłoby zastosować dla ruchu z kierunku Torunia. Powstanie przeprawy promowej w Solcu Kujawskim umożliwi ominięcie Torunia na kierunku wschód – zachód. Część potoku transportowego z drogi nr 10 (z kierunku Warszawy), można byłoby w przyszłości skierować na nową i wygodną drogę nr 10 i dalej w Solcu Kujawskim przez Wisłę do drogi nr 80.

Projekt będzie miał też znaczenie dla turystyki i rekreacji - pozwoli na efektywniejsze wykorzystanie ścieżek rowerowych, które powstają w powiecie bydgoskim i toruńskim w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020.

Plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej jest dokumentem o charakterze operacyjnym, przyjętym uchwałą Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego Nr 16/527/16 z dnia 20 kwietnia 2016 r. Przedmiotowy projekt znajduje się w tabeli 25 dokumentu. Celem głównym projektu jest poprawa spójności wewnętrznej i dostępność transportowej regionu poprzez stworzenie alternatywnego połączenia dróg krajowych nr 80 i nr 10.

Wskaźnik rezultatu bezpośredniego:

Wskaźnik nośności drogi wojewódzkiej – 100,00 kN/oś

Wskaźnik produktu:

Długość wybudowanych dróg wojewódzkich - 2,582 km

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

Główny cel inwestycji jest zgodny z celem szczegółowym RPO WK-P 2014-2020 dla Działania 5.1. „Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna Regionu” gdyż cele projektu nawiązują bezpośrednio celów osi między innymi poprzez:

- promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej – projekt umożliwia alternatywne połączenie w przypadku problemów na przeprawie mostowej w Fordonie na DK80,
- zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi – projekt umożliwia połączenie szlaków dróg wojewódzkich (DW 249) z siecią dróg krajowych DK 10 i 80 oraz S5) a także w przyszłości z portem kontenerowym.
- rozwój i usprawnienie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej - projekt skraca połączenie pomiędzy DK 10 i DK 80 o ok. 12 km.

Realizacja przedsięwzięcia wpłynie na poprawę dostępności komunikacyjnej województwa kujawsko-pomorskiego, zwiększenie mobilności mieszkańców województwa. W sposób pośredni rozbudowa drogi przyczyni się do powstania efektów społecznych poprzez zmniejszenie liczby wypadków drogowych, a przez to zmniejszenie kosztów leczenia ponoszonych przez mieszkańców.

C.4. Odniesienie wnioskodawcy do wybranych kryteriów wyboru projektów

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

A.3. Gotowość techniczna projektu do realizacji. Przy czym w stosunku do ww. kryterium należy odnieść się tylko do wybranej części (jeśli dotyczy): „ogłoszony został przetarg na udzielenie zamówienia publicznego w przedmiocie

sporządzenia dokumentacji projektowej obiektu budowlanego oraz wykonania robót budowlanych” (w przypadku projektów realizowanych w trybie „zaprojektuj i wybuduj”).

Projekt będzie realizowany w całości w formule zaprojektuj i wybuduj, w podziale na zadania:

- 1) Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 249 wraz z uruchomieniem przeprawy promowej przez Wisłę na wysokości Solca Kujawskiego i Czarnowa;
- 2) Zaprojektowanie, wybudowanie, dostawa i rozruch eksploatacyjny wraz z wyposażeniem ruchomym promu pasażersko-samochodowego boczno-kołowego.

Dla powyższych zadań zostały opracowane (dla każdego oddzielnie) Program Funkcjonalno Użytkowy oraz Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia.

W terminie do 27.11.2017 r. dla projektu zostanie ogłoszony przetarg na wyłonienie wykonawcy robót drogowych, który po sporządzeniu dokumentacji projektowej, będzie zobowiązany do uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

Dla dostawy promu będzie ogłoszony przetarg w terminie do dnia 27.11.2017 r., w ramach którego będzie opracowana dokumentacja techniczno-klasyfikacyjna, która będzie podlegała akceptacji przez towarzystwo klasyfikacyjne.

B.3. Projekt jest zgodny z typami projektów przewidzianymi do wsparcia w ramach działania/ poddziałania.

Główny cel inwestycji jest zgodny z celem szczegółowym RPO WK-P 2014-2020 dla Działania 5.1. „Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna Regionu” gdyż cele projektu nawiązują bezpośrednio celów osi między innymi poprzez:

- promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej – projekt umożliwia alternatywne połączenie w przypadku problemów na przeprawie mostowej w Fordonie na DK80,
- zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi – projekt umożliwia połączenie szlaków dróg wojewódzkich (DW 249) z siecią dróg krajowych DK 10 i 80 oraz S5) a także w przyszłości z portem kontenerowym.
- rozwój i usprawnienie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej - projekt skraca połączenie pomiędzy DK 10 i DK 80 o ok. 12 km.

Realizacja przedsięwzięcia wpłynie na poprawę dostępności komunikacyjnej województwa kujawsko-pomorskiego, zwiększenie mobilności mieszkańców województwa. W sposób pośredni rozbudowa drogi przyczyni się do powstania efektów społecznych poprzez zmniejszenie liczby wypadków drogowych, a przez to zmniejszenie kosztów leczenia ponoszonych przez mieszkańców.

B.7. Wykonalność techniczna, technologiczna i instytucjonalna projektu. Przy czym w stosunku do ww. kryterium należy odnieść się tylko do wybranych części: - czy harmonogram realizacji projektu jest realistyczny i uwzględnia zakres rzeczowy oraz czas niezbędny na realizację procedur przetargowych i inne okoliczności niezbędne do realizacji procedur?

Harmonogram realizacji projektu jest realistyczny i uwzględnia zakres rzeczowy projektu oraz czas niezbędny na realizację procedur przetargowych. Założenia projektu są zgodne z odpowiednimi wymogami technicznymi i regulacjami prawnymi. Wnioskodawca gwarantuje techniczną wykonalność projektu. Zakres rzeczowy jest technicznie wykonalny. Wnioskodawca gwarantuje techniczną wykonalność projektu a zakres rzeczowy projektu jest technologicznie wykonalny. Wnioskodawca posiada potencjał do prawidłowej obsługi projektu.

C.1.1 Zgodność z dokumentami krajowymi/regionalnymi z zakresu transportu i drogownictwa.

Plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej jest dokumentem o charakterze operacyjnym, przyjętym uchwałą Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego Nr 16/527/16 z dnia 20 kwietnia 2016 r. Przedmiotowy projekt znajduje się w tabeli 25 dokumentu. Celem głównym projektu jest poprawa spójności wewnętrznej i dostępność transportowej regionu poprzez stworzenie alternatywnego połączenia dróg krajowych nr 80 i nr 10.

C.1.2 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.

Analiza wpływu na zmiany klimatu znajduje się na stronach : 40 - 49 Studium Wykonalności

C.2.1 Wielkość rejestrowanego natężenia ruchu.

Średnio dobowy ruch na drogach wojewódzkich zgodnie z GPR 2015 wynosi 4475 pojazdów na dobę

SDR na przedmiotowym odcinku drogi będzie wynikał z przepustowości promu.

Zgodnie z prognozami SRD na przedmiotowym odcinku drogi będzie wynosił: 1165 pojazdów na dobę

W związku z powyższym:

$$1165/4475 = 0,26$$

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

Realizacja projektu przyczyni się do połączenia miasta Bydgoszczy poprzez drogę krajową nr 80, przedmiotowym odcinkiem drogi z drogą krajową nr 10.

Dodatkowo:

- wpłynie na lepsze skomunikowanie gmin położonych na północnym brzegu Wisły z gminami położonymi na południowym brzegu rzeki Wisły, co ma znaczenie dla lokalnego rynku pracy,
- skomunikuje ze sobą drogi krajowe nr 80 i 10, w tym siecią TEN-T, zapewniając alternatywne połączenie w przypadku awarii w ruchu na moście w Fordonie,
- usprawni dojazd do drogi krajowej S5 oraz S10,
- pozwoli na wykorzystanie walorów położenia gmin przy rzece do rozwoju żeglugi śródlądowej, w tym pasażerskiej i towarowej,
- wpłynie na dalszy rozwój strefy gospodarczej w Solcu Kujawskim i Bydgoszczy.

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

Realizacja projektu przyczyni się do zlikwidowania nieciągłości drogi wojewódzkiej 249 w obrębie rzeki Wisły.

C.2.4. Stan nawierzchni.

Istniejąca droga wojewódzka nr 249 przebiega przez teren województwa kujawsko-pomorskiego, powiat bydgoski (gmina Solec Kujawski) oraz toruński (gmina Zławieś Wielka). Zgodnie z aktualnie obowiązującą klasyfikacją jest drogą klasy Z. Od strony wsi Czarnowo droga wojewódzka ma szerokość 5,5 m i nawierzchnię z betonu asfaltowego. Na

pozostałym odcinku aż do rzeki Wisły, max. szerokość drogi wynosi 5,5 m. Nawierzchnia drogi (max. szerokość 5,0 m) wykonana jest z prefabrykowanych, drogowych płyt betonowych. Droga 249 od przyczółka promowego do km 2+280, droga ma szerokość około 6,5 m i wykonana jest z płyt betonowych JOMB i odwodnienie powierzchniowe na przyległy teren i do niewielkiego rowu melioracyjnego. Od km 2+280 do ul. Bydgoskiej droga ma charakter ulicy o nawierzchni asfaltowej, z odwodnieniem do kanalizacji miejskiej. Jedynie na odcinku około 100 m od strony Solca Kujawskiego występuje dwustronny chodnik o nawierzchni z kostki betonowej.

Zgodnie z danymi, opracowanymi przez ZDW Bydgoszcz metodą IBDiM (Instytut Badań Dróg i Mostów) w roku 2014 i wprowadzonymi do systemu ewidencji dróg wojewódzkich „ERGO”, nawierzchnię DW 249 zakwalifikowano w następujący sposób:

- od strony wsi Czarnowo do klasy C (stan niezadowalający),
- od strony Gminy Solec Kujawski do klasy B (stan zadowalający).

C.5. Przedstawienie zasadności współfinansowania projektu w ramach RPO WK-P na lata 2014-2020

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

Środki z funduszy strukturalnych nie mogą zastępować publicznych lub równoważnych wydatków strukturalnych ponoszonych przez państwo członkowskie w regionach objętych zasadą dodatkowości. Innymi słowy, środki finansowe pochodzące z funduszy strukturalnych i inwestycyjnych nie mogą powodować zmniejszenia krajowych wydatków strukturalnych w tych regionach. Powinny stanowić jedynie wartość dodaną do krajowego finansowania publicznego. Środki przyznawane z budżetu Unii Europejskiej są uzupełnieniem wkładu państwa i nie wpłyną na wysokość wydatków publicznych na bezpośrednią realizację celów rozwoju i nie będą ulegać zmniejszeniu z racji wsparcia finansowego ze strony Wspólnoty oraz ewentualny brak otrzymania dofinansowania nie spowoduje rezygnacji z realizacji projektu przez Wnioskodawcę. Zakres projektu wskazany we wniosku o dofinansowanie nie ulegnie zmianie. Brak wsparcia finansowanego ze środków Unii Europejskiej wpłynie na znaczne wydłużenie czasu realizacji zadania.

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	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 239 w m. Gródek, gmina Drzycim od km 18+077,20 do km 19+750,00 wraz z jej odwodnieniem, oświetleniem, przebudową pozostałych sieci (elektroenergetycznych, teletechnicznych, hydrantów) kolidujących z inwestycją oraz wycinką drzew, krzewów i lasów i zagospodarowaniem zieleni w miejscowości Gródek, gmina Drzycim."				
Nazwa beneficjenta	Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego				
Perspektywa finansowa	2007-2013	Okres realizacji od	2012	Okres realizacji do	2013
Wartość projektu (PLN)	4 844 007,63	Dofinansowanie z UE (PLN)		4 117 406,48	
Uzasadnienie:					

Realizacja projektu przyczyniła się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej regionu oraz wzrostu konkurencyjności gospodarczej obszaru Województwa Kujawsko – Pomorskiego, w związku z tym realizacja przedmiotowego projektu jest komplementarna do projektu będącego przedmiotem Wniosku o dofinansowanie

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	Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego				
Perspektywa finansowa	2007-2013	Okres realizacji od	2009	Okres realizacji do	2013
Wartość projektu (PLN)	107 954,07	Dofinansowanie z UE (PLN)		70 249,82	
Uzasadnienie:					
Realizacja projektu przyczyniła się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej regionu oraz wzrostu konkurencyjności gospodarczej obszaru Województwa Kujawsko – Pomorskiego, w związku z tym realizacja przedmiotowego projektu jest komplementarna do projektu będącego przedmiotem Wniosku o dofinansowanie					

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 drogi krajowej nr 15 z drogą S-10. Odcinek drogi wojewódzkiej nr 560 Brodnica - Sierpc”.				
Nazwa beneficjenta	Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego				
Perspektywa finansowa	2007-2013	Okres realizacji od	2009	Okres realizacji do	2012
Wartość projektu (PLN)	48 612 666,30	Dofinansowanie z UE (PLN)		31 278 650,08	
Uzasadnienie:					
Realizacja projektu przyczyniła się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej regionu oraz wzrostu konkurencyjności gospodarczej obszaru Województwa Kujawsko – Pomorskiego, w związku z tym realizacja przedmiotowego projektu jest komplementarna do projektu będącego przedmiotem Wniosku o dofinansowanie					

Program operacyjny	Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013	Numer i nazwa działania		Działanie 1.1 Infrastruktura drogowa	
Tytuł projektu	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 241 w związku z realizacją inwestycji pn. „Przebudowa mostu drogowego przez rzekę Orla w km 42+739 w m. Więcbork”				
Nazwa beneficjenta	Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego				
Perspektywa finansowa	2007-2013	Okres realizacji od	2013	Okres realizacji do	2013
Wartość projektu (PLN)	2 710 876,86	Dofinansowanie z UE (PLN)		2 304 245,33	
Uzasadnienie:					
Realizacja projektu przyczyniła się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej regionu oraz wzrostu konkurencyjności gospodarczej obszaru Województwa Kujawsko – Pomorskiego, w związku z tym realizacja przedmiotowego projektu jest komplementarna do projektu będącego przedmiotem Wniosku o dofinansowanie					

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	Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego				
Perspektywa finansowa	2007-2013	Okres realizacji od	2013	Okres realizacji do	2014
Wartość projektu (PLN)	8 112 344,35	Dofinansowanie z UE (PLN)		7 847 137,98	
Uzasadnienie:					
Realizacja projektu przyczyniła się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej regionu oraz wzrostu konkurencyjności gospodarczej obszaru Województwa Kujawsko – Pomorskiego, w związku z tym realizacja przedmiotowego projektu jest komplementarna do projektu będącego przedmiotem Wniosku o dofinansowanie					

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 550 Chełmno - Unisław, m. Chełmno, ul. Toruńska od km 2+663 do km 5+014”,				
Nazwa beneficjenta	Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego				
Perspektywa finansowa	2007-2013	Okres realizacji od	2015	Okres realizacji do	2015
Wartość projektu (PLN)	4 747 263,31	Dofinansowanie z UE (PLN)		4 035 173,81	
Uzasadnienie:					
Realizacja projektu przyczyniła się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej regionu oraz wzrostu konkurencyjności gospodarczej obszaru Województwa Kujawsko – Pomorskiego, w związku z tym realizacja przedmiotowego projektu jest komplementarna do projektu będącego przedmiotem Wniosku o dofinansowanie					

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”				
Nazwa beneficjenta	Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego				
Perspektywa finansowa	2007-2013	Okres realizacji od	2011	Okres realizacji do	2011
Wartość projektu (PLN)	99 459 440,41	Dofinansowanie z UE (PLN)		77 758 733,62	
Uzasadnienie:					
Realizacja projektu przyczyniła się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej regionu oraz wzrostu konkurencyjności gospodarczej obszaru Województwa Kujawsko – Pomorskiego, w związku z tym realizacja przedmiotowego projektu jest komplementarna do projektu będącego przedmiotem Wniosku o dofinansowanie					
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 Strategię Rozwoju Kraju 2020: 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 wzmacniania potencjału obszarów wiejskich, w ramach którego zaplanowano zwiększenie dostępności transportowej - regionalnej i wewnątrzregionalnej (działania w zakresie połączeń transportowych na poziomie regionalnym i lokalnym).
Strategia rozwoju WK-P do roku 2020 - Plan modernizacji 2020+	Tak	Projekt wpisuje się w realizację następujących priorytetów, celu i kierunków działań: 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 (zgodnie z ww. Strategią - tab. b. Ustalenia, za których realizację odpowiedzialna jest administracja samorządowa województwa oraz inne podmioty: podmiotami odpowiedzialnymi za realizację przedsięwzięcia są: samorząd województwa oraz samorządy lokalne), - tworzenie warunków dla budowy i modernizacji dróg lokalnych.
Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego	Nie	
Inne		
Kujawsko-Pomorskim Plan Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej 2014-2020		Projekt jest zgodny z Kujawsko-Pomorskim Planem Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej 2014-2020 - Tab.25. Proponowane zadania uzupełniające zgodne są z osią priorytetową 5. Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu, Nazwa zadania: „Przeprawa promowa Czarnowo – rz. Wisła – Solec Kujawski rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 249 na odcinku od km 0+000 do km 2+582”.

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:

Projekt będzie miał pozytywny wpływ na zasadę zrównoważonego rozwoju przede wszystkim poprzez zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu, co zwiększa integrację regionu oraz poprawia mobilność mieszkańców bez pogarszania wpływu na środowisko. Projekt będzie miał też wpływ na ograniczenie ruchu pojazdów w strefie miasta, tym samym zmniejszenie natężenia ruchu na zatłoczonych ulicach, co wpłynie na większą płynność ruchu, a to przyczyni się do ograniczenia emisji spalin. Ponadto w projekcie uwzględniono szereg rozwiązań technicznych przyczyniających się do ograniczenia wpływu inwestycji na środowisko zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji.

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?

Tak

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

Pozytywny

Uzasadnienie:

Powstała infrastruktura będzie dostępna bez ograniczeń związanych z wiekiem, płcią czy przekonaniami. Zarówno przy wyborze osób tworzących strukturę zarządzania jak i wykonawcy robót budowlanych, specjalistów wdrażających projekt, nie były i nie będą brane pod uwagę kryteria takie jak płeć, rasa, pochodzenie etniczne, religia, światopogląd, niepełnosprawność, wiek i orientacja seksualna.

D.3. Wpływ projektu na politykę równouprawnienia płci

Pozytywny

Uzasadnienie:

Projekt będzie miał pozytywny wpływ na politykę równouprawnienia płci. Będzie on realizowany z poszanowaniem zasad tej polityki. Powstała infrastruktura będzie dostępna bez ograniczeń związanych z wiekiem, płcią czy przekonaniami.

SEKCJA E. Zgodność projektu z Prawem zamówień publicznych

1. Wykaz zamówień/wydatków w ramach projektu: Zgodnie z Wytycznymi 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 pomiędzy zamawiającym a wnioskodawcą, zawartą zgodnie z warunkami wynikającymi z Pzp; albo z umowy o dofinansowanie projektu, 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	Prace przygotowawcze wraz z opracowaniem formularza zgłoszeniowego	1	Zasada konkurencyjności	TAK/NIE
2	Dostawa i uruchomienie jednostki pływającej	2	Przetarg nieograniczony	NIE/NIE
3	Przebudowa drogi DW 249 z przyczółkami promowymi	3	Przetarg nieograniczony	NIE/NIE
4	Nadzór inwestorski - Inżynier kontraktu	5	Przetarg nieograniczony	NIE/NIE
5	Promocja	02	Przetarg nieograniczony	NIE/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 w zakresie kwalifikowalności wydatków wnioskodawca będzie zwolniony z ich stosowania (patrz: pkt 8 i 9 podrozdziału 6.5 Wytycznych).

W przypadku zakupu gruntu nie ma możliwości zastosowania prawa zamówień publicznych, właścicieli nieruchomości określa Ewidencja gruntów i budynków wydatek w sekcji H.3 nr 4. Zarządzanie projektem - wynagrodzenia z pochodnymi - nie ma możliwości zastosowania prawa zamówień publicznych, wydatek w sekcji H.3 nr 01.

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 (ZRID)		2018-06-01

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.

<p>Trwałość organizacyjna i instytucjonalna Kto będzie zarządzał projektem oraz czyją własnością będzie przedmiot projektu w okresie jego trwałości?</p>	<p>Zach.trwałości 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. Zgodnie z zapisami art. 71 ust. 1 Rozporządzenia PE i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006, Województwo Kujawsko-Pomorskie zobowiązuje się, że w ciągu co najmniej 5 lat od dnia płatności końcowej zachowane zostaną cele projektu, nie ulegnie on modyfikacji spowodowanej zmianą charakteru własności promu albo zaprzestaniem działalności. Pod. zarządzającym będzie Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, który będzie odpowiedzialny za obsługę techniczną, konserwację oraz bieżącą eksploatację powstałej w wyniku realizacji projektu infrastruktury. Struktura ZDW Bydgoszcz jest wydolna organizacyjnie, obecnie na bieżąco wykonują zadania podobnej skali.</p>
<p>Trwałość finansowa W jaki sposób (skąd) zapewnione zostaną środki, które zagwarantują stabilność finansową projektu w okresie trwałości projektu?</p>	<p>Zgodnie z art. 71 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 roku w okresie trwałości przez okres minimum 5 lat od całkowitego zakończenia realizacji projektu podmiotem zapewniającym środki na finansowanie eksploatacji drogi wojewódzkiej nr 249 będzie Województwo Kujawsko-Pomorskie. Finansowanie zadań z zakresu dróg publicznych należy bowiem do zadań własnych wskazanych w ust. z dn. 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.</p> <p>Środki finansowe na realizację przedsięwzięcia oraz późniejsze utrzymanie drogi wojewódzkiej nr 249 będą zatem pochodziły z budżetu Województwa Kujawsko-Pomorskiego.</p> <p>W zakresie dotyczącym funkcjonowania przeprawy promowej środki finansowe na pokrycie kosztów eksploatacji będą pochodziły w 50% z Województwa Kujawsko-Pomorskiego, a w 50% od partnerów projektu, dla każdej ze stron po 12,5%. Zasady te będzie określać odrębna umowa pomiędzy partnerami.</p>

SEKCJA H. Zakres rzeczowo-finansowy projektu

H.1. Projekt generujący dochód

Czy projekt generuje dochód?	Nie	
1. Łuka w finansowaniu (%)		0.00
2. Zryczałtowana stawka (%)		0.00
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?	Częściowo
2. Wydatki podlegające limitom	Czy w ramach wydatków kwalifikowalnych będą ponoszone wydatki podlegające limitom wskazane w sekcji H.3., Tabela 4, wniosku 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.)	2017-02-01
	Okres realizacji projektu (Planowany termin zakończenia realizacji projektu w formacie rrrr.mm.dd.)	2019-03-31

H.3. Wydatki kwalifikowalne i niekwalifikowalne projektu (PLN)																	Tabela 2.A. Wydatki niekwalifikowalne Podatek VAT od wydatków kwalifikowalnych
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	Dotranszowane		Pomoc publiczna	Rozpoczęcie realizacji	Zakończenie realizacji	Kategoria interwencji	Wydatek rozliczany ryczałtowo (TAK/NIE)	Symbol partnera/partnerki wiodący (PW)		
								%	Wartość								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
1	Prace przygotowawcze wraz z opracowaniem formularza zgłoszeniowego	Prace przygotowawcze (np.: Studium Wykonalności, Biznes Plan)	173 489,69	0%	0,00	173 489,69	173 489,69	85,00%	147 466,24	Bez pomocy publicznej	2017-02	2017-11	034	Nie	PW	0,00	
2	Dostawa i uruchomienie jednostki pływającej	Inne wydatki/koszty	4 750 000,00	23%	1 092 500,00	5 842 500,00	4 750 000,00	85,00%	4 037 500,00	Bez pomocy publicznej	2018-01	2018-04	034	Nie	PW	1 092 500,00	
3	Przebudowa drogi DW 249 z przyczółkami promowymi	Roboty budowlane	5 700 000,00	23%	1 311 000,00	7 011 000,00	7 011 000,00	85,00%	5 959 350,00	Bez pomocy publicznej	2018-01	2018-09	034	Nie	PW	0,00	
4	Wykup gruntu pod drogę	Zakup nieruchomości	100 000,00	23%	23 000,00	123 000,00	123 000,00	85,00%	104 550,00	Bez pomocy publicznej	2018-10	2019-03	034	Nie	PW	0,00	
5	Nadzór inwestorski - Inżynier kontraktu	Nadzór inwestorski, konserwatorski, archeologiczny, autorski	193 235,77	23%	44 444,23	237 680,00	237 680,00	85,00%	202 028,00	Bez pomocy publicznej	2018-01	2019-03	034	Nie	PW	21 850,00	
0	Koszty pośrednie																
01	Zarządzanie projektem - wynagrodzenia z pochodnymi	Koszty pośrednie	63 309,20	23%	14 561,12	77 870,32	77 870,32	85,00%	66 189,77	Bez pomocy publicznej	2018-01	2019-03	034	Nie	PW	0,00	
02	Promocja	Promocja projektu	235 000,00	23%	54 050,00	289 050,00	289 050,00	85,00%	245 692,50	Bez pomocy publicznej	2018-01	2019-03	034	Nie	PW	0,00	
Suma	-	-	11 215 034,66	-	2 539 555,35	13 754 590,01	12 662 090,01	-	-	-	-	-	-	-	-	1 114 350,00	

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/partnerki wiodący (PW)
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
6	Prace przygotowawcze wraz z opracowaniem formularza zgłoszeniowego	Prace przygotowawcze (np.: Studium Wykonalności, Biznes Plan)	19 154,47	23%	4 405,53	23 560,00	2017-02	2017-10	Nie	PW
Suma	-	-	19 154,47	-	4 405,53	23 560,00	-	-	-	-

Tabela 3. Razem wydatki w ramach projektu		
29	Razem wydatki kwalifikowalne (wiersz suma kol. 8)	12 662 090,01
30	Razem wydatki niekwalifikowalne (wiersz suma kol. 17+24)	1 137 910,00
31	Wartość ogółem (wiersz suma kol. 8+17+24)	13 800 000,01
32	Suma wartości kwalifikowalnych kosztów pośrednich	366 920,32

Tabela 4. Kategorie kosztów podlegające limitom

Lp.		Wydatki kwalifikowalne	Udział %
1	Wydatki poniesione na zakup gruntów	123 000,00	0,97
2	Wkład rzeczowy	0,00	0,00
3	Cross-financing	0,00	0,00

H.4. Źródła finansowania projektu (PLN)

Tabela 1. Źródła finansowania projektu

Nazwa źródła finansowania wydatków	Wydatki ogółem	Wydatki niekwalifikowane	Razem wydatki kwalifikowane	Wydatki kwalifikowane						
				Bez pomocy publicznej		Pomoc publiczna		Pomoc de minimis		
				Kwota	%	Kwota	%	Kwota	%	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Wkład UE (EFRR)	10 762 776,50		10 762 776,50	85,00	10 762 776,50	85,00				
2. Krajowe środki publiczne, w tym:	3 037 223,51	1 137 910,00	1 899 313,51	15,00	1 899 313,51	15,00				
2a. budżet państwa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				
2b. budżet uST	3 037 223,51	1 137 910,00	1 899 313,51	15,00	1 899 313,51	15,00				
2c. inne krajowe środki publiczne	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				
Suma	13 800 000,01	1 137 910,00	12 662 090,01	100,00	12 662 090,01	100,00				
w tym EBI	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)	Wkład własny
1	2	3	4	5	6	7
Bez pomocy publicznej	13 800 000,01	12 662 090,01	10 762 776,50	85,00	10 762 776,50	3 037 223,51
Razem	13 800 000,01	12 662 090,01	10 762 776,50	85,00	10 762 776,50	3 037 223,51

Wyjaśnienie dotyczące 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)
Ławieś Wielka - gmina wiejska	toruński	6 331 045,01	5 381 388,25
Solec Kujawski	bydgoski	6 331 045,00	5 381 388,25

SEKCJA I. Główne mierzalne wskaźniki osiągnięcia celów projektu

I.1. Wskaźniki realizacji celów projektu													
Wskaźniki produktu													
Lp.	Dotyczy	Rodzaj wskaźnika	Wskaźnik produktu	Jednostka miary	Źródło informacji	Wartość bazowa	Wartość docelowa - rok	Wartość docelowa - wartość					
1	Nie	Kluczowy	Długość wybudowanych dróg wojewódzkich [km]	km	Odbiór prac budowlanych	0,00	2019	2,58					
2	Tak	Kluczowy	Długość przebudowanych dróg wojewódzkich [km]	km									
3	Tak	Kluczowy	Liczba zakupionego sprzętu/systemów służących poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego [szt.]	szt.									
Wskaźniki rezultatu													
Lp.	Dotyczy	Rodzaj wskaźnika	Wskaźnik rezultatu	Jednostka miary	Źródło informacji	Wartość bazowa	Wartość docelowa - rok	Wartość docelowa - wartość	Rok 2020	Rok 2021	Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024
1.	Nie	Specyficzny	Wskaźnik realizacji drogi wojewódzkiej	kNios	Odbiór prac budowlanych	0,00	2020	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Uzasadnienie w przypadku nie wybrania przez Wnioskodawcę wskaźników													
Projekt nie dotyczy przebudowy dróg wojewódzkich oraz zakupu sprzętu służącego poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego													
I.2. Sposób monitorowania, pomiar i częstotliwość pomiaru wskaźników realizacji celów projektu													
Wskaźnik produktu zostanie zmonitorowany w momencie odbioru prac budowlanych, wskaźnik rezultatu będzie monitorowany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy raz do roku jak podstawie wykonanych pomiarów ujęć nawierzchni.													

SEKCJA J. Informacje wymagane dla wydatków rozliczanych ryczałtowo**SEKCJA K. Promocja projektu**

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

Zgodnie z tymi wytycznymi dokumenty i materiały, które będą przygotowane w związku z realizacją projektu będą zawierały informacje o udziale Unii Europejskiej we współfinansowaniu projektu. Materiały promocyjne i miejsce realizacji projektu będą opatrzone znakiem Unii Europejskiej i znakiem Funduszy Europejskich oraz herbem województwa kujawsko-pomorskiego oraz tekstem opisującym zaangażowanie środków Unii Europejskiej w projekt. Na promocje przewidziana została kwota 289 050,00 złotych brutto.

Zakres promocji :

- Konferencja na otwarcie projektu: Przygotowanie konferencji, wizyta w terenie – gadżety promocyjne (torby, opaski odblaskowe, długopisy), montaż billboardów – 4 szt - 55 000,00 zł;
- Rajd Rowerowy w ramach cyklu „Kujawsko-Pomorskie na Rowery” Rajd rowerowy – trasa pętla z Solca Kujawskiego do Bydgoszczy (Lęgnowo, Brdziejów, mostem przez Brdę, Fordon, mostem przez Wisłę, Strzyżawa, Czarnowo i zjazd do promu o dalsze przeprawy do Solca Kujawskiego - 25 000,00 zł;
- Aktualizacja aplikacji mobilnej w zakresie tras rowerowych i drogowych - : 10 000,00 zł;
- Organizacja eventu turystycznego - 30 000,00 zł;
- Promocję w mediach regionalnych (prasa, radio) - 26 000,00 zł;
- Spot i promocja w mediach społecznościowych - Content promocyjny do wykorzystania w mediach społecznościowych plus promocja w social mediach, w tym: stworzenie spotu z wykorzystaniem LubieTubyc, stworzenie grafik promujących otwarcie promu oraz timelaps i ujęcie z dronu, promocja wyprodukowanych treści w media społecznościowych - 10 000,00 zł;
- Obrendowanie promu i przystani - Umieszczenie informacji o działalności promu i projekcie na promie o przystani - 30 000,00 zł;
- Gadżety okolicznościowe - 30 000,00 zł;
- Aplikacja rozszerzonej rzeczywistości - 20 000,00 zł;
- Dokumentacja fotograficzna - 45 500 zł;
- Wydawnictwa - 30 000,00 zł;
- Roll-up - 2 500,00 zł;
- Tablice informacyjne i pamiątkowe - 16 000,00 zł

Koszty promocji będą ponosili Partnerzy z wkładu własnego oraz z dotacji.

SEKCJA L. Dodatkowe wyjaśnienia wnioskodawcy - jeżeli dotyczy

OŚWIADCZENIA WNIOSKODAWCY

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.
Oświadczam, że projekt nie obejmuje przedsięwzięć, które zostały objęte lub powinny zostać objęte procedurą odzyskiwania (w rozumieniu art. 71 rozporządzenia 1303/2013) w następstwie przeniesienia działalności produkcyjnej poza obszar objęty programem zgodnie z art. 125 ust. 3 lit. f) rozporządzenia 1303/2013.
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. 2016 r. poz. 1870 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 2016 r. poz. 1541 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 zamówień¹⁰,
 - ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1579) oraz jej aktami wykonawczymi (jeśli dotyczy),

- Wytycznymi w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020, obowiązującymi na dzień wszczęcia postępowania, pod rygorem uznania za niekwalifikowalne wydatków dokonanych z naruszeniem ww. przepisów.

Nadto, jestem świadomy obowiązku przygotowania i przeprowadzania postępowania o udzielenie zamówienia także zgodnie z warunkami i procedurami wskazanymi w dokumentacji niniejszego naboru.

Jednocześnie oświadczam, że zapoznałem się z treścią Rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016r. w sprawie warunków obniżania wartości korekt finansowych oraz wydatków poniesionych nieprawidłowo związanych z udzielaniem zamówień (Dz. U. z 2016 r. poz. 200 z późn. zm.) i jestem świadomy, że przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia niezgodnie z prawem, może skutkować nałożeniem korekty finansowej zgodnie z ww. rozporządzeniem.

[1] Przypis: Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE; Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylającej dyrektywę 2004/17/WE; Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania koncesji.

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 z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2016 r. poz. 1047 z późn. zm.), 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^[2].
[2] 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 (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 Osobowych.
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 2017 r. poz. 1460 z późn. 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

(Należy odznaczyć/skreślić oświadczenie, jeśli nie dotyczy)

1. Oświadczam, że będąc podmiotem, o którym mowa w art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1579), inicjującym projekt partnerski 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 2017 r. poz. 1460 z późn. zm.).
2. Oświadczam, że w przypadku **projektu realizowanego w partnerstwie** jestem w posiadaniu oświadczenia partnera projektu o następującej treści: Oświadczam, że:
- nie podlegam wykluczeniu 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. 2016 r. poz. 1670 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 2016 r. poz. 1541 z późn. zm.);
 - nie ciąży na mnie obowiązek zwrotu pomocy publicznej, wynikający z decyzji Komisji Europejskiej uznającej taką pomoc za niezgodną z prawem oraz z rynkiem wewnętrznym;
 - nie jestem przedsiębiorstwem w trudnej sytuacji ekonomicznej w rozumieniu unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa, jednocześnie nie pozostaje pod zarządem komisyjnym, bądź nie znajduje się w toku likwidacji, postępowania upadłościowego lub naprawczego (jeśli dotyczy).

3. Oświadczam, że zgodnie z art. 3 ust. 3 Rozporządzenia PE i Rady (UE) Nr 1301/2013 nie jestem przedsiębiorstwem w **trudnej sytuacji ekonomicznej** w rozumieniu unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa (patrz: pkt 24 Wytycznych dotyczących pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji). Jednocześnie nie pozostaje pod zarządem komisarycznym, bądź nie znajduje się w toku likwidacji, postępowania upadłościowego lub naprawczego.

4. Wyrażam zgodę na **otrzymywanie korespondencji drogą elektroniczną**, na adres e-mail wskazany w sekcji A.1 formularza wniosku o dofinansowanie projektu lub A.2 (jeśli wypełniono sekcję A.2) oraz A.4, podczas:

- a) weryfikacji warunków formalnych i oczywistych omyłek oraz
- b) uzupełnienia lub poprawy projektu na etapie/ach oceny,

jeżeli taka forma komunikacji zostanie wskazana w Regulaminie konkursu/Zasadach składania i wyboru projektów w trybie pozakonkursowym.

Jednocześnie jestem świadomy, że w przypadku:

- a) przekazania wezwania do uzupełnienia braków w zakresie warunków formalnych oraz poprawy oczywistych omyłek drogą elektroniczną, termin wskazany w Regulaminie konkursu, wyznaczony na uzupełnienie braków w zakresie warunków formalnych/poprawę oczywistych omyłek, będzie liczony od dnia następującego po dniu wysłania wezwania. Brak uzupełnienia braków w zakresie warunków formalnych/poprawę oczywistych omyłek w wyznaczonym terminie będzie skutkował pozostawieniem wniosku bez rozpatrzenia,
- b) przekazania wezwania do uzupełnienia lub poprawy projektu drogą elektroniczną, termin wskazany w Regulaminie konkursu, a wyznaczony na uzupełnienie/poprawę projektu, będzie liczony od dnia następującego po dniu wysłania wezwania. Brak uzupełnienia/poprawę projektu w wyznaczonym terminie będzie skutkował oceną projektu na podstawie posiadanych wcześniej informacji.

Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za 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 2017 r. poz. 1460 z późn. zm.)). Klauzula o odpowiedzialności karnej nie dotyczy oświadczenia nr 4 wskazanego w części "Dodatkowe oświadczenia wnioskodawcy" dotyczącego świadomości skutków niezachowania wskazanej formy komunikacji.

Zarząd Dróg Wojewódzkich
ul. Dworcowa 80
85-010 BYDGOSZCZ
tel. 52 37 05 713, fax 52 37 05 716
NIP 54-22-19-944 • REGON 092364160

Pieczęć wnioskodawcy

DYREKTOR

mgr Mirosław Kielnik

Podpis i pieczęć osoby/osób upoważnionych do składania oświadczeń w imieniu wnioskodawcy

GŁÓWNY KSIĘGOWY

mgr Justyna Herzberg

Podpis i pieczęć (Kontrasognata) osoby odpowiedzialnej za finanse w Instytucji wnioskodawcy – 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*	Nie
2.2	Formularz do wniosku o dofinansowanie projektu w zakresie OOS	Tak
2.3	Zaświadczenie organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000*	Nie
2.4	Zaświadczenie właściwego organu odpowiedzialnego za gospodarkę wodną*	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*	Nie
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	Porozumienie/umowa partnerska*	Tak
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	Oświadczenie w sprawie dokumentów i procedur środowiskowych dla realizacji projektu w formule "Zaprojektuj i wybuduj"	Tak