

UCHWAŁA NR 27/1269/17
ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
z dnia 12 lipca 2017 r.

w sprawie zaopiniowania przez Instytucję Zarządzającą RPO WK-P zaktualizowanej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego w zakresie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego 2014-2020

Na podstawie art. 41 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2016 r. poz. 486, z późn. zm.¹) w zw. z art. 9 ust. 1 pkt 2 oraz art. 30 ust. 5 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2016 r. poz. 217, z późn. zm.²), uchwala się, co następuje:

§ 1. Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego, działający jako Instytucja Zarządzająca Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 pozytywnie opiniuje zaktualizowaną Strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na obszarze Bydgosko - Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego przekazaną przez Instytucję Pośredniczącą ZIT BTOF w dniu 7 lipca 2017 r. Opinia stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Marszałkowi Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Wicemarszałek Województwa
[Podpis]
Michał Kurczak (2)

Wicemarszałek Województwa
[Podpis]
Zbigniew Ostrowski (1)

Członek Zarządu
Województwa Kujawsko-Pomorskiego
[Podpis]
Aneta Jędrzejewska (1)

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
w TORUNIU

Toruń 24-07-2017

Stwierdzam zgodność z oryginałem
podinspektor
(1)

Agnieszka Huzakowska

¹ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 1948, 2260 oraz z 2017 r. poz. 730 i 935.

² Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 217, 1579 i 1948.

UZASADNIENIE

1. Przedmiot regulacji:

Przedmiotem niniejszej regulacji jest wydanie pozytywnej opinii Instytucji Zarządzającej RPO WK-P do Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego w zakresie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego 2014-2020.

2. Podstawa prawna:

Zgodnie z art. 41 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2016 r. poz. 486, z późn. zm.) „Zarząd Województwa wykonuje zadania należące do samorządu województwa, nie zastrzeżone na rzecz sejmiku województwa i wojewódzkich samorządowych jednostek organizacyjnych. Do zadań Zarządu Województwa należy w szczególności (...) przygotowanie projektów strategii rozwoju województwa i innych strategii rozwoju, planu zagospodarowania przestrzennego, regionalnych programów operacyjnych, programów służących realizacji Umowy Partnerstwa w zakresie polityki spójności oraz ich wykonanie”. Zgodnie z art. 9 ust 1 pkt 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2016 r. poz. 217, z późn. zm.) „Instytucją zarządzającą jest zarząd województwa – w przypadku regionalnego programu operacyjnego”. Natomiast zgodnie z art. 30 ust 5 pkt 2 lit. a ustawy, o której mowa, jednym

z warunków realizacji ZIT jest opracowanie oraz pozytywne zaopiniowanie strategii ZIT, w terminie 60 dni od dnia otrzymania przez instytucję zarządzającą regionalnym programem operacyjnym, w zakresie możliwości finansowania ZIT w ramach tego programu.

3. Konsultacje ustawowe:

Zakres powyższej regulacji nie podlega ustawowym konsultacjom.

4. Uzasadnienie merytoryczne:

Warunkiem realizacji instrumentu ZIT, poza powołaniem związku ZIT albo zawarciem umowy lub porozumienia, pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego położonymi na obszarze realizacji ZIT, jest opracowanie przez powołany organ strategii ZIT oraz jej pozytywne zaopiniowanie w terminie 60 dni. Zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. *o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych*

w perspektywie finansowej 2014-2020, a także Porozumienia w sprawie realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego z dnia 29.06.2015 r. (z późn. zm.). W przypadku aktualizacji Strategii ZIT BTOF konieczne jest przedłożenie przedmiotowego dokumentu do Instytucji Zarządzającej Regionalnym Programem Operacyjnym oraz ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego celem ponownego zaopiniowania.

Opinia w zakresie zaktualizowanej Strategii ZIT BTOF wraz zestawieniem propozycji projektowych realizowanych w trybie pozakonkursowym, kartami oceny formalnej i merytorycznej stanowią załącznik do niniejszej uchwały.

5. Ocena skutków regulacji:

Zakres powyższej regulacji nie niesie za sobą bezpośrednich skutków finansowych. Jednak proces wdrażania instrumentu ZIT na Bydgosko-Toruńskim Obszarze Funkcjonalnym w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020, będzie musiał uwzględniać zasady wykorzystywania funduszy strukturalnych.

(5)

podinspektor

(1)

Załącznik do uchwały Nr 27/1269/17
Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego
z dnia 12 lipca 2017 r.

Opinia

Instytucji Zarządzającej Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 (IZ RPO WK-P) w zakresie zaktualizowanej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego (Strategia ZIT BTOF) w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego 2014-2020 (RPO WK-P 2014-2020),

W oparciu o Ustawę z dnia 11 lipca 2014 r. *o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020* Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego, działając jako Instytucja Zarządzająca RPO WK-P, dokonał oceny zaktualizowanej Strategii ZIT BTOF oraz przeprowadził ponowną identyfikację projektów realizowanych w trybie pozakonkursowym.

Instytucja Zarządzająca RPO WK-P po dokonaniu analizy zapisów przekazanej przez IP zaktualizowanej Strategii ZIT BTOF, a także na podstawie karty oceny Strategii ZIT BTOF, stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszej opinii, **pozytywnie opiniuje zaktualizowaną Strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego**, co do możliwości finansowania ZIT ze środków RPO WK-P 2014-2020 przeznaczonych na działania służące realizacji ZIT na terenie Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Uzasadnienie:

W dniu 20 lipca 2016 r. decyzją Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego przyjęto uchwałę Nr 29/1089/16 w sprawie pozytywnego zaopiniowania dokumentu Strategii ZIT BTOF przedłożonej w dniu 31 maja 2016 r. przez IP. Zaopiniowany dokument mimo spełniania głównych założeń i otrzymania pozytywnej oceny wymagał jednak korekty w zakresie przekazanych przez IZ uwag technicznych i redakcyjnych, która miała być dokonana przy najbliższej aktualizacji Strategii ZIT BTOF.

W związku z powyższym dnia 27 października 2016 r. IP przekazała zaktualizowaną Strategię ZIT natomiast IZ RPO WK-P przystąpiła do powtórnego opiniowania Strategii ZIT, co znalazło swoje odzwierciedlenie w przyjętej przez Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego uchwale Nr 48/1889/16 z dnia 7 grudnia 2016 r. w sprawie zaopiniowania przez Instytucję Zarządzającą RPO WK-P zaktualizowanej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego w zakresie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego 2014-2020. Zgodnie z załącznikiem nr 3 do ww. uchwały przedmiotowy dokument wymagał wprowadzenia dodatkowych, stosownych korekt.

Zgodnie z zaleceniami Instytucji Zarządzającej RPO Instytucja Pośrednicząca ZIT BTOF, dostosowała zapisy w Strategii ZIT BTOF do uwag technicznych i redakcyjnych jak również do zaktualizowanej wersji SzOOP i w dniu 7 lipca br. przekazała zaktualizowaną i zatwierdzoną przez KS ZIT BTOF Strategię ZIT celem ponownego zaopiniowania przez IZ.

Wprowadzono również zmiany do fiszek projektowych realizowanych w trybie pozakonkursowym. IP złożyła także wniosek o wykreślenie z załącznika nr 5 do SzOOP projektu Miasta Bydgoszczy pn. „*Przebudowa torowiska tramwajowego wzdłuż ul. Toruńskiej na odcinku od ul. Ustronie do ronda Toruńskiego*”.

Powyżej wskazany zakres zmian wymagał ze strony IZ RPO WK-P przeprowadzenia ponownej identyfikacji projektów realizowanych w trybie pozakonkursowym w celu umożliwienia zaktualizowania załącznika nr 5 do SzOOP.

Zgodnie z ustawą z 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020, strategia ZIT określa

w szczególności: diagnozę obszaru realizacji ZIT wraz z analizą problemów rozwojowych; cele, jakie mają być zrealizowane w ramach ZIT, oczekiwane rezultaty i wskaźniki rezultatu i produktu powiązane z realizacją RPO, propozycję kryteriów wyboru projektów w trybie konkursowym; wstępną listę projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym wraz z informacją nt. sposobu ich identyfikacji oraz powiązanie z innymi projektami (w tym projektami wybieranymi w trybie pozakonkursowym pozytywnie zaopiniowanymi przez właściwą instytucję zarządzającą krajowym programem operacyjnym); a także źródła jej finansowania; warunki i procedury obowiązujące w realizacji strategii ZIT.

Zaktualizowana Strategia ZIT BTOF jest zgodna z powyższymi uwarunkowaniami, jak również z zapisami RPO WK-P 2014-2020. Szczegółową analizę oceny dokumentu stanowi załącznik nr 1 do niniejszej opinii.

Załącznik nr 2 do przedmiotowej Opinii stanowi zestawienie zidentyfikowanych projektów pozakonkursowych w ramach ZIT. Identyfikacja została dokonana na podstawie załącznika nr 4 do Strategii ZIT BTOF „Koncepcja rozwoju systemu transportu Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego” oraz przekazanych fiszek projektowych. Odniesienie do projektów park and ride zawarte jest w załączniku nr 1 do Opinii.

Jednocześnie Instytucja Zarządzająca RPO WK-P wskazuje, iż niniejsza Opinia nie stanowi decyzji o przyznaniu dofinansowania w zakresie projektów realizowanych w trybie pozakonkursowym i nie gwarantuje przyznania środków unijnych, a jedynie potwierdza prawidłowy kierunek rozwoju i prawidłowo przyjęte sposoby rozwiązywania problemów obszaru Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych przy współudziale środków z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020.

Kwalifikowalność kosztów w projektach, pod kątem celowości podjętych działań, będzie badana na etapie wniosku o dofinansowanie.

Załączniki:

Załącznik 1. Formularz oceny Strategii ZIT BTOF Wojewódzkiego na lata 2014-2020,

Załącznik 2. Zestawienie zidentyfikowanych projektów pozakonkursowych ZIT w ramach RPO WK-P 2014-2020 wraz z fiskalami projektowymi.

Załącznik nr 1. Formularz oceny Strategii ZIT Wojewódzkiego na lata 2014-2020

I. OCENA FORMALNA – zero-jedynkowa

			Tak	Nie	Nie dotyczy
1.	Poprawność złożenia Strategii	Czy strategia ZIT została złożona przez uprawniony organ reprezentujący ZIT?	x		
		Czy załączono uchwałę/y organu reprezentującego ZIT/uchwały rad gmin i miast przyjmującą projekt Strategii ZIT (jego aktualizację – jeśli dotyczy)?	x		
2.	Zawartość Strategii ZIT	Czy Strategia ZIT:			
		Jest spójna z krajowymi i unijnymi dokumentami strategicznymi oraz planistycznymi?	x		
		Wskazuje obszar wsparcia?	x		
		Zawiera syntetyczną diagnozę obszaru wsparcia?	x		
		Wskazuje w wymiarze przestrzennym obszary koncentracji wsparcia?	x		
		Wskazuje cele rozwojowe do realizacji w ramach Strategii ZIT?	x		
		Wskazuje priorytety wsparcia i odpowiadające im priorytety inwestycyjne?	x		
		Określa zasady wyboru projektów realizowanych w formule ZIT?	x		
		Zawiera listę przedsięwzięć przewidzianych do realizacji w formule ZIT?	x		
		Zawiera listę przedsięwzięć o charakterze komplementarnym możliwych do realizacji w formule poza ZIT?	x		
		Wskazuje wpływ planowanych przedsięwzięć na osiąganie zakładanych w Strategii ZIT wskaźników?	x		
		Pokazuje odniesienie się do instrumentów finansowych?	x		
		Zawiera plan finansowy?	x		
		Opisuje system wdrażania Strategii ZIT?	x		
		Opisuje system monitorowania Strategii ZIT?	x		
		Zawiera opis przebiegu prac i zaangażowania partnerów z obszaru ZIT oraz opisuje sposób, w jaki będą oni włączeni w realizację Strategii ZIT?	x		
3.	Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko	Czy dla Strategii ZIT stwierdzono brak potrzeby przeprowadzania procedury SOOŚ?	x		
		Czy dla Strategii ZIT została przeprowadzona procedura SOOŚ?			x
		Czy wnioski zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko uwzględniono w przedstawionej do oceny Strategii ZIT?			x

II. OCENA MERYTORYCZNA

Nr	Elementy Strategii podlegające ocenie		Ocena – tak/nie (spełnia – nie spełnia)
	Pytania służące ocenie w zakresie poszczególnych zagadnień	Wyjaśnienie / uszczegółowienie zakresu podlegającego ocenie	
1.	Analiza i ocena dokonanej diagnozy sytuacji społeczno-gospodarczej ZIT		
1.1	Czy struktura diagnozy jest odpowiednia a jej zakres kompletny?	Czy zawiera wszystkie podstawowe elementy określające charakterystykę uwarunkowań i stanu rozwoju obszaru ZIT? (w tym zakres tematyczny możliwej interwencji w ramach RPO) Czy zawiera odniesienia do dokumentów wyższego rzędu? Czy zawiera analizę powiązań funkcjonalnych obszaru ZIT? Czy charakteryzuje różnicowania wewnętrzne obszaru ZIT? Czy zawiera syntetyczne podsumowanie identyfikujące potencjały i problemy? Czy opracowanie jest syntetyczne?	tak
1.2	Poziom merytoryczny i dobór danych.	Czy diagnoza została przygotowana na odpowiednim poziomie merytorycznym i pozbawiona jest istotnych błędów? Czy do opracowania diagnozy wykorzystano odpowiednie źródła informacji i bazy danych (czy są one aktualne i wiarygodne)?	tak
2.	Analiza spójności i zgodności Strategii ZIT ze Strategią rozwoju województwa		
2.1	Czy strategia jest zgodna z SRW w aspekcie ogólnych założeń rozwoju województwa wskazywanych w SRW?	Wszystkie określone w strategii ZIT cele/kierunki bezpośrednio nawiązują do kierunków rozwoju lub innych jednoznacznych ustaleń SRW.	tak
2.2	Czy strategia jest zgodna z SRW w aspekcie rozwiązywania problemów lub wykorzystywania szans rozwojowych wskazywanych dla obszaru ZIT w SRW?	Określone w strategii ZIT cele/kierunki powinny być blisko powiązane z założeniami rozwoju dla obszaru ZIT, wynikającymi bezpośrednio lub pośrednio z SRW (zwłaszcza OSI "Aglomeracja Bydgoszczy i Torunia", priorytet "Silna metropolia").	tak

2.3	Czy strategia jest zgodna z SRW w aspekcie realizacji wskaźników – w tym zwłaszcza czy realizacja celów/kierunków rozwoju określonych w obszarze ZIT może wpłynąć na poprawę wskaźników „drugiego poziomu monitorowania” SRW (tabela „Monitoring realizacji celów strategicznych”)?	Kierunki działań określone w obszarze ZIT (gdyby doszło do realizacji działań w tych kierunkach) mają powiązania z poprawą wskaźników na poziomie województwa, określonych w SRW.	tak
3.	Analiza zidentyfikowanych problemów, kierunków działań, potencjałów, sposobów eliminacji problemów i wykorzystania szans rozwojowych. Analiza celów, priorytetów i wskaźników Strategii ZIT		
3.1	Czy zidentyfikowane problemy, potencjały, wyzwania, potrzeby rozwojowe wynikają z wykonanej diagnozy?	Każdy imiennie wskazany problem, potencjał, wyzwanie jest w sposób przekonujący wyprowadzony/uzasadniony w części diagnostycznej.	tak
3.2	Czy cele rozwojowe strategii ZIT korespondują ze zidentyfikowanymi problemami, potencjałami, wyzwaniami, potrzebami rozwojowymi?	Cele strategii ZIT są ukierunkowane na rozwiązanie problemów i wykorzystanie potencjałów danego obszaru.	tak
3.3	Czy wskazywane w strategii ZIT kierunki rozwoju (w tym projekty pozakonkursowe) ściśle i bezpośrednio realizują cele strategii ZIT?	Zakładane efekty (produkty i rezultaty) wpływają na rozwiązanie problemu lub wykorzystanie szansy.	tak
3.4	Czy zakładane wskaźniki interwencji są adekwatne do stwierdzonego natężenia/skali problemów i/lub szans/potencjałów?	Skala przewidywanej interwencji wyrażona w zakładanych wskaźnikach musi być adekwatna do zidentyfikowanej skali rozwiązywanego przez interwencję problemu lub wykorzystywanej w wyniku interwencji szansy/potencjału. W szczególności zakładana interwencja nie może przewyższać skali zakładanych potrzeb bądź być rażąco niska w stosunku do identyfikowanych potrzeb.	tak
4.	Uwzględnienie w procesie tworzenia i wdrażania Strategii idei partnerstwa		
4.1.	Udział partnerów społeczno-gospodarczych	Czy w procesie tworzenia Strategii uwzględniono udział partnerów społeczno-gospodarczych? Czy w Strategii określono zakres, charakter i tryb konsultacji (kanały rozpowszechniania ogłoszenia o konsultacjach, ich długość oraz dostępne formularze)?	tak

5.	Ocena projektowanych obszarów działań oraz przewidywanych do realizacji projektów wraz z analizą wskaźnikową		
5.1.	Poprawność prawidłowości projektowanych obszarów działań	Czy wszystkie projektowane obszary działań są zgodne z Priorytetami Inwestycyjnymi RPO? Czy wszystkie przewidywane do realizacji projekty w formule pozakonkursowej wraz z analizą wskaźnikową są zgodne z wyznaczonymi kryteriami dla oceny Strategii ZIT według Priorytetu Inwestycyjnego 4e? Czy wszystkie przewidywane do realizacji projekty w formule pozakonkursowej (pod względem szans na uzyskanie dofinansowania): a) spełniają przesłanki, o których mowa w art. 38 ust. 2 i 3 ustawy (tj. wnioskodawcą danego projektu, ze względu na jego charakter lub cel, jest podmiot jednoznacznie określony jeszcze przed złożeniem wniosku o dofinansowanie oraz dany projekt ma strategiczne znaczenie dla społeczno-gospodarczego rozwoju kraju lub regionu, lub obszaru objętego realizacją ZIT); b) są zgodne z celami szczegółowymi lub rezultatami odpowiednich priorytetów RPO, rozumiana przede wszystkim jako stopień, w którym projekt przyczyni się do realizacji założonych celów szczegółowych lub rezultatów odpowiednich priorytetów RPO; c) są możliwe do realizacji w ramach kwoty przeznaczonej na dofinansowanie projektów; d) są wykonalne, tj. możliwe do zrealizowania przedsięwzięcia i osiągnięcia celów m.in. w świetle zaproponowanych ram czasowych lub przedstawionego planu poszczególnych zadań w ramach projektów?	tak*
6.	Analiza systemu monitorowania Strategii		
6.1.	System monitorowania	Czy w Strategii zawarto koncepcje organizacji systemu monitorowania, w tym założenia gromadzenia danych oraz cyklicznego raportowania? Czy przedstawione w Strategii założenia monitorowania stwarzają realną szansę właściwego (pełnego i za pomocą właściwie dobranych wskaźników) monitoringu ogólnego poziomu rozwoju obszaru? Czy w Strategii przewidziano ocenę poziomu realizacji wskaźników zgodnie z matrycą logiczną Celów Tematycznych, Priorytetów Inwestycyjnych, jak i wybranymi wskaźnikami produktu i rezultatu oraz spełnienie przez wskaźniki warunków SMART? Czy w Strategii przewiduje się cykliczną ocenę realizacji Strategii w celu identyfikacji potrzeby jej ewentualnej aktualizacji?	tak

6.2.	Źródła finansowanie	Czy w Strategii określono źródła planowanych działań? Czy w Strategii wykonano analizę realności źródeł finansowania wraz określeniem sytuacji finansowej jst?	tak
6.3.	Harmonogram działań	Czy w Strategii zawarto harmonogram działań (harmonogram wdrażania Strategii)?	tak
7.	Ocena zdolności instytucjonalnej Związku ZIT		
7.1.	Spójność założonego w Strategii ZIT systemu wdrażania z dokumentami strategicznymi	Czy założenia systemu wdrażania są zgodne z Umową Partnerstwa? Czy założenia systemu wdrażania uwzględniają Zasady realizacji ZIT w Polsce? Czy założenia systemu wdrażania są zgodne z Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020? Czy założenia systemu wdrażania są zgodne z Załoženiami polityki terytorialnej województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2014-2020?	tak
7.2.	Sposób zarządzania ZIT	Czy sposób zarządzania opisany w Strategii ZIT jest zgodny z zawartym porozumieniem? Czy zawarte porozumienie przyjęło formę zinstytucjonalizowanej formy partnerstwa wymaganej podczas przejścia procesu desygnacji? Czy zostały określone zadania partnerów zaangażowanych w realizację ZIT? Czy została opisana struktura organizacyjna ZIT (np. Komitet Sterujący, Biuro)? Czy zostały opisane podstawowe zadania jednostek w strukturze organizacyjnej ZIT? Czy zadania przydzielone poszczególnym jednostkom są zgodne z zakresem delegowanych zadań? Czy zadania jednostek nie powielają się? Czy wszystkie zadania zostały przewidziane i ujęte w strukturze organizacyjnej?	tak
7.3.	Procedury zarządzania ZIT	Czy Strategia ZIT zawiera opis podstawowych procedur zarządzania ZIT? W szczególności: - Opis zasad i systemu wyboru projektów do Strategii ZIT wraz z opisem systemu partycypacji podmiotów lokalnych w tym procesie? - Opis procesu decyzyjnego w zakresie wyboru projektów do Strategii ZIT? - Opis zasad współpracy z IZ RPO? Czy opisy procedur są wyczerpujące i realne do wdrożenia? Czy procedury nie są sprzeczne z zasadami wydatkowania funduszy unijnych?	tak

7.4.	Plan finansowy	Czy kwota wkładu z RPO WK-P 2014-2020 jest zgodna z Programem? Czy plan finansowy wskazuje źródła finansowania Strategii ZIT, w szczególności czy zawiera informacje dotyczącą współfinansowania pochodzącego od podmiotów wchodzących w skład ZIT (np. budżet JST, pożyczki, środki prywatne, inne)? Czy plan finansowy określa podział alokacji pomiędzy Priorytety Inwestycyjne?	tak
7.5.	Potencjał organizacyjny i kadrowy	Czy Strategia ZIT wskazuje na gotowość przejęcia zadań ZIT? Czy Strategia ZIT wskazuje działania niezbędne do podjęcia w celu osiągnięcia gotowości do przejęcia zadań ZIT, wraz z harmonogramem czasowym? Czy Strategia ZIT wskazuje sposób zapewnienia wykwalifikowanej kadry (rekrutacja, szkolenia)? Czy Strategia ZIT wskazuje sposób zapewnienia odpowiednich do realizacji Strategii ZIT warunków lokalowych oraz wyposażenia technicznego stanowisk pracy? Czy w Strategii ZIT został opracowany harmonogram zadań niezbędnych do podjęcia w celu jej realizacji (np. osiągnięcia gotowości organizacyjnej, przygotowanie projektów pozakonkursowych, ogłaszania naborów dla propozycji projektowych)? Czy potencjał kadrowy Związku ZIT umożliwia terminowe wdrożenia Strategii tj.: a) Przygotowanie i realizację projektów do 2018 r. oraz osiągnięcie wskaźników rezultatu do końca 2018 r. b) Przygotowanie i realizację projektów po 2018 r. oraz osiągnięcie wskaźników rezultatu do końca 2023 r.	tak

*zakres projektów dotyczących park & ride, wskaźniki i kwalifikowalność przedmiotowych inwestycji zostanie poddana weryfikacji pod kątem zgodności wpisywania się w ideę tworzenia park & ride (zgodność z definicją). Ostateczna identyfikacja w zakresie projektów park and ride Gminy Miasta Toruń, Miasta Bydgoszczy, Gminy Nakła nad Notecią oraz Gminy Szubin nastąpi po wymaganej aktualizacji fiszek projektowych w zakresie wskazanym przez IZ RPO.

Załącznik nr 2. Zestawienie zidentyfikowanych projektów pozakonkursowych ZIT w ramach RPO WK-P 2014-2020												
LP	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Tytuł propozycji projektowej	Wartość całkowita (EUR)	Koszty kwalifikowalne (EUR)	Kwota dofinansowania (EUR)	Wskaźnik rezultatu (RPO)	Wskaźnik produktu (RPO)				Wskaźniki dodatkowe	Data złożenia wniosku aplikacyjnego
						1. Liczba przewozów komunikacją miejską na 1 mieszkańca obszarów miejskich - szt.	1. Całkowita długość nowych lub modernizowanych linii tramwajowych i linii metra - km	2. Długość wybudowanych ścieżek rowerowych - km	3. Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej - szt.	4. Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych - szt.		
1	Miasto Bydgoszcz/Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy	Przebudowa torowiska tramwajowego w ulicy Wojska Polskiego na odcinku od ul. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego do ul. Chemicznej wraz z zakupem taboru	12 704 399,83 EUR	10 699 945,38 EUR	9 094 953,57 EUR	n/d	1,7	n/d	6	n/d	Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej -wartość bazowa-155571szt./rok, wartość docelowa -158657 szt./ rok, Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych - 3,57 tony równoważnika CO ₂ /rok, Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej -6 x120 osób, Liczba rozbudowanych i inteligentnych Systemów Transportowych - 1 szt. Długość wybudowanych dróg dla rowerów 0,76 km.	31.07.2017
2	Miasto Bydgoszcz/Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy	Budowa bus pasa w ul. Kolbego na odcinku od ul. Grunwaldzkiej do ul. Kormoranów wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2 770 722,70 EUR	2 252 620,09 EUR	1 914 727,07 EUR	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	Długość wyznaczonych bus pasów - 0,65 km, Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych 2,63 tony równoważnika CO ₂ /rok, Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej -wartość bazowa 288257szt./rok, wartość docelowa- 294043 szt./rok, Liczba osób korzystających z wybudowanych/przebudowanych dróg dla rowerów- 10000; Liczba rozbudowanych i inteligentnych Systemów Transportowych - 1 szt., Długość wybudowanych dróg dla rowerów 0,8 km.	31.07.2017
3	Miasto Bydgoszcz/Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy	Budowa bus pasa w ul. Wały Jagiellońskie na odcinku od ul. Nowy Rynek do ul. Zbożowy Rynek	692 680,67 EUR	563 155,03 EUR	478 681,77 EUR	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	Długość wyznaczonych bus pasów - 0,3 km, Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej - wartość bazowa 489314, wartość docelowa- 500529 szt./rok, Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych - 2,56 tony równoważnika CO ₂ /rok	31.07.2017
4	Miasto Bydgoszcz/Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy	Budowa bus pasa w ul. Gdańskiej na odcinku od ul. Rekracyjnej do pętli autobusowej „Mysłęcinek”	2 193 488,80 EUR	1 783 324,23 EUR	1 515 825,59 EUR	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	Długość wyznaczonych bus pasów - 2,7 km, Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej - wartość bazowa - 32014, wartość docelowa 32657 szt./rok, Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych - 1,05 tony równoważnika CO ₂ /rok	31.07.2017
5	Miasto Bydgoszcz/Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy	Budowa systemu park and ride wraz z realizacją infrastruktury technicznej w Bydgoszczy	8 554 075,30 EUR	8 554 075,30 EUR	7 270 964,00 EUR	n/d	n/d	n/d	n/d	1	Liczba wybudowanych obiektów parkuj i jedź- 7 szt.; Liczba miejsc postojowych wybudowanych w obiektach parkuj i jedź- 500 szt.; Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach parkuj i jedź - 15 szt.; Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej - wartość bazowa 39 780 000 szt./rok, wartość docelowa -39 960 000 szt./rok., Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych - 146,95 ton równoważnika CO ₂ /rok, Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach "parkuj i jedź"- 90,000 szt./rok	II kwartał 2018
6	Gmina Nakło nad Notecią	Budowa parkingu „Park and Ride” przy dworcu PKP w Nakle nad Notecią wraz z połączeniem z istniejącą infrastrukturą komunikacyjną.	2 214 000,00 EUR	1 854 500,00 EUR	1 576 325,00 EUR	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach " Parkuj i jedź"- 32240 szt.; Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach " Parkuj i jedź"- 176 szt., Liczba wybudowanych obiektów Parkuj i jedź- 1 szt., Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych- 17 szt., Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych -1 szt., Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych - 361,58 tCO ₂ /rok, Długość wybudowanych dróg dla rowerów 1,29 km, Liczba osób korzystających z wybudowanych dróg dla rowerów - 1000 szt.	10.2017
7	Gmina Szubin	Budowa parkingu „Park & Ride” w Szubinie	935 273,74 EUR	935 273,74 EUR	794 982,00 EUR	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	Liczba wybudowanych obiektów parkuj i jedź- 1 szt.; Liczba miejsc postojowych wybudowanych w obiektach parkuj i jedź- 126 szt.; Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach parkuj i jedź - 4 szt.; Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych- 146,68 tony równoważnika CO ₂ /rok, Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach "parkuj i jedź" - 15 200 szt., Liczba osób korzystających z wybudowanych/przebudowanych dróg dla rowerów- 500 osób,Długość wybudowanych dróg dla rowerów 0,650 km.	15.10.2017
8	Gmina Miasta Toruń/Miejski Zakład Komunikacji w Toruniu Sp.zo.o.	Przebudowa układu torowo-drogowego w ul. Wały gm. Sikorskiego i al. Jana Pawła II wraz z budową pasa tramwajowo-autobusowego w Toruniu- BIT City II	12 446 078,00 EUR	10 118 763,00 EUR	8 499 716,78 EUR	n/d	1,25	n/d	n/d	n/d	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych - 1,06 tony równoważnika CO ₂ /rok, Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych- 1, Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej - 8500 szt./rok, Długość wyznaczonych bus pasów- 0,55 km, Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej - 1,25 km., Długość przebudowanych dróg dla rowerów -1 km.	03.2017
9	Gmina Miasta Toruń/Miejski Zarząd Dróg w Toruniu	Budowa parkingów Park&Ride w ramach realizacji planu gospodarki niskoemisyjnej w Toruniu- BIT- CITY II	4 510 505,66 EUR	4 468 944,82 EUR	3 017 231,22 EUR	n/d	n/d	n/d	n/d	3	Liczba wybudowanych obiektów "parkuj i jedź" - 4; Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach "parkuj i jedź"- 446, Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych - 46,8 ton równoważnika, Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach "parkuj i jedź" - 78000 szt./rok, Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach "parkuj i jedź" - 20,	9.2017
SUMA			47 021 224,70 EUR	41 230 601,59 EUR	34 163 407,00 EUR							

1.	Nazwa projektu	Przebudowa torowiska tramwajowego w ulicy Wojska Polskiego na odcinku od ul. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego do ul. Chemicznej wraz z zakupem taboru	
2.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Bydgoszcz	
3.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia robót budowlanych kwartał/rok	data zakończenia robót budowlanych kwartał/rok
		I/2018	III/2018
4.	Szacunkowy koszt całkowity/ kwalifikowany / kwota dofinansowania [EUR]	12 704 399,83 / 10 699 945,38 / 9 094 953,57	
5.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Miasto Bydgoszcz/Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy	
6.	Opis projektu	Projekt do realizacji z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 - Poddziałanie 3.5.2 Zrównoważona mobilność miejska i promowanie strategii niskoemisyjnej w ramach ZIT. Przedsięwzięcie realizuje następujące cele rozwojowe: • Art. 5 ust. 1 pkt 2 tiret e) KT: poprawa dostępności kolejowej województwa w transporcie pasażerskim i towarowym, • Art. 5 ust 1 pkt 9 KT: rozwój miast wojewódzkich i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie oraz miast regionalnych i subregionalnych, Projekt obejmuje przebudowę linii tramwajowej wzdłuż ulicy Wojska Polskiego na odcinku z od ul. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego do ul. Chemicznej wraz z niezbędną przebudową układu drogowego na odcinku ul. Wojska Polskiego. Realizowany projekt jest komplementarny do zadań uwzględnionych w Kontrakcie Terytorialnym WK-P w zakresie zwiększenia komfortu podróżowania publicznym transportem szynowym. Zadanie to usprawni projekty realizowane w ramach KT zwiększając ich efektywność przez: dalsze skracanie czasu podróży na kolejnych odcinkach linii tramwajowych, dalsze ograniczanie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (redukcja hałasu, drgań, zanieczyszczenia powietrza), zwiększenie dostępności transportu publicznego dla osób z ograniczeniami ruchowymi, zwiększenie komfortu podróżowania (zakup taboru, rozbudowa systemu ITS dla transportu publicznego). Inwestycja ma również przyczynić się do zwiększenia udziału transportu publicznego tramwajowego w przewozach. Zadanie planowane do wykonania w systemie „zaprojektuj i wybuduj”. Projekt jest zgodny z Planem Działań na rzecz zrównoważonej energii – Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Bydgoszczy na lata 2014-2020. Projekt jest zgodny z celem strategicznym: transformacja miasta Bydgoszcz w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę efektywności energetycznej, wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych i poprawę, jakości powietrza oraz celami szczegółowymi 1: ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku, o co najmniej 20% w stosunku do roku bazowego.	

	2: osiągnięcie kreślonych w Dyrektywie CAFE poziomów dopuszczalnych zanieczyszczeń w powietrzu do roku 2020 Działanie 1.12. Budowa i rozbudowa miejskiej sieci tramwajowej wraz z dostosowaniem układu drogowego, zakupem taboru oraz rozbudową Inteligentnego Systemu Transportowego. ❖ Inwestycja spowoduje zwiększenie prędkości komunikacyjnej linii tramwajowych, co przekłada się na skrócenie czasu podróży i poprawę funkcjonowania linii tramwajowych (punktualność). W ramach inwestycji przewidziane jest również dostosowanie peronów przystankowych do osób niepełnosprawnych. W tym celu planowany jest zakup nowego niskopodłogowego taboru dostosowanego do przewozu osób z ograniczeniami ruchowymi, obsługujący zmodernizowane torowisko na Kapuściska. <u>Planowany zakres rzeczowy przedsięwzięcia obejmuje:</u> • przebudowę dwutorowej trasy tramwajowej wzdłuż ul. Wojska Polskiego na odcinku od ul. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego do ul. Chemicznej wraz z przebudową pętli tramwajowej „Zachem” o długości toru pojedynczego około 1700m; • niezbędną przebudowę układu drogowego dla poprawy funkcjonowania transportu publicznego; • budowę i przebudowę infrastruktury towarzyszącej drodze; • przebudowę infrastruktury technicznej; • niezbędne wyburzenia nieruchomości; • rozbudowę Inteligentnych Systemów Transportowych obejmującą następujące podsystemy: sterowania ruchem, zarządzania transportem zbiorowym oraz infrastrukturą transportową, dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach komunikacji publicznej; • wykup nieruchomości; • zarządzanie projektem i promocję; • dokumentacja projektowa i studialna. • zakup taboru tramwajowego (6 sztuk niskopodłogowego taboru krótkiego/3-członowego o pojemności min 100 pasażerów, stanowiące uzupełnienie inwestycji infrastrukturalnej). W ramach planowanej inwestycji zakłada się przebudowę istniejącego układu komunikacyjnego w zakresie dróg, ciągów pieszych i pieszo – rowerowych, peronów przystankowych, a także budowę nowej infrastruktury na potrzeby komunikacji publicznej. Przewidywany zakres robót obejmuje: — Przebudowę skrzyżowania ul. Wojska Polskiego z ul. Chemiczną w formie ronda jednopasowego wraz z dowiązaniem do istniejącego układu geometrycznego ulic. — Budowę pasów i dróg dojazdowych do działek i terenów istniejącego zagospodarowania w rejonie inwestycji; — Budowę ciągów pieszo – rowerowych (760 m) oraz ciągów pieszych (400 m); — Przebudowę istniejącej infrastruktury przystankowej autobusowej oraz tramwajowej w formie pozwalającej na osiągnięcie charakteru „węzła przesiadkowego”; — Budowę stanowisk postojowych dla autobusów komunikacji miejskiej, zlokalizowanych w obrębie pętli tramwajowej; — Przebudowę skrzyżowania ulic Wojska Polskiego i Krzysztofa Kamila Baczyńskiego w zakresie dostosowania organizacji ruchu do geometrii układu drogowego w przedmiotowym rejonie oraz zwiększenia bezpieczeństwa i uspokojenia ruchu Przewidywane rezultaty: • Wzrost liczby podróży transportem zbiorowym na terenie
--	---

	miasta przez skrócenie czasu podróży transportem publicznym szynowym, • Wspieranie niskoemisyjnego transportu miejskiego oraz ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (redukcja hałasu, drgań, zanieczyszczeń powietrza), • Poprawa dostępności transportu publicznego dla osób z ograniczeniami ruchowymi przez przebudowę infrastruktury przystankowej i przejść dla pieszych, • Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na skrzyżowaniach i odcinkach międzywęzłowych stanowiących miejsca szczególnie niebezpieczne w sieci drogowej miasta. Metodologia obliczeń: obliczenia wykonano na podstawie potoku pasażerskiego oraz średniej liczbyjazd na jednym bilecie obowiązującym w Bydgoszczy, dla typowego dnia roboczego. Całość obliczeń odniesiono do skali roku. <u>Przyjmując założenia:</u> • 2,0% większy potok pasażerski • 100 g/km - jednostkowa emisja CO₂ dla samochodu osobowego • 0,75 - średnie napętnienie parkingu można oszacować, że dzięki przebudowie torowiska uzyska się redukcję CO₂ ~3,57 Mg/rok. Działania planowane do podjęcia: rozpoczęcie procesu przygotowawczego w zakresie opracowania dokumentacji projektowej, następnie, po uzyskaniu wszelkich uzgodnień i pozwoleń wymaganych przepisami prawa, realizacja inwestycji Podatek VAT stanowi koszty niekwalifikowany. Dokładna kwota wydatków niekwalifikowanych zostanie określona na etapie opracowywania Studium Wykonalności. <u>Harmonogram realizacji projektu:</u> • Projekt koncepcyjny wraz z Decyzją o Środowiskowych Uwarunkowaniach - II kw. 2017 • Studium Wykonalności - II kw. 2017 • Planowany termin złożenia wniosku aplikacyjnego 31.07.2017 r. • Projekt budowlany i Realizacja - I kw. 2018 - III kw. 2018			
7.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych	(linia jednotorowa w km)	0	1,7
	Długość wybudowanych dróg dla rowerów	km	0	0,76*
	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	0	6
	Liczba rozbudowanych Inteligentnych Systemów Transportowych	szt.	0	1
	Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej	szt./rok	155571	158657

	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	tony równoważnika CO2/rok	0	~3,57
	Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	pojemność (liczba pasażerów)	0	6×120 osób

* Wartości podane zostały na podstawie koncepcji ostateczne wartości wskaźników wskaże projekt budowlany/wykonawczy (zadanie w trybie projektuj - buduj)

Bydgoszcz, 27.06.2017


p.o. DYREKTORA
Tomasz Szymański

1.	Nazwa projektu	Budowa bus pasa w ul. Kolbego na odcinku od ul. Grunwaldzkiej do ul. Kormoranów wraz z infrastrukturą towarzyszącą	
2.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Miasto Bydgoszcz	
3.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia robót budowlanych kwartał/rok	data zakończenia robót budowlanych kwartał/rok
		III/2017	IV/2020
4.	Szacunkowy koszt całkowity/ kwalifikowany / kwota dofinansowania [EUR]	2 770 722,70 / 2 252 620,09 / 1 914 727,07	
5.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Miasto Bydgoszcz/Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy	
6.	Opis projektu	Projekt do realizacji z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 - Poddziałanie 3.5.2 Zrównoważona mobilność miejska i promowanie strategii niskoemisyjnej w ramach ZIT. Przedsięwzięcie realizuje następujące cele rozwojowe: • Art. 5 ust 1 pkt 9 KT: rozwój miast wojewódzkich i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie oraz miast regionalnych i subregionalnych, Realizowany projekt ma na celu usprawnienie ruchu pojazdów transportu publicznego (autobusowego) na północno-zachodnim wlocie Bydgoszczy. Przekrój ulicy Kolbego nie zapewnia wystarczającego poziomu swobody ruchu przez co przyczynia się do znacznych opóźnień w podróżowaniu. Szczególnie dotkliwosci dotyczące osób podróżujących transportem autobusowym. Realizacja projektu przyczyni się do skrócenia czasu podróży, zwiększenia dostępności do transportu publicznego. Zadanie to usprawni projekty planowane do realizacji w ramach POIiŚ (działanie 4.2) zwiększając ich efektywność przez dalsze skracanie czasu podróży na kolejnych odcinkach tras komunikacyjnych, dalsze ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (redukcja zanieczyszczenia powietrza). Zadanie planowane do wykonania w systemie „zaprojektuj i wybuduj”. Projekt jest zgodny z Planem Działań na rzecz zrównoważonej energii – Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Bydgoszczy na lata 2014-2020. Projekt jest zgodny z celem strategicznym: transformacja miasta Bydgoszcz w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę efektywności energetycznej, wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych i poprawę jakości powietrza oraz celami szczegółowymi 1: ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku, o co najmniej 20% w stosunku do roku bazowego. 4: osiągnięcie kreślonych w Dyrektywie CAFE poziomów dopuszczalnych zanieczyszczeń w powietrzu do roku 2020 Projekt obejmuje rozbudowę ul. Kolbego na odcinku od ul. Grunwaldzkiej do ul. Kormoranów polegającej na budowie dodatkowego pasa ruchu dla autobusowego transportu publicznego wraz z niezbędną przebudową układu drogowego. Spodziewane efekty, jakie przewiduje się uzyskać to skrócenie czasu przejazdu, zwiększenie punktualności, zwiększenie prędkości podróży. Dodatkowo w ramach zadania będzie rozbudowany system ITS, co dodatkowo wpływa na polepszenie ww. wskaźników funkcjonowania transportu zbiorowego. Termin realizacji przedsięwzięcia jest uzależniony od rozbudowy	

	ul. Grunwaldzkiej na odcinku granica miasta – Węzeł Zachodni, w ramach którego przewidziana jest budowa bus-pasa. Aktualna marszrutyzacja linii autobusowych w Bydgoszczy przewiduje wykorzystanie 2 lub 3 planowanych w Bydgoszczy bus-pasów: w ul. Kolbego, Grunwaldzkiej i Wały Jagiellońskie (w zależności od numeru linii). Projekt wydzielonego pasa dla autobusów w ul. Kolbego przewiduje dowiązanie się do zaplanowanego bus-pasa w ul. Grunwaldzkiej, a wraz z analogiczną inwestycją w ul. Wały Jagiellońskie spowoduje poprawę funkcjonowania autobusowego transportu miejskiego linii autobusowych obsługujących dzielnicę Osowa Góra. Aktualnie rejon Osowej Góry, na którym planowany jest bus-pas, jest obsługiwany przez dwie linie autobusowe dzienne oraz jedną linię nocną. Planowane jest również przyszłości uruchomienie linii międzygminnej obsługującej Gminę Sicienko. Budowa bus-pasa od ul. Kormoranów w kierunku ul. Grunwaldzkiej wynika z fizycznej obserwacji ruchu komunikacji zbiorowej w szczególności w okresie szczytu komunikacyjnego, co jest poparte danymi z systemu ITS dedykowanego dla komunikacji zbiorowej oraz obliczeniami wykonanymi w modelu transportowym obszaru funkcjonalnego. Opóźnienia w funkcjonowaniu transportu zbiorowego w kierunku centrum, ze względu na zatłoczenie ul. Kolbego i ul. Grunwaldzkiej, sięgają w skrajnych przypadkach nawet kilkunastu minut. W kierunku przeciwnym, tj. w stronę granicy miasta, nie obserwuje się takich zakłóceń. Z tego powodu, oraz w połączeniu z rozbudową ul. Grunwaldzkiej i budowy w niej bus-pasa w kierunku centrum, przewiduje się znaczącą poprawę funkcjonowania komunikacji zbiorowej poprzez redukcję lub eliminację czynników istotnie wpływających na jakość funkcjonowania transportu zbiorowego. Zakres rzeczowy przedsięwzięcia obejmuje: • Budowę bus pasa dla ruchu autobusów transportu publicznego o szerokości 3-3,5m w kierunku centrum miasta o długości około 0,65 km; • Budowę infrastruktury dla ruchu publicznego transportu zbiorowego; • Niezbędną przebudowę układu drogowego, w tym skrzyżowań wraz z modernizacją i instalacją sygnalizacji świetlanych; • Budowę infrastruktury dla ruchu rowerowego i pieszego; • budowę i przebudowę infrastruktury towarzyszącej drodze; • przebudowę infrastruktury technicznej; • niezbędne wyburzenia nieruchomości; • wykup nieruchomości; • zarządzanie projektem i promocję; • dokumentacja projektowa i studialna. Przewidywane rezultaty: • Wzrost liczby podróży transportem zbiorowym na terenie miasta przez skrócenie czasu podróży transportem publicznym autobusowym, • Poprawa dostępności transportu publicznego dla osób z ograniczeniami ruchowymi przez przebudowę infrastruktury przystankowej i przejść dla pieszych, • Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na skrzyżowaniach i odcinkach międzywęzłowych stanowiących miejsca szczególnie niebezpieczne w sieci drogowej miasta, • Rozbudowę infrastruktury dla ruchu rowerowego. Rezultaty te określono na podstawie prognoz, które wykazują zwiększenie potoku pasażerskiego o 2,0%, co ma bezpośredni związek ze zmniejszeniem wykorzystania samochodów osobowych w
--	--

		mieście. Wynika to przede wszystkim z zastosowania rozwiązań udzielających pierwszeństwa dla komunikacji publicznej, zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego (m.in. poprawa bezpieczeństwa i komfortu) oraz rozwoju infrastruktury tramwajowej na terenie miasta. Zmniejszenie natężeń ruchu samochodowego w obszarze objętym projektem ma wpływ na ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza, hałasu oraz niższe zatłoczenie w centrum miasta. Metodologia obliczeń: obliczenia wykonano na podstawie potoku pasażerskiego oraz średniej liczbyjazd na jednym bilecie obowiązującym w Bydgoszczy, dla typowego dnia roboczego. Całość obliczeń odniesiono do skali roku. Przyjmując założenia: • 2,0% większy potok pasażerski • 100g/km - jednostkowa emisja CO₂ dla samochodu osobowego • 0,75 - średnie napelnienie parkingu można oszacować, że dzięki budowie bus pasa uzyska się redukcję CO₂ ~2,63 Mg/rok. Działania planowane do podjęcia: rozpoczęcie procesu przygotowawczego w zakresie opracowania dokumentacji projektowej, następnie, po uzyskaniu wszelkich uzgodnień i pozwoleń wymaganych przepisami prawa, realizacja inwestycji <u>Harmonogram realizacji projektu:</u> • Projekt koncepcyjny - II kw. 2017 • Studium Wykonalności - II kw. 2017 • Planowany termin złożenia wniosku aplikacyjnego - 31.07.2017 r. • Projekt budowlany i realizacja - III kw. 2017 – IV kw. 2020		
7.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	długość wyznaczonych bus pasów	(km)	0	0,65
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (CO ₂)	tony równoważnika CO ₂ /rok	0	~2,63
	Długość wybudowanych dróg dla rowerów	km	0	0,8
	Liczba rozbudowanych Inteligentnych Systemów Transportowych	szt.	0	1
	Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej	szt./rok	288257	294043
	Liczba osób korzystających z wybudowanych, przebudowanych dróg dla rowerów	Liczba osób/rok	0	~10000

Bydgoszcz, 27.06.2017

P.O. DYREKTORA

 Tomasz Szumowski

1.	Nazwa projektu	Budowa bus pasa w ul. Wały Jagiellońskie na odcinku od ul. Nowy Rynek do ul. Zbożowy Rynek	
2.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Miasto Bydgoszcz	
3.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia robót budowlanych kwartał/rok	data zakończenia robót budowlanych kwartał/rok
		III/2017	IV/2020
4.	Szacunkowy koszt całkowity/kwalifikowany / kwota dofinansowania [EUR]	692 680,67 / 563 155,03 / 478 681,77	
5.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Miasto Bydgoszcz/Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy	
6.	Opis projektu	Projekt do realizacji z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 - Poddziałanie 3.5.2 Zrównoważona mobilność miejska i promowanie strategii niskoemisyjnej w ramach ZIT. Przedsięwzięcie realizuje następujące cele rozwojowe: - Art. 5 ust 1 pkt 9 KT: rozwój miast wojewódzkich i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie oraz miast regionalnych i subregionalnych, Realizowany projekt ma na celu usprawnienie ruchu pojazdów transportu publicznego (autobusowego) w centrum miasta. Przekrój ulicy Wały Jagiellońskie nie zapewnia wystarczającego poziomu swobody ruchu przez co przyczynia się do znacznych opóźnień w podróżowaniu. Szczególne dotkliwości dotyczą osób podróżujących transportem autobusowym. Realizacja projektu przyczyni się do skrócenia czasu podróży, zwiększenia dostępności do transportu publicznego. Zadanie planowane do wykonania w systemie „zaprojektuj i wybuduj”. Projekt jest zgodny z Planem Działań na rzecz zrównoważonej energii – Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Bydgoszczy na lata 2014-2020. Projekt jest zgodny z celem strategicznym: transformacja miasta Bydgoszcz w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę efektywności energetycznej, wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych i poprawę, jakości powietrza oraz celami szczegółowymi 1: ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku, o co najmniej 20% w stosunku do roku bazowego. 4: osiągnięcie określonych w Dyrektywie CAFE poziomów dopuszczalnych zanieczyszczeń w powietrzu do roku 2020.. Projekt obejmuje przebudowę ul. Wały Jagiellońskie na odcinku od ul. Nowy Rynek do ul. Zbożowy Rynek w Bydgoszczy polegającą na budowie dodatkowego pasa dla ruchu autobusowego transportu publicznego wraz z niezbędną przebudową układu drogowego. Przewiduje się, że realizacja przedsięwzięcia, w połączeniu z budową bus-pasa w ul. Kolbego i Grunwaldzkiej, poprawi funkcjonowanie linii autobusowych (dziennej i nocnej), wpłynie na skrócenie czasu przejazdu, a także przyczyni się do zwiększenia liczby pasażerów komunikacji publicznej i zmniejszenia liczby samochodów na ulicach. <u>Zakres rzeczowy przedsięwzięcia obejmuje:</u> - budowę bus pasa dla ruchu autobusów transportu publicznego o szerokości 3-3,5m na odcinku od ul. Nowy Rynek do ul. Zbożowy Rynek w kierunku ronda	

		Bernardyńskiego, o długości około 0,3km; • niezbędną przebudowę układu drogowego wraz z modernizacją i instalacją sygnalizacji świetlnej; • budowę i przebudowę infrastruktury towarzyszącej drodze; • przebudowę infrastruktury technicznej; • wykup nieruchomości; • zarządzanie projektem i promocję; • dokumentacja projektowa i studialna. Przewidywane rezultaty: • Wzrost liczby podróży transportem zbiorowym na terenie miasta Bydgoszczy przez skrócenie czasu podróży transportem publicznym autobusowym, • Poprawa dostępności transportu publicznego dla osób z ograniczeniami ruchowymi przez przebudowę infrastruktury przystankowej i przejść dla pieszych, • Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na odcinkach międzywęzłowych stanowiących miejsca szczególnie niebezpieczne w sieci drogowej miasta. Rezultaty te określono na podstawie prognoz, które wykazują zwiększenie potoku pasażerskiego o 2,5%, co ma bezpośredni związek ze zmniejszeniem wykorzystania samochodów osobowych w mieście. Wynika to przede wszystkim z zastosowania rozwiązań udzielających pierwszeństwa dla komunikacji publicznej, zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego (m.in. poprawa bezpieczeństwa i komfortu) oraz rozwoju infrastruktury tramwajowej na terenie miasta. Zmniejszenie natężeń ruchu samochodowego w obszarze objętym projektem ma wpływ na ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza, hałasu oraz niższe zatłoczenie w centrum miasta. Metodologia obliczeń: obliczenia wykonano na podstawie potoku pasażerskiego oraz średniej liczbyjazd na jednym bilecie obowiązującym w Bydgoszczy, dla typowego dnia roboczego. Całość obliczeń odniesiono do skali roku. <u>Przyjmując założenia:</u> • 2,5% większy potok pasażerski • 100g/km - jednostkowa emisja CO₂ dla samochodu osobowego • 0,75 - średnie napelnienie parkingu można oszacować, że dzięki budowie bus pasa uzyska się redukcję CO₂ ~2,56 Mg/rok. Działania planowane do podjęcia: rozpoczęcie procesu przygotowawczego w zakresie opracowania dokumentacji projektowej, następnie, po uzyskaniu wszelkich uzgodnień i pozwoleń wymaganych przepisami prawa, realizacja inwestycji. <u>Harmonogram realizacji projektu:</u> • Projekt koncepcyjny - II kw. 2017 • Studium Wykonalności - II kw. 2017 r. • Planowany termin złożenia wniosku aplikacyjnego 31.07.2017 r. • Projekt budowlany i realizacja - III kw. 2017 – IV kw. 2020		
7.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	długość wyznaczonych bus pasów	(km)	0	0,3
	Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej	szt./rok	488314	500529
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	tony równoważnika CO ₂ /rok	0	~2,56

Bydgoszcz, 22.06.2017

p.o. DYREKTORA

Tomasz Szymański

1.	Nazwa projektu	Budowa bus pasa w ul. Gdańskiej na odcinku od ul. Rekreacyjnej do pętli autobusowej „Mysłęcinek”	
2.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Miasto Bydgoszcz	
3.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia robót budowlanych kwartał/rok	data zakończenia robót budowlanych kwartał/rok
		III/2017	IV/2020
4.	Szacunkowy koszt całkowity/ kwalifikowany / kwota dofinansowania [EUR]	2 193 488,80 / 1 783 324,23 / 1 515 825,59	
5.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Miasto Bydgoszcz/Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy	
6.	Opis projektu	Projekt do realizacji z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 - Poddziałanie 3.5.2 Zrównoważona mobilność miejska i promowanie strategii niskoemisyjnej w ramach ZIT. Przedsięwzięcie realizuje następujące cele rozwojowe: Art. 5 ust 1 pkt 9 KT: rozwój miast wojewódzkich i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie oraz miast regionalnych i subregionalnych, Projekt ma na celu usprawnienie ruchu pojazdów transportu publicznego (autobusowego) na północnym wlocie do Bydgoszczy. Przekrój ulicy Gdańskiej nie zapewnia wystarczającego poziomu swobody ruchu przez co przyczynia się do znacznych opóźnień w podróżowaniu. Szczególnie dotkliwe jest to dla osób podróżujących transportem autobusowym. Realizacja projektu przyczyni się skrócenia czasu podróży, zwiększenia dostępności transportu publicznego autobusowego (Bydgoszcz Leśna) i tramwajowego (pętla przy ul. Rekinowej). Zadanie planowane do wykonania w systemie „zaprojektuj i wybuduj”. Zadanie to usprawni projekt zrealizowany w perspektywie 2007 - 2013 w ramach POliŚ (Budowa zintegrowanego węzła transportowego Bydgoszcz Leśna) poprzez skrócenie czasu przejazdu transportem autobusowym z północnej części obszaru funkcjonalnego (gmina Osielsko). Innym celem projektu jest ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (redukcja zanieczyszczenia). Projekt jest zgodny z Planem Działań na rzecz zrównoważonej energii – Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Bydgoszczy na lata 2014-2020. Projekt jest zgodny z celem strategicznym: transformacja miasta Bydgoszcz w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę efektywności energetycznej, wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych i poprawę jakości powietrza oraz celami szczegółowymi 1: ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku, o co najmniej 20% w stosunku do roku bazowego. 4: osiągnięcie kreślonych w Dyrektywie CAFE poziomów dopuszczalnych zanieczyszczeń w powietrzu do roku 2020.	

Projekt obejmuje rozbudowę ul. Gdańskiej na odcinku od ul. Rekreacyjnej do pętli autobusowej „Myślęcinek” w Bydgoszczy polegającą na budowie dodatkowych pasów dla ruchu autobusowego transportu publicznego wraz z niezbędną przebudową układu drogowego.

Projektowany bus-pas ma zadanie usprawnić ruch autobusów na ul. Gdańskiej oraz zwiększyć dostępność transportową linii tramwajowych, które rozpoczynają swój bieg na pętli „Las Gdański”, położonej przy ul. Rekreacyjnej. Funkcjonowanie bus-pasa ma szczególne znaczenie dla funkcjonowania transportu w czasie obsługi imprez masowych zlokalizowanych na terenie Leśnego Parku Kultury i Wypoczynku „Myślęcinek” oraz w weekendy. Przewiduje się, że przedsięwzięcie to przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin, zwiększenia atrakcyjności transportu zbiorowego i zwiększenia liczby przesiadek z pojazdu indywidualnego na transport miejski.

Zakres rzeczowy przedsięwzięcia obejmuje:

- budowę bus pasów dla ruchu autobusów transportu publicznego o szerokości 3-3,5m w obu kierunkach na odcinku od ul. Rekreacyjnej do pętli autobusowej „Myślęcinek” o długości około 1,35km w każdym kierunku;
- przebudowę pętli autobusowej „Myślęcinek”;
- budowę infrastruktury dla ruchu publicznego transportu zbiorowego;
- niezbędną przebudowę układu drogowego
- budowę i przebudowę infrastruktury towarzyszącej drodze;
- przebudowę infrastruktury technicznej;
- niezbędne wyburzenia nieruchomości;
- wykup nieruchomości;
- zarządzanie projektem i promocję;
- dokumentacja projektowa i studialna.

Przewidywane rezultaty:

- Wzrost liczby podróży transportem zbiorowym na terenie miasta przez skrócenie czasu podróży transportem publicznym autobusowym,
- Poprawa dostępności transportu publicznego dla osób z ograniczeniami ruchowymi przez przebudowę infrastruktury przystankowej i przejść dla pieszych,
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na skrzyżowaniach i odcinkach międzywęzłowych stanowiących miejsca szczególnie niebezpieczne w sieci drogowej miasta.

Rezultaty te określono na podstawie prognoz, które wykazują zwiększenie potoku pasażerskiego o 2,0%, co ma bezpośredni związek ze zmniejszeniem wykorzystania samochodów osobowych w mieście. Wynika to przede wszystkim z zastosowania rozwiązań udzielających pierwszeństwa dla komunikacji publicznej, zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego (m.in. poprawa bezpieczeństwa i komfortu) oraz rozwoju infrastruktury tramwajowej na terenie miasta. Zmniejszenie natężeń ruchu samochodowego w obszarze objętym projektem ma wpływ na ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza, hałasu oraz niższe zatłoczenie w centrum miasta.

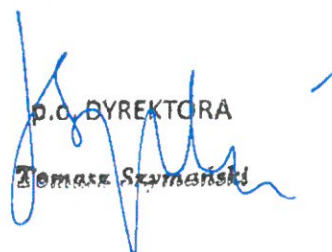
Metodologia obliczeń: obliczenia wykonano na podstawie potoku pasażerskiego oraz średniej liczbyjazd na jednym bilecie obowiązującym w Bydgoszczy, dla typowego dnia roboczego. Całość obliczeń odniesiono do skali roku.

Przyjmując założenia:

- 2,0% większy potok pasażerski
- 100 g/km - jednostkowa emisja CO₂ dla samochodu osobowego

		0,75 - średnie natężenie parkingu można oszacować, że dzięki budowie bus pasa uzyska się redukcję CO ₂ ~1,05 Mg/rok. Działania planowane do podjęcia: rozpoczęcie procesu przygotowawczego w zakresie opracowania dokumentacji projektowej, następnie, po uzyskaniu wszelkich uzgodnień i pozwoleń wymaganych przepisami prawa, realizacja inwestycji. <u>Harmonogram realizacji projektu:</u> - Projekt koncepcyjny - II kw. 2017 - Studium Wykonalności - II kw. 2017 - Planowany termin złożenia wniosku aplikacyjnego - 31.07.2017 r. - Projekt budowlany i realizacja - III kw. 2017 – IV kw. 2020		
7.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Długość wyznaczonych bus pasów	(km)	0	2,7
	Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej	szt./rok	32014	32657
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	tony równoważnika CO ₂ /rok	0	~1,05

Bydgoszcz, 22.06.2017 r


p.o. DYREKTORA
Tomasz Szamanski

1.	Nazwa projektu	Budowa systemu park and ride wraz z realizacją infrastruktury technicznej w Bydgoszczy	
2.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Miasto Bydgoszcz	
3.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia robót budowlanych kwartał/rok	data zakończenia robót budowlanych kwartał/rok
		III/2019	IV/2022
4.	Szacunkowy koszt całkowity/ kwalifikowany / kwota dofinansowania [EUR]	8 554 075,30 / 8 554 075,30 / 7 270 964,00	
5.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Miasto Bydgoszcz/Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy	
6.	Opis projektu	Projekt do realizacji z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 - Poddziałanie 3.5.2 Zrównoważona mobilność miejska i promowanie strategii niskoemisyjnej w ramach ZIT. Przedsięwzięcie realizuje następujące cele rozwojowe: • Art. 5 ust. 1 pkt 2 tiret e) KT: poprawa dostępności kolejowej województwa w transporcie pasażerskim i towarowym, • Art. 5 ust 1 pkt 9 KT: rozwój miast wojewódzkich i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie oraz miast regionalnych i subregionalnych, Projekt jest zgodny z Planem Działań na rzecz zrównoważonej energii – Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Bydgoszczy na lata 2014-2020. Projekt jest zgodny z celem strategicznym: transformacja miasta Bydgoszcz w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę efektywności energetycznej, wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych i poprawę jakości powietrza oraz celami szczegółowymi 1: ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku, o co najmniej 20% w stosunku do roku bazowego. 4: osiągnięcie określonych w Dyrektywie CAFE poziomów dopuszczalnych zanieczyszczeń w powietrzu do roku 2020. Projekt obejmuje budowę systemu park and ride (P&R) dla 14 parkingów: • Grunwaldzka, • Rondo Kujawskie • Bydgoszcz Wschód • Dworzec Główny • Zawisza • Pętla Tatrzńska, • Pętla Piłsudskiego, • Pętla Korfańtego, • Plażowa, • Pętla Rekreacyjna, • Grudziądzka • Pętla Szubińska • Pętla Stomil • Węzeł Zachodni 7 spośród wyżej wymienionych przewidziano do budowy (np.: budowa płyty parkingu wraz drogami dojazdowymi) oraz wyposażenia w system parkingowy (system obsługujący parking oraz	

	budowa niezbędnej infrastruktury technicznej odpowiedzialnej za jego funkcjonowanie, np.: doprowadzenie kabli światłowodowych etc). Są to: • Pętla Tatrzańska, • Pętla Piłsudskiego, • Pętla Korfantego, • Pętla Rekreacyjna, • Parking przy ul. Grudziądzkiej • Pętla Szubińska • Węzeł Zachodni Pozostałe 7 ww. lokalizacji będzie wyposażonych tylko w system parkingowy. Przewiduje się, że realizacja parkingów w systemie Park&Ride spowoduje zmniejszenie ruchu samochodów osobowych w ścisłym centrum miasta, zmniejszenie zatłoczenia w strefie płatnego parkowania, zwiększenie wykorzystania środków transportu zbiorowego. Dodatkowo działanie to spowoduje zmniejszenie sumarycznego strumienia pojazdów dojeżdżających do centrum o ~448,1 tys. poj/rok, co przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości oddziaływania transportu na środowisko naturalne, w tym zmniejszenia emisji spalin, popytu na paliwa pędne, zmniejszenie hałasu komunikacyjnego, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Lokalizacja parkingów przewiduje dogodną zmianę środka transportowego na tramwaj/autobus, zaś w niektórych przypadkach na rower lub w przypadku podróży na krótki dystans – podróże piesze. Planuje się budowę infrastruktury parkingowej wraz z wyposażeniem w 7 lokalizacjach (P&R): <u>Zakres rzeczowy przedsięwzięcia obejmuje:</u> • Budowa systemu P&R wraz z wyposażeniem, • Budowa infrastruktury parkingowej, • Niezbędną przebudowę układu drogowego dla poprawy funkcjonowania transportu publicznego, • Budowę i przebudowę infrastruktury towarzyszącej drodze, • Przebudowę infrastruktury technicznej, • Niezbędne wyburzenia nieruchomości, • Rozbudowę Inteligentnych Systemów Transportowych obejmującą następujące podsystemy: sterowania ruchem, zarządzania transportem zbiorowym oraz infrastrukturą transportową, dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach komunikacji publicznej, monitoringu wizyjnego obszaru funkcjonowania Systemu ITS w zakresie CCTV i ANPR (ARCP), naprowadzania pojazdów na drogi alternatywne za pomocą tablic zmiennej treści typu VMS, • Wykup nieruchomości, • Zarządzanie projektem i promocję, • Dokumentację projektową i studialną. <u>Przewidywane rezultaty:</u> • Zmniejszenie zatłoczenia komunikacyjnego w Bydgoszczy, w szczególności w Śródmieściu, • Zmniejszenie zatłoczenia w Strefie Płatnego Parkowania, • Zwiększenie wykorzystania środków transportu publicznego poprzez zmniejszenie liczby pojazdów wjeżdżających do Miasta, • Promocja Bydgoszczy poprzez włączenie do systemu P&R autobusowych i tramwajowych linii turystycznych, • Ułatwienie osobom przyjeżdżających do Bydgoszczy poruszanie się po Mieście. Przewiduje się również, że budowa systemu park & ride w zaproponowanych lokalizacjach spowoduje zmniejszenie sumarycznego strumienia pojazdów dojeżdżających do miasta centrum o ~ 448,1 tys./rok, co przełoży się na zwiększenie liczby
--	--

		pasażerów komunikacji zbiorowej o ~1 494 poj./dobę <u>Przyjmując założenia:</u> • 1% kierowców pozostawi swój pojazd na parkingu • 100g/km - jednostkowa emisja CO₂ dla samochodu osobowego • 1,3 - napelnienie samochodu osobowego • 0,6 - średnie napelnienie parkingu można oszacować, że dzięki budowie systemu park&ride uzyska się redukcję CO₂ ~146,95 Mg/rok. Etap przygotowania –opis przedmiotu zamówienia. <u>Harmonogram realizacji projektu:</u> • Studium Wykonalności - II kw. 2018 • Planowany termin złożenia wniosku aplikacyjnego - II kw. 2018 r. • Realizacja - III kw. 2019 - IV kw. 2022		
7.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”	szt.	0	7
	Liczba miejsc postojowych wybudowanych w obiektach „parkuj i jedź”	szt.	0	500
	Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	szt.	0	15
	Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej ¹	szt./rok	39 780 000	39 960 000
	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	szt.	0	1
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	tony równoważnika CO ₂ /rok	0	-146,95
	Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	szt./rok	0	90.000

D.O. DYREKTORA
Tomasz Szymanski

¹ Przewidywany wzrost sumarycznego potoku pasażerskiego na wszystkich liniach transportu zbiorowego

Fiszka zgłoszeniowa dla projektów pozakonkursowych w ramach PI 4e

1.	Nazwa projektu	Budowa parkingu „Park and Ride” przy dworcu PKP w Nakle nad Notecią wraz z połączeniem z istniejącą infrastrukturą komunikacyjną	
2.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	kujawsko-pomorskie/nakielski/Nakło nad Notecią	
3.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia robót budowlanych kwartał/rok	data zakończenia robót budowlanych kwartał/rok
		I/2017	IV/2020
4.	Szacunkowy koszt całkowity/ kwalifikowany / kwota dofinansowania [EUR]	1. Koszt szacunkowy – 2 214 000 € 2. Koszt kwalifikowalny – 1 854 500 € 3. Kwota dofinansowania – 1 576 325 €	
5.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Gmina Nakło nad Notecią	
6.	Opis projektu	Projekt do realizacji z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko – Pomorskiego na lata 2014 – 2020, Poddziałanie 3.5.2 Zrównoważona mobilność miejska i promowanie strategii niskoemisyjnej w ramach ZIT. Przedmiotowe zadanie ujęto w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Nakło nad Notecią, przyjętym uchwałą nr XXIII/482/2016 Rady Miejskiej w Nakle nad Notecią z dnia 30.06.2016 r. Istotą realizacji przedmiotowej inwestycji jest zachęcenie do przejazdów środkami transportu proekologicznego osób z Gminy Nakło nad Notecią na kierunku Nakło nad Notecią – Bydgoszcz, co wpłynie na jej ponadregionalny charakter i objęcie działania o znaczeniu strategicznym dla województwa. Dzięki tej inwestycji osoby dojeżdżające z rejonu Nakła nad Notecią do Bydgoszczy będą miały możliwość skorzystania z parkingu, a tym samym dokonania zmiany indywidualnego środka transportu na rzecz transportu zbiorowego. Zastosowane rozwiązanie pozwoli na ograniczenie ruchu komunikacyjnego pomiędzy Nakłem nad Notecią, a Bydgoszczą jak i w samej Bydgoszczy w godzinach szczytu. Ruch drogowy stanie się bezpieczniejszy oraz w tym przedziale czasu płynniejszy. Inwestycja ma na celu wskazanie efektywnego sposobu pokonania danego odcinka drogi od źródła do celu podróży. Efektywność transportu należy rozumieć wielopłaszczyznowo, tj. czas przejazdu, komfort przejazdu, bezpieczeństwo przejazdu, ograniczenie prawdopodobieństwa uczestnictwa w kolizjach i wypadkach drogowych. W związku z realizacją zadania planuje się wprowadzenie ujednoliconego systemu – taryfikatora opłat, gdzie podróżujący, kupując bilet parkingowy w Nakle nad Notecią będą mogli w ramach dokonanej opłaty, korzystać z przejazdu środkami komunikacji publicznej na odcinku Nakło – Bydgoszcz i na terenie Bydgoszczy. Takie rozwiązanie systemowe ma na celu m.in. podniesienie komfortu osób podróżujących. Budowa parkingu typu „Park and Ride” w Nakle nad Notecią oddziaływać będzie na zasadnicze kwestie z punktu widzenia strategii województwa:	

		1. Wpływ na system komunikacji publicznej w obrębie terenów przyległych do miasta Bydgoszcz (podniesienie efektywności systemu), 2. Podniesienie jakości życia mieszkańców województwa poprzez zintegrowanie systemów komunikacyjnych terenów na obrzeżach aglomeracji (większa dostępność do rynku pracy, ośrodków kultury, rozrywki itp.), 3. Obniżenie emisji CO₂ w ramach zmiany prywatnych środków komunikacyjnych na rzecz transportu zbiorowego, 4. Promowanie zdrowego stylu życia. 5. Zwiększenie bezpieczeństwa publicznego Projekt przewiduje również możliwość rozbudowy parkingu Park and Ride o zakres infrastruktury towarzyszącej, tj. drogę dojazdową wraz ze ścieżką rowerową, chodnikami oraz punktami świetlnymi i elementami poprawiającymi poziom bezpieczeństwa zarówno w ruchu kołowym jak i pieszym. Powyższe elementy będą ze sobą ściśle powiązane, dlatego będą tworzyć zharmonizowaną całość. Budowa nowej drogi dojazdowej do miejsc postojowych przyczyni się do płynnej obsługi komunikacyjnej użytkowników parkingu. Połączenie drogi dojazdowej stanowiącej integralną część całej inwestycji, wiąże się z: - promocją transportu efektywnego, spełniającego oczekiwania społeczeństwa, - poprawą wydajności ekonomicznej, - minimalizacją szkodliwego wpływu indywidualnych środków transportu na: zdrowie publiczne, środowisko przyrodnicze, gospodarkę i urbanistykę. Parking Park and Ride w Nakle nad Notecią będzie pełnił również funkcję charakterystyczną dla parkingów typu „Park and Bike”, tj. w ramach oferty funkcjonowania parkingu, a tym samym w celu zwiększenia atrakcyjności obiektu planuje się budowę ścieżki rowerowej wzdłuż drogi dojazdowej oraz przechowalnię rowerów na co najmniej 30 miejsc postojowych. System zakładałby wykorzystanie roweru jako pierwszego ogniwa podróży, co spowodowałoby dodatkową eliminację przejazdów samochodami prywatnymi w ramach obecnie preferowanych zachowań pro-zdrowotnych i pro - ekologicznych. Tak przedstawione rozwiązanie w znaczący sposób wpłynie na zminimalizowanie skutków emisji CO₂ i będzie spójne z przyjętymi założeniami gospodarki niskoemisyjnej. W ramach budowy parkingu przyjęto do realizacji rondo, które w dużym stopniu przyczyni się do płynnego połączenia komunikacyjnego parkingu z istniejącą infrastrukturą drogową na terenie miasta. Przy obecnie funkcjonującej organizacji ruchu oraz możliwych rozwiązaniach projektowych zjazd na parking od strony zachodniej jest możliwy tylko i wyłącznie w sytuacji pokonania dodatkowych odległości. W związku z powyższym budowa ronda wraz z drogą dojazdową wpłynie bezpośrednio na zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów w centrum miasta, co z kolei przełoży się na zwiększenie efektywności wykorzystania transportu publicznego i tym samym redukcję emisji CO₂. Przyjęte rozwiązania bezpośrednio przyczynią się do: - lepszego skomunikowania parkingu z istniejącą infrastrukturą drogową na terenie miasta, - zwiększenia komfortu podróży,
--	--	--

		- skrócenia czasu dojazdu do parkingu, - zmniejszenia emisji CO₂. Realizacja działań i inwestycji opisanych wyżej będzie służyła wprowadzeniu na terenie Nakła nad Notecią transportu zrównoważonego. Miarą realizacji zaproponowanych przedsięwzięć będzie przede wszystkim efektywność i wydajność systemu transportowego, ale także minimalizowanie negatywnych skutków środowiskowych. Jednym z elementów przedmiotowej inwestycji będzie budowa portierni z ogólnodostępnym węzłem sanitarnym. Zakłada się, iż jako jeden z komponentów całej inwestycji w znaczący sposób wpłynie na właściwe funkcjonowanie całego obiektu zgodnie z założeniami, tj. parking dla podróżnych dojeżdżających m.in. do Bydgoszczy oraz na ogólną politykę parkingową. Ma ona na celu zapewnienie sprawnej obsługi osób korzystających na co dzień z parkingu. Tym samym będzie oddziaływać na poziom bezpieczeństwa, a także wzbudzać zaufanie u osób korzystających z planowanej inwestycji, którzy na czas podróży pozostawiać będą indywidualne środki komunikacyjne na terenie parkingu na rzecz transportu zbiorowego. Realizacja projektu pn.: „Budowa parkingu Park and Ride przy dworcu PKP w Nakle nad Notecią wraz z połączeniem z istniejącą infrastrukturą komunikacyjną” będzie polegała na realizacji następujących działań: A – Tereny utwardzone: 1. Budowa miejsc postojowych, 2. Budowa drogi wewnętrznej, 3. Budowa wjazdów i wyjazdów, 4. Zatoka autobusowa, 5. Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi dojazdowej, 6. Budowa ronda. B – Infrastruktura towarzysząca 1. Budowa oświetlenia, 2. Budowa kanalizacji deszczowej, C – Obiekty kubaturowe 1. Budowa portierni z ogólnodostępnym węzłem sanitarnym, Koszt inwestycji (netto) z podziałem na poszczególne działania: 1. Roboty drogowe (roboty przygotowawcze, konstrukcje nawierzchni, elementy ulic, zieleni) – 2 841 000,00 zł, (3 494 430 zł brutto) 2. Budynek portierni wraz z toaletą – 307 000,00 zł, (377 610 zł brutto) 3. Instalacja zewnętrzna w obrębie parkingu (branża wod – kan) – 823 000,00 zł, (1 012 290 zł brutto) 4. Instalacja zewnętrzna w obrębie parkingu (branża elektryczna) – 335 300,00 zł, (412 419 zł brutto) 5. Prace wykończeniowe (wiaty, stojaki rowerowe, itp.) – 23 600,00 zł, (29 028 zł brutto) 6. Inne prace – 400 000,00 zł, (492 000 zł brutto) 7. Modernizacja drogi dojazdowej – 750 000,00 zł, (922 500 zł brutto) 8. Ścieżka rowerowa – 160 000,00 zł, (196 800 zł brutto) 9. Kanalizacja deszczowa w obrębie parkingu –
--	--	--

		262 500,00 zł, (322 875 zł brutto) 10. Rondo (ul. Mrotecka) – ok. 2 000 000,00 zł (2 460 000 zł brutto). Harmonogram realizacji projektu: 1. 01.2017 – 02.2017 – opracowanie koncepcji, 2. 03.2017 – 07.2017 – opracowanie programu funkcjonalno – użytkowego, uzyskanie decyzji środowiskowej, 3. 08.2017 – 10.2017 – wybór wykonawcy (formuła: zaprojektuj i wybuduj), złożenie wniosku o dofinansowanie, 4. 11.2017 – 08.2018 – opracowanie dokumentacji projektowej, 5. 08.2018 – 09.2020 – realizacja zadania 6. 10.2020– 12.2020 – prace odbiorowe Planowany termin rozpoczęcia inwestycji: 01.2017 Planowany termin zakończenia inwestycji: 12.2020 Gmina Nakło nad Notecią planuje złożyć wniosek aplikacyjny na dofinansowanie przedmiotowej inwestycji: 10.2017		
7.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	1. Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „Parkuj i jedź”	szt.	0	32 240
	2. Liczba miejsc postojowych w wybudowanych „Parkuj i jedź”	szt.	0	176 ¹
	3. Liczba wybudowanych obiektów „Parkuj i jedź”	szt.	0	1
	4. Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych	szt.	0	17
	5. Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	szt.	0	1

¹ Wartość obejmuje wszystkie miejsca postojowe, łącznie z miejscami postojowymi dla osób niepełnosprawnych.

	6. Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	t/CO ₂ /rok	0	361,58
	7. Długość wybudowanych dróg dla rowerów	km	0	1,29 ²
	8. Liczba osób korzystających z wybudowanych dróg dla rowerów	szt.	0	1000

Burmistrz

Sławomir Nopierała

GINA NAKŁO n. NOTECIA
89-100 NAKŁO n. Notecią
ul. Ks. Skargi 7, tel. 052 386 7901
pow. Nakielski
woj. kujawsko - pomorskie
NIP 5581768632, Reg: 092350895

² Długość ścieżki rowerowej stanowi sumę wybudowanej ścieżki rowerowej i wydzielonego pasa w drodze dojazdowej na terenie parkingu.

Fiszka zgłoszeniowa dla projektów pozakonkursowych w ramach PI 4e

1.	Nazwa projektu	Budowa parkingu „Park & Ride” w Szubinie	
2.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Kujawsko-Pomorskie/Nakielski/Szubin	
3.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia robót budowlanych mm.rok	data zakończenia robót budowlanych mm.rok
		01.2018	10.2019
4.	Szacunkowy koszt całkowity/ kwalifikowany / kwota dofinansowania [EUR]	935.273,74/935.273,74/794.982	
5.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Gmina Szubin	
6.	Opis projektu	<i>„Projekt do realizacji z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko Pomorskiego na lata 2014-2020 – Poddziałanie 3.5.2 Zrównoważona mobilność miejska i promowanie strategii niskoemisyjnej w ramach ZIT”</i> Następstwem działań związanych z zintegrowanymi systemami komunikacyjnymi w Bydgoszczy jest przeniesienie tej formy na obszary pogranicza aglomeracji. Gmina Szubin w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko - Pomorskiego na lata 2014-2020 - Poddziałanie 3.5.2 Zrównoważona mobilność miejska i promowanie strategii niskoemisyjnych w ramach ZIT planuje wybudować parking typu „Park and Ride” wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Istotą działania będzie dojazd samochodem osobowym do przystanku komunikacji zbiorowej, pozostawienie samochodu na parkingu i dalsza podróż do Bydgoszczy środkami komunikacji zbiorowej. Celem takiego rozwiązania ma być przejęcie przez komunikację zbiorową części ruchu samochodowego zmierzającego z obszaru Szubina do Bydgoszczy. Inwestycja ta jest spójna ze Strategią Rozwoju Województwa Kujawsko – Pomorskiego w zakresie rozwoju transportu zbiorowego oraz Planem Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Szubin Działanie V „Promowanie i rozwój gospodarki Publicznej”. Głównym celem budowy „Parkuj i jedź” jest zachęcanie do przejazdów środkami transportu pro ekologicznego osób z Gminy Szubin na kierunku Szubin – Bydgoszcz-Szubin. Przyjęte rozwiązania docelowo mają charakter zintegrowany z działaniami w zakresie rozwoju komunikacji publicznej na terenie miasta Bydgoszcz co przemawia za zaakceptowaniem przesłanek strategicznych dla województwa. Dzięki tej inwestycji z 2.076 osób (liczba zatrudnionych osób w Bydgoszczy według danych Izby Skarbowej w Bydgoszczy 2014 r.) co najmniej 150 osób (tj. około 7 %) na co dzień dojeżdżających do Bydgoszczy będzie mogło skorzystać z parkingu, a tym samym dokona zmiany indywidualnego środka transportu na transport zbiorowy. Wpłynie to pozytywnie na zwiększenie płynności ruchu komunikacyjnego na trasie pomiędzy Szubinem, a Bydgoszczą, a to z kolei przekłada się na redukcję emisji zanieczyszczeń powietrza, zmniejszenie emisji hałasu oraz dodatkowo na	

	poprawę bezpieczeństwa drogowego poprzez ograniczenie prawdopodobieństwa uczestnictwa w kolizjach lub wypadkach drogowych. Większa liczba osób od miejsc parkingowych wynika z faktu, że do wyliczenia ilości osób korzystających z parkingu przyjęto wykonywanie pracy na różnych zmianach oraz dojazd do miejsca „P&R” przez średnio dwie osoby jednym samochodem np. w przypadku małżeństw. Rozważane są różne metody motywacji mieszkańców do pozostawienia na „Park&Ride” samochodu prywatnego i skorzystania z komunikacji zbiorowej. Główną z nich jest powiązanie opłat parkingowych w Szubinie z opłatami za przejazdy środkami komunikacji miejskiej w Bydgoszczy. W ramach projektu planuje się: • Budowę parkingu dla samochodów osobowych dla około 126 pojazdów w tym 4 miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych • Budowę peronu dla autobusów wraz z zatoczkami • miejsca przechowania rowerów- garaży dla rowerów oraz stojaków rowerowych łącznie dla ok. 30 rowerów, • Wybudowanie drogi dojazdowej (jezdni, chodniki, ścieżka rowerowa) do miejsca przeznaczonego pod parking „parkuj i jedź”, o długości ok. 290 m • Budowę oświetlenia ulicznego, • Budowę ronda, wraz z czterema ok. 50 metrowymi odcinkami dróg (w sumie ok. 200 m), • Budowę ścieżek rowerowych o łącznej długości ok. 650 m (290 m wzdłuż nowo budowanej drogi dojazdowej, 150 m wzdłuż przebudowywanego odcinka ul. Tysiąclecia, 4x50 m w ramach budowanego ronda) • Przebudowę odcinka ul. Tysiąclecia, o długości ok. 150 m, • Realizacja wraz z miastem Bydgoszcz wspólnego systemu zarządzającego mającego na celu wprowadzenie tzw. „wspólnego biletu” tj. powiązanie opłat parkingowych w Szubinie z opłatami za przejazdy środkami komunikacji miejskiej w Bydgoszczy W ramach zadania planowana jest budowa zatok autobusowych wraz z wiatami. Obecnie przystanki autobusowe znajdują się przy ul. Kcyńskiej, gdzie w pobliżu nie ma terenu na lokalizację Park&Ride. W związku z czym podjęto decyzję o lokalizacji Park&Ride pomiędzy ul. Kcyńską, a ul. Tysiąclecia w Szubinie. Po zrealizowaniu inwestycji istniejące przystanki autobusowe przy ul. Kcyńskiej zostaną przeniesione na zrealizowany Park&Ride. Ponadto w pobliżu Park&Ride znajduje się osiedle jednorodzinne i wielorodzinne. Bliskość miejsca zamieszkania od projektowej inwestycji dodatkowo ma zmotywować mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego. W celu możliwie najkrótszego dojazdu do Park&Ride konieczna jest budowa drogi dojazdowej, chodnika oraz ścieżki rowerowej od ul. Kcyńskiej do ul. Tysiąclecia. Projektowana droga dojazdowa będzie miała długość ok. 290 m. Projektowane rondo stanowi bezpieczne rozwiązanie komunikacyjne na niebezpiecznym skrzyżowaniu ulic Tysiąclecia, Ogrodowej i Pałuckiej, które to ulice stanowią dojazd dla samochodów osobowych do parkingu. W obrębie ronda planowane jest również wybudowanie ścieżki rowerowej łączącej się z istniejącą
--	---

		ścieżką na ul. Paluckiej oraz z projektowaną ścieżką wzdłuż drogi dojazdowej. Konieczne jest także przebudowanie odcinka ul. Tysiąclecia, o długości ok. 150 m, w zakresie niezbędnym do obsługi parkingu oraz ok. 200 m w ramach budowy ronda. Powyższe inwestycje stanowią całość funkcjonalno - użytkową z P&R i wpłyną na poprawę bezpieczeństwa dojazdu dla użytkowników. Ponadto w celu poprawy bezpieczeństwa osób, które będą korzystały z przedmiotowego obiektu wzdłuż projektowanej drogi planowana jest budowa punktów świetlnych. Wyżej wymienione rozwiązanie umożliwi potencjalnym podróżnym dojazd prywatnym samochodem lub rowerem na parking, a następnie skorzystanie z transportu zbiorowego, co spowoduje zmniejszenie emisji do atmosfery CO₂. Przewiduje się, że po zrealizowaniu przedmiotowego zadania nastąpi zmniejszenie emisji spalin z tytułu zmiany środka transportu z samochodu na komunikację zbiorową o około 146,68 tony równoważnika CO₂/rok. Parking projektowany jest na terenie należącym do Gminy Szubin, który położony jest w centrum miasta pomiędzy ul. Kcyńską, a ul. Tysiąclecia. Planowana lokalizacja nie posiada odpowiedniego dojazdu z ul. Kcyńskiej. W powyższym stanie rzeczy wraz z budową parkingu koniecznym staje się budowa drogi umożliwiającej dojazd do parkingu z ul. Kcyńskiej, która jest główną drogą przebiegającą przez miasto Szubin. Nowo wybudowana droga stanowić będzie dogodny dojazd do parkingu i przystanku autobusowego zarówno dla samochodów osobowych oraz pojazdów transportu zbiorowego, przyjeżdżających zarówno od strony Kcyni, Żnina, Nakła jak i Bydgoszczy. W ramach inwestycji na terenie parkingu planowane jest wydzielenie miejsca ze specjalnymi boksami i stojakami do przechowywania około 30 rowerów. Powyższe spowoduje propagowanie zdrowego trybu życia wśród mieszkańców, odciążenie ruchu samochodów osobowych w mieście oraz zmniejszenie emisji CO₂ do atmosfery. Koszt całkowity zadania wyniesie około 4.050.390,00 zł. 935.273,74 EURO) z czego: • 1.397.280,00 zł (322.645,30 Euro) stanowi koszt budowy parkingu, wraz z oświetleniem i peronem • 1.182.030,00 zł (272.942,02 Euro) stanowi koszt budowy drogi dojazdowej wraz z chodnikami i ścieżką rowerową o długości ok. 290 m • 541.200,00 zł koszt przebudowy odcinka drogi Tysiąclecia o długości ok. 150 m (124.968,25) • 929.880,00 zł (214.718,17 Euro) stanowi koszt budowy ronda Projekt w części dotyczącej zrealizowania-wdrożenia systemu mającego na celu powiązanie opłat parkingowych w Szubinie z opłatami za przejazdy środkami komunikacji miejskiej w Bydgoszczy tzw. „systemu wspólnego biletu” będzie realizowana wspólnie z Miastem Bydgoszcz. Złożenie wniosku aplikacyjnego nastąpi do 15.10.2017 r.		
7.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa

Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	szt.	0	15.200*
Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”	Szt.	0	1
Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	Szt.	0	126
Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	Szt.	0	4
Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	tony równoważnika CO2/rok	0	146,68*
Długość wybudowanych dróg dla rowerów	Km	0	0,650*
Liczba osób korzystających z wybudowanych przebudowanych dróg dla rowerów	osoby	0	500*
Harmonogram realizacji Inwestycji			
Rodzaj prac	data rozpoczęcia mm.rok	data zakończenia mm.rok	
Opracowanie dokumentacji projektowej	01.2016	06.2017	
Złożenie wniosku aplikacyjnego	10.2017	10.2017	
Realizacja robót budowlanych	01.2018	10.2019	

*Podano szacunkowe wartości wskaźników oraz kosztów całkowitych. Wartości te zostaną zweryfikowane po opracowaniu dokumentacji projektowej.

Wskaźnik szacowanego rocznego spadku emisji gazów cieplarnianych obliczono zgodnie z metodologią:

15200 szt - liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” (na rok) x 1,93 osób - założona średnia liczba pasażerów w aucie (wskaźnik napelnienia pojazdów indywidualnych dla dróg krajowych, przyjęty na podstawie Studium transportowego dla województwa kujawsko-pomorskiego) x 50 km - liczba kilometrów podróży transportem publicznym (trasa Szubin-Bydgoszcz-Szubin) x 100 g.

Szubin, 28.06.2017 r.

Z up. BURMISTRZA

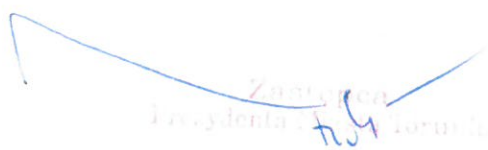
Krzysztof Słoch
ZASTĘPCA BURMISTRZA

Fiszka zgłoszeniowa dla projektów pozakonkursowych w ramach PI 4e

1.	Nazwa projektu	Przebudowa układu torowo-drogowego w ul. Wały gen. Sikorskiego i al. Jana Pawła II wraz z budową pasa tramwajowo – autobusowego w Toruniu – BiT-City II	
2.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Gmina Miasta Toruń	
3.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia robót budowlanych kwartał/rok	data zakończenia robót budowlanych kwartał/rok
		IV kw. 2018	IV kw. 2020
4.	Szacunkowy koszt całkowity/ kwalifikowany / kwota dofinansowania [EUR]	12 446 078,00 / 10 118 763,00 / 8 499 716,78	
5.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Gmina Miasta Toruń / Miejski Zakład Komunikacji w Toruniu Sp. z o.o.	
6.	Opis projektu	Projekt jest przewidziany do realizacji z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko - Pomorskiego na lata 2014-2020 – Poddziałanie 3.5.2 Zrównoważona mobilność miejska i promowanie strategii niskoemisyjnej w ramach ZIT. Projekt jest zgodny z celami, o których jest mowa w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miasta Toruń na lata 2015 – 2020, tj. w punktach: 1) 2.2.4. Transport; 2) 2.3.3. Transport; 3) 4.2.3. Transport; 4) 5.3. Wskaźniki monitorowania. Ponadto, projekt jest wymieniony w PGN do realizacji w latach 2015-2022 w ramach grupy projektów BiT – City II (pkt 4.2.3. Transport, nr działania 24). Zakres rzeczowy przedsięwzięcia obejmuje: • modernizację linii tramwajowej, • budowę pasa tramwajowo - autobusowego w ul. Wały gen. Sikorskiego i Al. Jana Pawła II wraz z przebudową układu drogowego. Przebudowa układu drogowego jest niezbędna do realizacji zadania inwestycyjnego. Budowa węzła tramwajowo – autobusowego w Alei św. Jana Pawła II, bus pasów wymaga przebudowy układu drogowego w Al. św. Jana Pawła II i ul. Wałów gen. Sikorskiego, m.in. zmianę geometrii jezdnii w tym zmiana szerokości pasa drogowego, wydzielenie ruchu rowerowego i uporządkowanie ciągów komunikacji pieszej. Projekt wpisuje się w koncepcję mobilności miejskiej, której celem jest: 1) zwiększenie efektywności transportu pasażerów w mieście; 2) zapewnienie wszystkim mieszkańcom dostępności do miejsc pracy i usług; 3) zapewnienie komfortu i bezpieczeństwa transportu miejskiego; 4) poniesienie atrakcyjności i jakości środowiska miejskiego. Dzięki temu uzyskamy: 1) lepszą dostępność do transportu publicznego – poprawa sytuacji mieszkańców w zakresie ich podróżowania i dostępności do obszarów miejskich oraz usług; 2) dostosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych, starszych i podróżujących z dziećmi 3) wyższy poziom życia – oznacza planowanie dla ludzi, a nie samochodów i ruchu; 4) tworzenie przestrzeni publicznej o wyższej jakości oraz wyższego bezpieczeństwa dla pasażerów; 5) uporządkowanie przestrzeni miejskiej w bezpośrednim	

	sąsiedztwie zespołu staromiejskiego wpisanego na listę światowego dziedzictwa kulturowego UNESCO. Projekt ma przeciwdziałać zmniejszaniu się liczby osób korzystających z transportu zbiorowego, integrować środki transportu w węzłach przesiadkowych co będzie skutkowało lepszą integracją gałęzi transportu (kołowego i szynowego). Promowanie zrównoważonej mobilności miejskiej poprzez m.in. inwestycje w infrastrukturę i tabor „czystej” komunikacji publicznej. Pozwoli na promowanie „czystego” transportu miejskiego uwzględniającego rosnące potrzeby mobilności mieszkańców i ich obszarów funkcjonalnych oraz zwiększy udogodnienia dla podróży multimodalnych. Przewidywane rezultaty: • szersze wykorzystanie bardziej efektywnego transportu publicznego i niezmotoryzowanego indywidualnego poprzez poprawę jakości obsługi transportem zbiorowym: – poprawa oferty przewozowej, – wzrost niezawodności funkcjonowania połączeń komunikacyjnych, – uatrakcyjnienie połączeń międzydzielnicowych, – zwiększenie komfortu podróży. • Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców. • Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz niższe zatłoczenie poprzez zmniejszenie wykorzystania samochodów osobowych na rzecz transportu zbiorowego. • Poprawa sprawności funkcjonowania układu ulicznego, zwłaszcza w przeciążonym ruchem obszarze centralnym zwiększy bezpieczeństwo ruchu drogowego. Przewidywany harmonogram realizacji projektu: 1) opracowanie koncepcji projektowych: 06.2015 r. ÷ 08.2016 r.; 2) uzyskanie decyzji OOS: 10.2016 r. ÷ 06.2017 r.; 3) opracowanie studium wykonalności oraz wniosku o dofinansowanie: 07.2016 r. ÷ 12.2016 r.; 4) opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem niezbędnych decyzji administracyjnych zezwalających na prowadzenie robót budowlanych: 04.2017 r. ÷ 10.2018 r.; 5) uzyskanie decyzji administracyjnej dla realizacji inwestycji: 10.2018 r. 6) prowadzenie nadzoru budowlanego: 04.2017 ÷ 02.2022 r.; 7) roboty budowlane: 11.2018 r. ÷ 11.2020 r.; 8) promocja projektu: 03.2018 r. ÷ 12.2021 r.; Przewidywana gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego: 03.2017 r. Okres realizacji projektu: czerwiec 2015 r. – luty 2022 r. Na dzień przygotowania fiszki zgłoszeniowej kosztem niekwalifikowanym jest: 1) podatek VAT od towarów i usług.			
7.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (CI34)	[tony równoważnika CO ₂ /rok]	1,06 Mg CO ₂	
	Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej	[szt. / rok]	0	8 500
	Długość przebudowanych dróg dla rowerów	[km]	0	1,0
	Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra (CI 15)	[km]	0	1,25

	Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	[szt.]	0	1
	Długość wyznaczonych bus pasów	[km]	0	0,55
	Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej	[km]	0	1,25


 Zastępca
 Prezydenta Miasta Torunia
 Elżbieta Fiderus

Fiszka zgłoszeniowa dla projektów pozakonkursowych w ramach PI 4e

1.	Nazwa projektu	Budowa parkingów Park&Ride w ramach realizacji planu gospodarki niskoemisyjnej w Toruniu – BiT-City II	
2.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Gmina Miasta Toruń	
3.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia robót budowlanych kwartał/rok	data zakończenia robót budowlanych kwartał/rok
		I kw. 2018	I kw.. 2020
4.	Szacunkowy koszt całkowity/ kwalifikowany / kwota dofinansowania [EUR- 4,3310/ PLN]	4 510 505,66/ 4 468 944,82/ 3 017 231,22 19 535 000,00/ 19 355 000 /13 067 628,41 (brutto)	
5.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Gmina Miasta Toruń / Miejski Zarząd Dróg w Toruniu	
6.	Opis projektu	Wyczerpywanie się przepustowości układu komunikacyjnego w godzinach szczytu jest powodem wielu utrudnień w ruchu śródmiejskim. Brak sprawnego przejazdu przez miasto wpływa także na ograniczenie płynnego przemieszczania się wszystkich użytkowników ruchu, co znacznie utrudnia prawidłowe funkcjonowanie miasta. Pomimo realizacji wielu projektów drogowych, które poprawiły jakość ruchu, Toruń w dalszym ciągu zmaga się z uciążliwościami komunikacyjnymi. Wciąż rosnąca liczba pojazdów i duże natężenie ruchu powodują, że w wielu strategicznych punktach miasta mamy do czynienia z przeciążeniem układu komunikacyjnego. Z uwagi na wielkość miasta i charakter układu drogowego, szczególnie obciążone jest centrum miasta, na obszarze którego od dawna brakuje miejsc parkingowych. Poza tym obszarem problemy komunikacyjne występują we wszystkich dzielnicach przylegających do centrum tj. Przedmieście Bydgoskie, Chelmińskie, Jakubskie jak również w nieco mniejszym stopniu w pozostałych rejonach miasta. Wpływ na tę sytuację ma wiele czynników wynikających ze specyfiki miasta, a w szczególności szybki rozwój gospodarczy, intensywny ruch turystyczny oraz uniwersytecki charakter. Warunkiem niezbędnym do poprawy jakości przestrzeni miejskiej oraz redukcji uciążliwości ruchu drogowego będzie zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w mieście poprzez stworzenie atrakcyjnej alternatywy w stosunku do indywidualnej komunikacji samochodowej. Idea ograniczenia ruchu samochodowego w centrum miasta jest realizowana poprzez rozwój komunikacji publicznej, która zapewnia sprawny dojazd z innych rejonów miasta szybko i z dużą częstotliwością. W celu poprawy płynności i bezpieczeństwa ruchu, Gmina Miasta Toruń od dawna prowadzi działania dotyczące rozwoju systemu transportu zbiorowego (rozwój komunikacji tramwajowej) oraz priorytetyzacji ruchu pieszego i rowerowego. Elementem uzupełniającym i integrującym cały system komunikacji w Toruniu będzie budowa systemu parkingów typu Park&Ride, które będą zachęcać kierowców	

		do korzystania z komunikacji miejskiej. Główną ideą jest to, że parkingi zlokalizowane na obrzeżach miasta umożliwią bezpieczne zaparkowanie samochodu i skorzystanie z kontynuowania podróży do centrum Torunia komunikacją miejską. Dzięki temu mieszkańcy, turyści i studenci będą mogli swobodnie poruszać się po mieście, a podróż tramwajem lub autobusem będzie oznaczać skrócenie czasu dojazdu do celu. Lokalizacja parkingów park&ride w Toruniu jest ściśle związana z budową i uruchomieniem nowych połączeń linii tramwajowych. Wdrażanie polityki parkingowej i ułatwianie podróży multimodalnych wpłynie na ograniczenie dojazdów samochodami do centrum miasta, co wpisuje się w koncepcję mobilności miejskiej. Dzięki temu wzrost znaczenia transportu publicznego przy jednoczesnym ograniczaniu transportu indywidualnego przyczyni się do zmniejszenia emisji szkodliwych substancji do środowiska. Realizacja projektu bezpośrednio wpisuje się w następujące dokumenty strategiczne: - Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miasta Toruń na lata 2015-2020: ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z obszaru gminy o 20% do roku 2020 w stosunku do roku bazowego (rok 1998). Jednym z głównych czynników wpływających na stan powietrza w Toruniu jest komunikacja prywatna. Aby zredukować emisję liniową z zakresu transportu indywidualnego powinno się podjąć m.in. następujące działania: - budowa parkingów Park&Ride, - tworzenie ułatwień służących przyjaznemu dla użytkownika łączeniu podróżowania transportem indywidualnym i publicznym lub rowerowym i pieszym. Zgodnie z prognozą ujętą w Planie gospodarki niskoemisyjnej natężenie ruchu pojazdów w Toruniu będzie się zwiększać, co będzie miało przełożenie na emisję zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu, a także na bezpieczeństwo ruchu i przepustowość dróg. Realizacja projektu jest zgodna z celami Planu gospodarki niskoemisyjnej, ponieważ zakłada ograniczenie emisji gazów cieplarnianych oraz podwyższenie jakości środowiska. Promowanie niskoemisyjnych form komunikacji miejskiej poprzez budowę parkingów wpłynie na rozwój zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości. Realizacja celów PGN przyczyni się do przywrócenia standardów jakości powietrza, zmniejszenia stężeń substancji zanieczyszczających w powietrzu oraz zachowania i ochrony środowiska naturalnego. - Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Torunia na lata 2013-2035 - w celu uniknięcia wzrostu zatłoczenia na ulicach miasta i wydatkowania nadmiernych środków na rozbudowę sieci drogowej polityka miasta zmierza do podnoszenia atrakcyjności transportu zbiorowego. W mieście zakłada się osiągnięcie następującego podziału modalnego: 45% podróży transportem zbiorowym i 10% podróży rowerem. Realizacja tych działań sprawi, że Toruń stanie się miastem bardziej przyjaznym dla mieszkańców i turystów. Głównym założeniem jest wprowadzenie priorytetu dla transportu zbiorowego wraz z działaniami na rzecz jego usprawnienia m.in. poprzez tworzenie integracyjnych węzłów przesiadkowych umożliwiających wybór alternatywnego środka komunikacji. Przedsięwzięcie należy do projektów zawierających elementy minimalizujące negatywne oddziaływanie na środowisko. W tym przypadku są to w szczególności działania redukujące
--	--	--

	zanieczyszczenia powietrza, a w ślad za tym promujące ograniczanie emisji gazów cieplarnianych. Realizacja projektu wpisuje się w plan gospodarki niskoemisyjnej, obejmujący swoim zakresem zagadnienia związane ze zrównoważoną mobilnością miejską. Planowane działania będą miały znaczący wpływ na zmniejszanie zatłoczenia motoryzacyjnego w mieście, poprawę płynności ruchu i ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne. Projekt zawiera elementy redukujące oddziaływanie szkodliwych dla środowiska czynników (zmniejszenie emisji hałasu i spalin) i w ten sposób będzie służył poprawie środowiska naturalnego (pozytywny wpływ na klimat akustyczny i jakość powietrza). Ponadto promowanie transportu zbiorowego i wspieranie gospodarki niskoemisyjnej wpłynie na rozwój zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej. Zadanie dotyczy poprawy płynności i bezpieczeństwa ruchu. Zadanie to jest związane z ograniczeniem zatłoczenia motoryzacyjnego w centrum miasta poprzez rozwój komunikacji publicznej i stworzenie atrakcyjnej alternatywy w stosunku do indywidualnej komunikacji samochodowej. <u>Zakres rzeczowy przedsięwzięcia:</u> • wykupy gruntów w przypadku, gdy nie stanowią one własności Gminy Miasta Torunia; • budowa systemu parkingów Park&Ride zintegrowanych z systemem transportu publicznego, zlokalizowanych na peryferyjnych osiedlach miasta a jednocześnie w pobliżu linii komunikacji publicznej. • powstaną cztery kompleksy parkingowe-:w następujących lokalizacjach : ➤ ul. Dziewulskiego – 110 miejsc ➤ ul. Olimpijska – 140 miejsc ➤ ul.Gagarina/ul.Szosa Okrężna w pobliżu pętli tramwajowo autobusowej - 150 miejsc. Decyzja o lokalizacji przedmiotowego parkingu wynika m.in. z planowanej realizacji budowy kolejnego etapu Trasy Średnicowej Północnej na odcinku od ul. Szosa Chelmińska do ul. Szosa Okrężna oraz przebiegu linii tramwajowych i autobusowych istniejących na tym obszarze. Przedmiotowy parking będzie pełnił strategiczną funkcję ze względu na lokalizację miejsc użyteczności publicznej o szczególnym znaczeniu dla mieszkańców miasta (tj. Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Wojewódzki Szpital Zespolony, Stadion żużlowy Motoarena, toruńskie lotnisko, kluby studenckie, Aula Uniwersytecka generująca dużą ilość wydarzeń kulturalnych). ➤ ul. Turystyczna - 46 miejsc wraz z drogą manewrową i chodnikami.. • system zarządzania parkingami • system wykazujący zajętość miejsc wprowadzający do projektu element ITS • budowa infrastruktury: oświetlenia, wodno-kanalizacyjnej, oznakowania oraz nasadzeń zieleni wokół parkingów. • nadzór inwestorski • działania promocyjne. <u>Przewidywane rezultaty:</u> • wzrost znaczenia transportu publicznego przy jednoczesnym ograniczaniu znaczenia transportu
--	---

		indywidualnego oraz ograniczeniu emisji szkodliwych substancji do środowiska; • zmniejszenie emisji hałasu i drgań; • ułatwienie podróży multimodalnych bez ograniczania dostępu mieszkańcom gmin do centrów ośrodków miejskich; • poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego; • ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta; • rozwój komunikacji publicznej i transportu zbiorowego; • poprawa przepustowości i płynności ruchu; • poprawa jakości środowiska poprzez zmniejszenie ruchu kołowego w centrum; • poprawa wizerunku miasta Torunia; • zwiększenie mobilności uczestników komunikacji zbiorowej. <u>Harmonogram realizacji projektu:</u> - opracowanie koncepcji wraz z programem funkcjonalno – użytkowym - sierpień 2017 r. - ogłoszenie przetargu nieograniczonego w systemie „zaprojektuj i buduj” – sierpień 2017 r. Dalsza realizacja projektu tj. opracowanie dokumentacji projektowo – kosztorysowej oraz wykonanie robót budowlanych przebiegać będzie w systemie „zaprojektuj i buduj”. Wykonawca przedsięwzięcia w harmonogramie rzeczowo- finansowym określi następujące terminy : - wykonania dokumentacji projektowo- kosztorysowej, - pozyskania decyzji administracyjnych (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach oraz pozwolenia na budowę), - wykonanie robót budowlanych. Realizacja projektu pod względem rzeczowym (dokumentacja budowlana i wykonanie robót) 06.2017 do 03.2020. Opracowanie studium wykonalności: - sierpień 2017 r. Planowany termin złożenia wniosku aplikacyjnego: wrzesień 2017 r. Projekt pozakonkursowy do realizacji z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 – Poddziałanie 3.5.2 - Zrównoważona mobilność miejska i promowanie strategii niskoemisyjnej w ramach ZIT.		
7.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”	[szt.]	0	4
	Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	[szt.]	0	446
	Szacowany roczny spadek emisji gazów	[tony równoważnika	0	46,8

	cieplarnianych (CI34)	CO2/rok]		
	Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	[szt/rok]	0	78 000
	Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	[szt]	0	20
	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	[szt]	0	3

Zastępca
Prezydenta Miasta Torunia

Zbigniew Fiderewicz

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA Kujawsko-Pomorskiego
w TORUNIU

Toruń 24 -07- 2017

Stwierdzam zgodność z oryginałem

podinspektor

Agnieszka Huzakowska

