

UCHWAŁA NR 37/1671/17
ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
z dnia 20 września 2017 r.

zmieniająca uchwałę 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. W uchwale Nr 27/1269/17 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 w załączniku do uchwały wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku nr 1 do Opinii „Formularz oceny Strategii ZIT Wojewódzkiego na lata 2014-2020” w rozdziale II Ocena merytoryczna pkt 5.1 otrzymuje następujące brzmienie:

„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	tak*

¹ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 1948, 2260 oraz z 2017 r. poz. 730, 935, poz. 1475 i poz. 1566.

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

		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?	
--	--	---	--

* IZ RPO WK-P przeprowadziła pozytywną identyfikację trzech projektów planowanych do zrealizowania w trybie pozakonkursowym (Gminy Miasto Toruń, Gminy Szubin, Gminy Nakło nad Notecią) dotyczących park&ride.

Kwalifikowalność kosztów w projektach park&ride pod kątem celowości podjętych działań będzie badana na etapie oceny wniosku o dofinansowanie. W przypadku projektów Miasta Torunia, Gminy Szubin oraz Gminy Nakło nad Notecią wnioskodawcy opracowując dokumentację aplikacyjną powinni uwzględnić kwestię oceny zgodności - spełnienia warunków wskazanych w „Stanowisku w sprawie możliwości dofinansowania parkingów typu „parkuj i jedź” (park&ride” – P&R) w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020” Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego, a także pozostałe aspekty wymienione poniżej:

- wpisywania się w ideę realizacji tego typu inwestycji poprzez osiągnięcie planowanych rezultatów i celów Poddziałania 3.5.2 *Zwiększone wykorzystanie transportu publicznego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych*,
- zweryfikowania kosztów dotyczących infrastruktury drogowej niezbędnej do realizacji i funkcjonowania parkingów park&ride,
- odniesienia się do kwestii powiązania infrastruktury parkingowej z transportem publicznym (w szczególności w przypadku Gminy Nakło nad Notecią odniesienia się do kwestii budowy tunelu łączącego dworzec PKP z parkingiem, co stanowi warunek niezbędny do realizacji przedmiotowej inwestycji (IZ RPO WK-P rekomenduje podpisanie listu intencyjnego)),
- odniesienia się do kwestii udostępnienia parkingu osobom niekorzystającym z transportu zbiorowego,
- zakresu oraz zgodności planowanych ITS z definicją wskaźnika - przeanalizowania wartości wskaźnika dot. ITS pod kątem właściwego rozumienia definicji wskaźnika.

Projekt Miasta Bydgoszczy zostanie poddany identyfikacji w momencie przekazania przez Gminę Miasto Bydgoszcz informacji w zakresie struktury kosztów.”

2) załącznik nr 2 „Zestawienie zidentyfikowanych projektów pozakonkursowych ZIT w ramach RPO WK-P 2014-2020” do Opinii 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) otrzymuje brzmienie jak załącznik do niniejszej uchwały.

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

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

UZASADNIENIE

1. Przedmiot regulacji:

Przedmiotem niniejszej regulacji jest aktualizacja uchwały 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.

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:

W nawiązaniu do Opinii 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) przyjętej uchwałą Nr 27/1269/17 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego w dniu 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 oraz przesłanych zaktualizowanych propozycji projektowych dotyczących park&ride nastąpiła konieczność dostosowania zapisów aktualizacyjnych w ww. uchwale.

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.

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	5 726 160,24 EUR	5 682 424,38 EUR	3 017 231,22 EUR	n/d	n/d	n/d	n/d	3	Liczba wybudowanych obiektów "parkuj i jedź" - 4 szt.; Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach "parkuj i jedź"- 446 szt., Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych - 46,8 ton równoważnika CO ₂ /rok, Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach "parkuj i jedź" - 62000 szt./rok, Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach "parkuj i jedź" - 19 szt.	do 15.10.2017
SUMA			48 236 879,28 EUR	42 444 081,15 EUR	34 163 407,00 EUR							

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 przechodnia dla 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, zieleń) – 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 Napierała

GMINA 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 Stachel
ZASTĘPCA BURMISTRZA

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
		III kw. 2018	I kw.. 2020
4.	Szacunkowy koszt całkowity/ kwalifikowany / kwota dofinansowania [EUR- 4,3310/ PLN]	5 726 160,24 / 5 682 424,38 / 3 017 231,22 ✓ 24 800 000 / 24 610 580 / 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, Chełmińskie, 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> • budowa systemu parkingów Park&Ride wraz z infrastrukturą techniczną, zintegrowanych z systemem transportu publicznego, zlokalizowanych na peryferyjnych osiedlach miasta a jednocześnie w pobliżu linii komunikacji publicznej. Parkingi powstaną w celu zamiany transportu indywidualnego na zbiorowy i będą przeznaczone do czasowego postoju pojazdów. • powstaną cztery kompleksy parkingowe- w następujących lokalizacjach : ➤ ul. Dziewulskiego – 110 miejsc (forma parkingu 2 kondygnacyjnego zadaszonego) Obiekt planuje się zlokalizować w miejscu istniejącej pętli autobusowej oraz centrum obsługi podróży komunikacji miejskiej, w pobliżu dróg krajowych DK 80 i DK 15. W ramach realizacji zadania zaplanowano : - budowę parkingu wraz z infrastrukturą techniczną, - przebudowę pętli autobusowej jako elementu ściśle powiązanego z funkcjonowaniem parkingu) - budowę toalet publicznych, - pomieszczeń gospodarczych związanych z obsługą parkingu - budowę chodników i ścieżek rowerowych niezbędnych do obsługi parkingu, - budowę drogi pożarowej, - miejsca dla rowerów, - zagospodarowanie zielenią wraz z elementami małej architektury. W ramach realizacji projektu zostanie również przeniesione centrum obsługi podróży komunikacji miejskiej na kondygnację 0 parkingu. Dla przedmiotowego zadania został opracowany Program Funkcjonalno-Użytkowy.
--	---

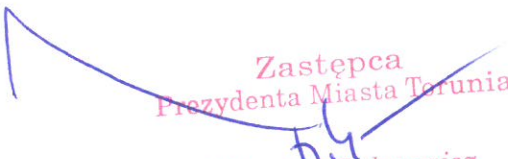
		➤ ul. Olimpijska – 140 miejsc (forma parkingu dwukondygnacyjnego zadaszonego) Lokalizację parkingu zaplanowano we wschodniej części Torunia w rejonie ulic Olimpijskiej i Konstytucji 3-Maja. W pobliżu zlokalizowana jest pętla autobusowa oraz przystanki autobusowe. W ramach realizacji przedsięwzięcia zaplanowano : - budowę parkingu wraz z infrastrukturą techniczną, - rozbudowę drogi dojazdowej do parkingu (ul. Kusocińskiego), która obecnie jest w złym stanie technicznym) od skrzyżowania z ul. Olimpijską do skrzyżowania z drogą osiedlową. - budowę toalet publicznych - pomieszczeń gospodarczych związanych z obsługą parkingów, - budowę chodników i ścieżek rowerowych niezbędnych do obsługi parkingu, - budowę drogi pożarowej, - miejsca dla rowerów, - zagospodarowanie zielenią wraz z elementami małej architektury. Dla przedmiotowego zadania został opracowany Program Funkcjonalno-Użytkowy. ➤ ul. Gagarina - 150 miejsc. (forma parkingu 3 kondygnacyjnego zadaszonego) Obiekt planuje się usytuować przy istniejącej pętli tramwajowej (odległość ok. 200 m) oraz przystanku autobusowego. Decyzja o tej lokalizacji parkingu wynika również z planowanej realizacji budowy kolejnego etapu Trasy Średnicowej Północnej na odcinku od ul. Szosa Chelmińska do ul. Szosa Okrężna. Przedmiotowy parking będzie pełnił strategiczną funkcję w kontekście lokalizacji miejsc użyteczności publicznej o szczególnym znaczeniu dla mieszkańców miasta (tj. Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Wojewódzki Szpital Zespolony, Stadion żużlowy Motoarena, toruńskie lotnisko, kluby studenckie oraz Aula Uniwersytecka generująca dużą ilość wydarzeń kulturalnych). W ramach realizacji zadania zaplanowano : - budowę parkingu wraz z infrastrukturą techniczną, - budowę toalet publicznych, - budowę pomieszczeń gospodarczych związanych z obsługą parkingu, - budowę chodników i ścieżek rowerowych niezbędnych do obsługi parkingu, - budowę drogi pożarowej, - miejsca dla rowerów, -zagospodarowanie zielenią wraz z elementami małej architektury. Dla przedmiotowego zadania został opracowany Program Funkcjonalno-Użytkowy.
--	--	--

	➤ ul. Turystyczna - 46 miejsc – bez kondygnacji Obiekt planuje się usytuować przy pętli autobusowej w rejonie skrzyżowania ul. Turystycznej z ul. Zakole. W ramach realizacji zadania zaplanowano : - wykonanie nawierzchni na miejsca postojowe, - budowa oświetlenia, - wykonanie kanalizacji deszczowej, - zagospodarowanie zielenią - budowa chodnika i drogi manewrowej (zjazdu) - przebudowa fragmentu drogi dojazdowej (ul. Zakole) Dla przedmiotowego zadania został opracowany Program Funkcjonalno-Użytkowy. <u>System zarządzania parkingami</u> • parkingi nieodpłatne i udostępnione tylko użytkownikom pozostawiającym samochód i udającym się w dalszą podróż komunikacją miejską (autobus, tramwaj). Zostanie to zapewnione poprzez zainstalowanie tablicy informującej o przeznaczeniu parkingu dla osób przesiadających się na komunikację zbiorową (wraz z regulaminem) • wprowadzenie weryfikacji wykorzystania parkingu - system wykazujący zajętość miejsc wprowadzający do projektu element ITS • wprowadzenie systemu zakupu biletu uprawniającego do korzystania ze środków komunikacji miejskiej (autobus, tramwaj). Realizacja projektu obejmuje także nadzór nad realizowanymi robotami budowlanymi oraz 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, • zwiększenie liczby osób korzystających z komunikacji publicznej, • ułatwienie dostępu do komunikacji zbiorowej poprzez stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych. <u>Harmonogram realizacji projektu:</u> Na podstawie PFU zostały opracowane Karty Informacyjne Przedsięwzięcia, które zostały złożone do Regionalnej
--	---

		Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w celu wydania przez organ opinii o konieczności przeprowadzenia OOS. <u>Realizacja</u> - opracowanie koncepcji wraz z programem funkcjonalno – użytkowym dla wszystkich lokalizacji parkingów - do 31 sierpnia 2017 r. - ogłoszenie przetargu nieograniczonego w systemie „projektuj i buduj” - wrzesień 2017 r. Realizacja projektu tj. opracowanie dokumentacji projektowo – kosztorysowej oraz wykonanie robót budowlanych przebiegać będzie w systemie „projektuj i buduj”: Wykonawca przedsięwzięcia w harmonogramie rzeczowo- finansowym określi następujące terminy : - wykonania dokumentacji projektowo- kosztorysowej, - pozyskania niezbędnych decyzji administracyjnych, - wykonania robót budowlanych. Realizacja projektu pod względem rzeczowym (dokumentacja budowlana i wykonanie robót budowlanych) - III kw. 2018 do I kw..2020. Opracowanie studium wykonalności: - sierpień / wrzesień 2017 r. Planowany termin złożenia wniosku aplikacyjnego – do 15 października 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 cieplarnianych (CI34)	[tony równoważnika CO2/rok]	0	46,8 ✓
	Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	[szt/rok]	0	62 000* ✓
	Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	[szt]	0	19 ** ✓

	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	[szt]	0	3 ✓
--	---	-------	---	-----

- * Zmiana wielkości wskaźnika w stosunku do pierwotnie przyjętego (78 000) wynika z szacunkowych obliczeń zajętości miejsc parkingowych na podstawie opracowanych koncepcji i PFU dla poszczególnych lokalizacji parkingów.
- ** Zmiana wielkości wskaźnika wynika z Ustawy o drogach publicznych - ilość miejsc dla osób niepełnosprawnych w kontekście ilości miejsc na danym parkingu.


 Zastępca
 Prezydenta Miasta Torunia
 Zbigniew Fiderewicz

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 przechodnia dla 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, zieleń) – 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 Napierała

GMINA 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 napełnienia 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 Stachel
ZASTĘPCA BURMISTRZA

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
		III kw. 2018	I kw.. 2020
4.	Szacunkowy koszt całkowity/ kwalifikowany / kwota dofinansowania [EUR- 4,3310/ PLN]	5 726 160,24 / 5 682 424,38 / 3 017 231,22 ✓ 24 800 000 / 24 610 580 / 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, Chełmińskie, 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> • budowa systemu parkingów Park&Ride wraz z infrastrukturą techniczną, zintegrowanych z systemem transportu publicznego, zlokalizowanych na peryferyjnych osiedlach miasta a jednocześnie w pobliżu linii komunikacji publicznej. Parkingi powstaną w celu zamiany transportu indywidualnego na zbiorowy i będą przeznaczone do czasowego postoju pojazdów. • powstaną cztery kompleksy parkingowe- w następujących lokalizacjach : ➤ ul. Dziewulskiego – 110 miejsc (forma parkingu 2 kondygnacyjnego zadaszonego) Obiekt planuje się zlokalizować w miejscu istniejącej pętli autobusowej oraz centrum obsługi podróży komunikacji miejskiej, w pobliżu dróg krajowych DK 80 i DK 15. W ramach realizacji zadania zaplanowano : - budowę parkingu wraz z infrastrukturą techniczną, - przebudowę pętli autobusowej jako elementu ściśle powiązanego z funkcjonowaniem parkingu) - budowę toalet publicznych, - pomieszczeń gospodarczych związanych z obsługą parkingu - budowę chodników i ścieżek rowerowych niezbędnych do obsługi parkingu, - budowę drogi pożarowej, - miejsca dla rowerów, - zagospodarowanie zielenią wraz z elementami małej architektury. W ramach realizacji projektu zostanie również przeniesione centrum obsługi podróży komunikacji miejskiej na kondygnację 0 parkingu. Dla przedmiotowego zadania został opracowany Program Funkcjonalno-Użytkowy.
--	---

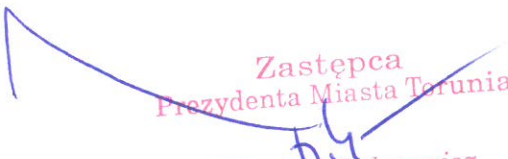
		➤ ul. Olimpijska – 140 miejsc (forma parkingu dwukondygnacyjnego zadaszonego) Lokalizację parkingu zaplanowano we wschodniej części Torunia w rejonie ulic Olimpijskiej i Konstytucji 3-Maja. W pobliżu zlokalizowana jest pętla autobusowa oraz przystanki autobusowe. W ramach realizacji przedsięwzięcia zaplanowano : - budowę parkingu wraz z infrastrukturą techniczną, - rozbudowę drogi dojazdowej do parkingu (ul. Kusocińskiego), która obecnie jest w złym stanie technicznym) od skrzyżowania z ul. Olimpijską do skrzyżowania z drogą osiedlową. - budowę toalet publicznych - pomieszczeń gospodarczych związanych z obsługą parkingów, - budowę chodników i ścieżek rowerowych niezbędnych do obsługi parkingu, - budowę drogi pożarowej, - miejsca dla rowerów, - zagospodarowanie zielenią wraz z elementami małej architektury. Dla przedmiotowego zadania został opracowany Program Funkcjonalno-Użytkowy. ➤ ul. Gagarina - 150 miejsc. (forma parkingu 3 kondygnacyjnego zadaszonego) Obiekt planuje się usytuować przy istniejącej pętli tramwajowej (odległość ok. 200 m) oraz przystanku autobusowego. Decyzja o tej lokalizacji parkingu wynika również z planowanej realizacji budowy kolejnego etapu Trasy Średnicowej Północnej na odcinku od ul. Szosa Chelmińska do ul. Szosa Okrężna. Przedmiotowy parking będzie pełnił strategiczną funkcję w kontekście lokalizacji miejsc użyteczności publicznej o szczególnym znaczeniu dla mieszkańców miasta (tj. Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Wojewódzki Szpital Zespolony, Stadion żużlowy Motoarena, toruńskie lotnisko, kluby studenckie oraz Aula Uniwersytecka generująca dużą ilość wydarzeń kulturalnych). W ramach realizacji zadania zaplanowano : - budowę parkingu wraz z infrastrukturą techniczną, - budowę toalet publicznych, - budowę pomieszczeń gospodarczych związanych z obsługą parkingu, - budowę chodników i ścieżek rowerowych niezbędnych do obsługi parkingu, - budowę drogi pożarowej, - miejsca dla rowerów, -zagospodarowanie zielenią wraz z elementami małej architektury. Dla przedmiotowego zadania został opracowany Program Funkcjonalno-Użytkowy.
--	--	--

	➤ ul. Turystyczna - 46 miejsc – bez kondygnacji Obiekt planuje się usytuować przy pętli autobusowej w rejonie skrzyżowania ul. Turystycznej z ul. Zakole. W ramach realizacji zadania zaplanowano : - wykonanie nawierzchni na miejsca postojowe, - budowa oświetlenia, - wykonanie kanalizacji deszczowej, - zagospodarowanie zielenią - budowa chodnika i drogi manewrowej (zjazdu) - przebudowa fragmentu drogi dojazdowej (ul. Zakole) Dla przedmiotowego zadania został opracowany Program Funkcjonalno-Użytkowy. <u>System zarządzania parkingami</u> • parkingi nieodpłatne i udostępnione tylko użytkownikom pozostawiającym samochód i udającym się w dalszą podróż komunikacją miejską (autobus, tramwaj). Zostanie to zapewnione poprzez zainstalowanie tablicy informującej o przeznaczeniu parkingu dla osób przesiadających się na komunikację zbiorową (wraz z regulaminem) • wprowadzenie weryfikacji wykorzystania parkingu - system wykazujący zajętość miejsc wprowadzający do projektu element ITS • wprowadzenie systemu zakupu biletu uprawniającego do korzystania ze środków komunikacji miejskiej (autobus, tramwaj). Realizacja projektu obejmuje także nadzór nad realizowanymi robotami budowlanymi oraz 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, • zwiększenie liczby osób korzystających z komunikacji publicznej, • ułatwienie dostępu do komunikacji zbiorowej poprzez stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych. <u>Harmonogram realizacji projektu:</u> Na podstawie PFU zostały opracowane Karty Informacyjne Przedsięwzięcia, które zostały złożone do Regionalnej
--	---

		Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w celu wydania przez organ opinii o konieczności przeprowadzenia OOS. <u>Realizacja</u> - opracowanie koncepcji wraz z programem funkcjonalno – użytkowym dla wszystkich lokalizacji parkingów - do 31 sierpnia 2017 r. - ogłoszenie przetargu nieograniczonego w systemie „projektuj i buduj” - wrzesień 2017 r. Realizacja projektu tj. opracowanie dokumentacji projektowo – kosztorysowej oraz wykonanie robót budowlanych przebiegać będzie w systemie „projektuj i buduj”: Wykonawca przedsięwzięcia w harmonogramie rzeczowo- finansowym określi następujące terminy : - wykonania dokumentacji projektowo- kosztorysowej, - pozyskania niezbędnych decyzji administracyjnych, - wykonania robót budowlanych. Realizacja projektu pod względem rzeczowym (dokumentacja budowlana i wykonanie robót budowlanych) - III kw. 2018 do I kw..2020. Opracowanie studium wykonalności: - sierpień / wrzesień 2017 r. Planowany termin złożenia wniosku aplikacyjnego – do 15 października 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 cieplarnianych (CI34)	[tony równoważnika CO2/rok]	0	46,8 ✓
	Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	[szt/rok]	0	62 000* ✓
	Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	[szt]	0	19 ** ✓

	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	[szt]	0	3 ✓
--	---	-------	---	-----

- * Zmiana wielkości wskaźnika w stosunku do pierwotnie przyjętego (78 000) wynika z szacunkowych obliczeń zajętości miejsc parkingowych na podstawie opracowanych koncepcji i PFU dla poszczególnych lokalizacji parkingów.
- ** Zmiana wielkości wskaźnika wynika z Ustawy o drogach publicznych - ilość miejsc dla osób niepełnosprawnych w kontekście ilości miejsc na danym parkingu.


 Zastępca
 Prezydenta Miasta Torunia
 Zbigniew Fiderewicz