ODPIS

UCHWAŁA NR 29/1089/16
ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
z dnia 20 lipca 2016 r.

w sprawie zaopiniowania przez Instytucję Zarządzającą RPO WK-P 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) 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), 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 Strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na obszarze Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego, przekazaną w dniu 31 maja 2016 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
Dariusz Kurzawa (1)

Członek Zarządu
Województwa Kujawsko-Pomorskiego
Sławomir Kopyść (2)

Wicemarszałek Województwa
Zbigniew Ostrowski (1)

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
w TORUNIU

Toruń 26-07-2016

(5)

Stwierdzam zgodność z oryginałem
podinspektor
(1)
Agnieszka Mroczkowska

ODPIS

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) „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) „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 od dnia jej otrzymania przez Instytucję Zarządzającą regionalnym programem operacyjnym – w zakresie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego 2014-2020. Opinia w przedmiotowym zakresie wraz z kartami oceny formalnej i merytorycznej stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

5. Ocena skutków regulacji:

Zakres powyższej regulacji nie niesie za sobą bezpośrednich skutków finansowych. Jednak proces wdrażanie 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.

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
w TORUNIU

Toruń 26-07-2016

(5)

Stwierdzam zgodność z oryginałem
podinspektor

(1)

Agnieszka Mroczkowska

ODPIS

Załącznik do uchwały Nr 29/1089/16
Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego
z dnia 20 lipca 2016 r.

Opinia
Instytucji Zarządzającej Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 (IZ RPO WK-P) w zakresie 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),

Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego, działając jako IZ RPO WK-P, po przeprowadzonej analizie treści Strategii ZIT BTOF oraz na podstawie karty zgodności, stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszej opinii, **pozytywnie opiniuje 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:

Strategia ZIT BTOF została przyjęta przez Instytucję Pośredniczącą i przekazana do IZ RPO WK-P celem zaopiniowana w dniu 31 maja 2016 r.

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.

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

Załącznik nr 2 do przedmiotowej opinii stanowi zestawienie zidentyfikowanych projektów pozakonkursowych ZIT w ramach RPO WK-P 2014-2020, na podstawie załącznika nr 4 do Strategii ZIT „Koncepcja rozwoju systemu transportu Bydgosko-Toruńskiego Obszar Funkcjonalnego" i fiszek projektowych.

Załącznik nr 3 do niniejszej opinii zawiera zestawienie uwag technicznych i redakcyjnych oraz uwag wynikających z aneksu do Porozumienia nr RR-VII-T.041.13.2015 w sprawie powierzenia zadań Instytucji Pośredniczącej w ramach instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020, podpisanego w dniu 14 czerwca 2016 r. Przedmiotowe uwagi nie mają wpływu na merytoryczną zawartość Strategii ZIT i wymagają wprowadzenia przy najbliższej aktualizacji Strategii ZIT BTOF.

Załączniki:
Załącznik 1. Formularz oceny Strategii ZIT Wojewódzkiego na lata 2014-2020,
Załącznik 2. Zestawienie zidentyfikowanych projektów pozakonkursowych ZIT w ramach RPO WK-P 2014-2020 wraz z fiszkami projektowymi.
Załącznik 3. Zestawienie uwag technicznych i redakcyjnych do Strategii ZIT BTOF.

URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO w Toruniu

Toruń 25-07-2016

(5) podinspektor

Stwierdzam zgodność z oryginałem (1)

Agnieszka Mroczkowska

ODPIS

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 obszaruZIT 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 zróżnicowania 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 Założeniami 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 zdania jednostek w strukturze organizacyjne 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 osiągniecie wskaźników rezultatu do końca 2018 r. b) Przygotowanie i realizację projektów po 2018 r. oraz osiągniecie wskaźników rezultatu do końca 2023 r.	tak

*w zakresie projektów dotyczących park & ride uznane zostało, iż są to projekty istotne, wpisujące się w ideę i rozwój zrównoważonego transportu publicznego, jednakże weryfikacji będzie jeszcze poddane ostateczne wskazanie lokalizacji miejsc park & ride. Polityka park & ride powinna uwzględniać rzeczywisty wpływ na zwiększenie potoku pasażerów komunikacją publiczną. Koniecznym będzie dokonanie analizy pod kątem kwalifikowalności kosztów w ramach PI 4e.

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
w TORUNIU

Toruń 26 -07- 2016

(5)

Stwierdzam zgodność z oryginałem
podinspektor
(1)
Agnieszka Mroczkowska

ODPIS

Załącznik nr 3 Zestawienie uwag technicznych i redakcyjnych do Strategii ZIT

1. Str. 5 W wykazie stosowanych skrótów dot. **IP RPO WK-P (IP)** – skrót musi być jednoznaczny
   i jeden więc albo IP RPO WK-P albo IP.
2. Str. 5 W wykazie stosowanych skrótów dot. **IZ RPO WK-P (IZ)** – skrót musi być jednoznaczny
   i jeden więc albo IZ RPO WK-P albo IZ.
3. Str. 5 W wykazie stosowanych skrótów dot. **MSP** – ten skrót powinien być jednolity we wszystkich dokumentach (MŚP).
4. Str. 5 W wykazie stosowanych skrótów dot. **PK** – ten skrót powinien być ujednolicony zarówno w Umowie Partnerstwa jak i w wytycznych horyzontalnych jest stosowany skrót KPO (Krajowy Program Operacyjny).
5. Str. 6 W wykazie stosowanych skrótów dot. **ZIT BTOF** – proponuje się wyjaśnienie skrótu „Strony Porozumienia w sprawie realizacji ZIT, zgodnie z Porozumieniem w sprawie realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego z dnia 8 kwietnia 2014 r. (z późn. zm.)". Taka forma wyczerpuje kwestię dwóch aneksów i jest bardziej przejrzysta. W proponowanej uprzednio formie niejasne było czy porozumienie czy aneks jest z 8 kwietnia 2014 r.
6. Str. 6 W wykazie stosowanych skrótów -proponuje się uzupełnić o:
   „Umowa Partnerstwa - Dokument określający strategię interwencji funduszy europejskich w ramach trzech polityk unijnych: polityki spójności, wspólnej polityki rolnej (WPR) i wspólnej polityki rybołówstwa (WPRyb) w Polsce w latach 2014-2020."
7. Str. 6 W wykazie stosowanych skrótów dot. **Ustawa wdrożeniowa** – proponuje się dopisać zapis ustawy na podstawie Dziennika Ustaw tj. „ (Dz.U. z 2016 r. poz.2017)".
8. Str.8 W strukturze dokumentu proponuje się zmianę zapisu:
   „W przypadku tego instrumentu zawartość, jak i kształt Strategii ZIT warunkuje Umowa Partnerstwa, określająca zasady programowania perspektywy finansowej na lata 2014-2020, ustawa wdrożeniowa, wytyczne ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego oparte bezpośrednio na zapisach Umowy Partnerstwa." Na str. 6 wprowadzono skrót ustawa wdrożeniowa więc należałoby go używać (w całej zawartości dokumentu np. str. 17, 266). Wskazanie ministra jest poprawne i rozwiązuje problem nazewnictwa czy MIR czy MR.
9. Str. 18 Zapisy ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym - należy uzupełnić zapis zgodnie z aktualnym stanem prawnym.
10. Str. 18 Dwojakie nazewnictwo „Strategia", „Strategia ZIT" – należy ujednolicić zapisy w całej Strategii.
11. Str. 19 Do informacji nt. terminów aneksowania Porozumienia należy dopisać również 31 maja 2016 r.
12. Str. 139 Zapis pod tabelą w zakresie gospodarki wodno-ściekowej wskazuje na ujęcie tabeli nr 48 (sugeruje się poprawę błędu technicznego przy najbliższej aktualizacji Strategii ZIT BTOF).
13. Str. 153 W zakresie zasad opieki nad zabytkami należy skorygować zapis na następujący:
    „Zasady opieki nad zabytkami zostały określone w ustawie z dnia 23 lipca 2003 o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. poz. 1568 z nr 17 poz.1568 z zm.). W celu stworzenia warunków niezbędnych do realizacji ochrony zabytków i opieki nad zabytkami ww. ustawa nakazuje również tworzenie na okres czterech lat programów opieki nad zabytkami na szczeblu krajowym, wojewódzkim, powiatowym i gminnym.
14. Str. 265 Tabela 74 W Rubryce dotyczącej współfinansowania na poziomie regionalnym utworzono przypis, w którym jest odniesienie do tzw. uszczegółowienia programu. Należy zmienić nazewnictwo na SzOOP.
15. Str. 266 Rozdział „System wdrażania i monitoringu Strategii ZIT". Rozdział w założeniu miał spełniać wymóg: Opis systemu wdrażania (w tym struktury organizacyjnej i podstawowych

procedur zarządzania, zdolności instytucjonalnej oraz zasad i systemu wyboru projektów) w związku z powyższym powinien być chociażby syntetyczny opis zadań poszczególnych podmiotów w strukturze IP ZIT przejrzystość procesu wdrażania strategii można uzyskać poprzez wprowadzenie schematu wdrażania z uwzględnieniem wszystkich uczestników tego procesu czyli ZIT, beneficjentów, KM RPO WK-P IZ oraz MR. Rozdział powinien być uzupełniony
o poszczególne zadania zgodnie z obowiązującymi porozumieniami.

16. Str. 266 Zdanie „System wdrażania Strategii ZIT dla BTOF stanowi wynik wzajemnego oddziaływania dokonanych uzgodnień pomiędzy IZ RPO WK-P 2014-2020, a ZIT BTOF, co do zakresu powierzenia zadań dla Instytucji Pośredniczącej." należałoby przeformułować zgodnie z przyjętym skrótem tj. „System wdrażania Strategii ZIT dla BTOF jest wynikiem uzgodnień pomiędzy IZ RPO WK-P, a ZIT BTOF, co do zakresu powierzenia zadań dla Instytucji Pośredniczącej."

17. Str. 266 W zdaniu „W dniu 8 kwietnia 2014 r. jednostki samorządu terytorialnego, które wyraziły wolę współpracy w ramach ZIT podpisały porozumienie, na mocy którego powstał Związek ZIT w województwie kujawsko-pomorskim." należy wskazać dokładną nazwę tego porozumienia
a najlepszym rozwiązaniem byłoby przyjęcie skrótu dla tego dokumentu np. „Porozumienie ws. BTOF", który byłby używany w całym dokumencie oraz przyjęcie jednego określenia dla Porozumienia między IP ZIT a IZ np. „Porozumienie ws. powierzonych zadań" lub „Porozumienie z IZ RPO WK-P", w ten sposób strategia byłaby bardziej czytelna.

18. Str. 267 Nawiązując do aneksu do Porozumienia należy wskazać, którego aneksu dotyczy w związku z tym, iż podwójnie aneksowano Porozumienie.

19. Str. 267 Zdanie „Zaopiniowane przez Zarząd i KS sprawy, w tym Strategia ZIT, mające być przedmiotem decyzji, ostatecznie zatwierdza IP" należy przeformułować „ Sprawy opiniowane przez Zarząd i KS, w tym Strategia ZIT, mające być przedmiotem decyzji, ostatecznie zatwierdza IP." Należy również wskazać jakiej decyzji bądź usunąć ten zapis.

20. Str. 267 Podrozdział 10.1.2. „Struktura organizacyjna ZIT" - w dokumencie należy wskazać zadania powierzone IP ZIT zgodnie z aktualnym porozumieniem, w tym przynajmniej:

    - udział w pracach KM,
    - współtworzenie harmonogramu konkursów dedykowanych ZIT,
    - ogłaszanie naborów dla konkursów dedykowanych ZIT,
    - nabór, ocen a i wybór projektów zgodnie z zakresem wskazanym w rozdziale 8 „Zasady i tryby wyboru projektów przewidzianych do realizacji w formule ZIT",
    - opracowanie i wdrażanie Strategii.

21. Str. 269 „Procedury sprawozdawcze i monitoringowe"- pkt 2 – zapis został uchylony na mocy aneksu z 14.06.2016 r.
22. Str. 269 „Procedury sprawozdawcze i monitoringowe"- pkt 3 – w związku z uchylonym na mocy aneksu obowiązkiem przekazywania dokumentów sprawozdawczych przez IP, sugeruje się zmianę zapisu „ usunięcia błędów w terminie wskazanym przez Instytucję Zarządzającą RPO WK-P do przekazania wyjaśnień związanych z przedkładanymi dokumentami".
23. Str. 269 „Procedury sprawozdawcze i monitoringowe"- pkt 4 – analogicznie jw. Sugeruje się zmianę zapisu „ przekazania informacji w zakresie i terminie wskazanym przez Instytucję Zarządzającą RPO WK-P.
24. Str. 269 „Procedury sprawozdawcze i monitoringowe"- pkt 5. Sugeruje się wykreślić „Instytucja Pośrednicząca zobowiązuje się do".

25. Str. 269 „Procedury sprawozdawcze i monitoringowe"- pkt 6. Sugeruje się wykreślić w związku z tym, iż nie jest to zadanie IP ZIT.
26. Str. 269 Należy przeformułować na czas teraźniejszy prowadzenie monitoringu zadań związanych z realizacją ZIT oraz bieżącego monitoringu stanu przygotowania projektów pozakonkursowych wskazanych w Strategii ZIT BTOF jak również monitoring z wdrażania Strategii ZIT.
27. Str. 269 Należy doprecyzować informacje na temat danych z centralnego systemu teleinformatycznego. Należy również usunąć zapis związany ze sporządzaniem przez IP sprawozdań półrocznych, rocznych i końcowych z realizowanych działań ponieważ IP ZIT nie będzie sporządzała sprawozdań. W przypadku raportów dotyczących wdrażania Strategii to należy odpowiednio doprecyzować zapis, zwłaszcza, że ten obowiązek nie wynika z ww. porozumienia.
28. Str. 269 Brak wskazania kto będzie dokonywał oceny wyników monitorowania Strategii ZIT BTOF.
29. Str. 269 Z zapisu „Oznacza to, że istnieje potrzeba corocznego monitorowania Strategii ZIT, na podstawie wskaźników monitorowania rezultatu i produktu. Monitoring będzie prowadzony przez Biuro ZIT BTOF, które będzie przygotowywało roczne raporty, w oparciu o informacje i dane przekazywane przez beneficjentów z obszaru ZIT BTOF, na temat stanu zaawansowania realizacji celów Strategii ZIT." Wynika, że beneficjenci będą sprawozdawali do ZIT natomiast sprawozdawczość prowadzona jest przez IZ w oparciu o dane zawarte w SL2014.
30. Str. 287 Pkt 38. Zapis należy zweryfikować pod kątem ukazanych aktualizacji.
31. Str. 159 W odniesieniu do opisu potrzeb rewitalizacyjnych należy dokonać korekty omyłki pisarskiej gdzie wskazano, że: „Obszar rewitalizacji może obejmować cały obszar zdegradowany, jednakże pod warunkiem, że nie obejmie terenów większych niż 20% powierzchni gminy oraz zamieszkałych przez więcej niż 30% mieszkańców gminy". Prawidłowy zapis to: „Obszar rewitalizacji może obejmować cały obszar zdegradowany, jednakże pod warunkiem, że nie obejmie terenów większych niż 20% powierzchni gminy oraz zamieszkałych przez nie więcej niż 30% mieszkańców gminy".

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
w TORUNIU

Toruń 26 -07- 2016

(5)

Stwierdzam zgodność z oryginałem

podinspektor

(1)

Agnieszka Mroczkowska

ODPIS

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]	8 238 020 / 6 343 276 / 5 391 784,00	
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 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 wykonane zostanie 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 Dyrektywnie 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 1200m; • 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; • dokumentacja projektowa i studialna. • zakup taboru tramwajowego (3 sztuki niskopodłogowego taboru krótkiego/3-członowego o pojemności min 100 pasażerów, stanowiące uzupełnienie inwestycji infrastrukturalnej), 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. 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. <u>Przyjmując założenia:</u> • 2,5% większy potok pasażerski • 155g/km - jednostkowa emisja CO_2 dla samochodu osobowego • 2 - napełnienie samochodu osobowego • 0,75 - średnie napełnienie parkingu można oszacować, że dzięki przebudowie torowiska uzyska się redukcję CO_2 ~8,6 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 koszy niekwalifikowany. Dokładna kwota wydatków niekwalifikowanych zostanie określona na etapie opracowywania Studium Wykonalności. <u>Harmonogram realizacji projektu:</u> • projekt koncepcyjny III 2017 • Studium Wykonalności IX 2017 • planowany termin złożenia wniosku aplikacyjnego I kw. 2018 – (03.2018) • planowany termin rozpoczęcia i zakończenia inwestycji: 03.2018÷09.2018

	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
7.	Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych	(linia jednotorowa w km)	0	1,2
	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	0	3
	Liczba rozbudowanych Inteligentnych Systemów Transportowych	szt.	0	1
	Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej	Liczba pasażerów	3630	3721
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	Mg/rok	0	~8,6
	Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	pojemność (liczba pasażerów)	0	3×120 osób

URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO w TORUNIU

Toruń 26-07-2018

Stwierdzam zgodność z oryginałem

podinspektor
Agnieszka Mroczkowska

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA
Mirosław Kozłowicz

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA
Maria Wasiak

PREZYDENT MIASTA
Rafał Bruski

p.o. Zastępcy Dyrektora ds. Inwestycji Drogowych
Maciej Just

ODPIS

1.	Nazwa projektu	**Przebudowa torowiska tramwajowego wzdłuż ul. Toruńskiej na odcinku od ul. Ustronie do ronda Toruńskiego**	
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
		I/2019	IV/2020
4.	Szacunkowy koszt całkowity/ kwalifikowany / kwota dofinansowania [EUR]	4 144 002 / 3 190 882 / 2 712 249,00	
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 obejmuje przebudowę linii tramwajowej wzdłuż ulicy Toruńskiej na odcinku od ul. Ustronie do ronda Toruńskiego wraz z niezbędną przebudową układu drogowego. Realizowany projekt jest komplementarny do zadań uwzględnionych w Kontrakcie Terytorialnym WK-P w zakresie zwiększenia komfortu podróżowania publicznym transportem szybowym. 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. 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 Dyrektywnie 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 Modernizacja torowiska spowoduje poprawę funkcjonowania tramwajowego systemu transportu zbiorowego. Zwiększy się prędkość podróży, skróci się czas podróży, poprawie ulegnie punktualność, bezpieczeństwo ruchu tramwajowego oraz komfort z uwagi na poprawę stanu technicznego torowiska. Przewiduje się również zwiększenie udziału podróży publicznymi środkami transportowymi i zmniejszenie ruchu samochodowego. W ramach inwestycji przewidziane jest również dostosowanie peronów przystankowych do osób niepełnosprawnych. <u>Zakres rzeczowy przedsięwzięcia obejmuje:</u> • przebudowę dwutorowej trasy tramwajowej wzdłuż ul. Toruńskiej od ul. Ustronie do ronda Toruńskiego o długości toru pojedynczego około 4100m; • przebudowę pętli tramwajowej „Babia Wieś"; • niezbędną przebudowę układu drogowego dla poprawy funkcjonowania transportu publicznego; • budowę i przebudowę infrastruktury towarzyszącej; • przebudowę infrastruktury technicznej; • 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; • zarządzanie projektem i promocję; • dokumentacja projektowa i studialna. 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. <u>Przyjmując założenia:</u> • 2,5% większy potok pasażerski • 155g/km - jednostkowa emisja CO_2 dla samochodu osobowego • 2 - napełnienie samochodu osobowego • 0,75 - średnie napełnienie parkingu można oszacować, że dzięki przebudowie torowiska uzyska się redukcję CO_2 ~11,5 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 koszy niekwalifikowany. Dokładna kwota wydatków niekwalifikowanych zostanie określona na etapie

		opracowywania Studium Wykonalności. Harmonogram realizacji projektu: • projekt koncepcyjny: 02.2017 – 12.2017 • projekt + Studium Wykonalności 01.2018 – 12.2018 • rozpoczęcie realizacji 03.2019 – 12.2020 • planowany termin złożenia wniosku aplikacyjnego po otrzymaniu decyzji ZRID- 01.2019		
7.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych	(linia jednotorowa w km)	0	2,0
	Liczba rozbudowanych Inteligentnych Systemów Transportowych	szt.	0	1
	Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej	Liczba pasażerów	3496	3584
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	Mg/rok	0	~11,5

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA
Mirosław Kozłowicz

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA
Maria Wasiak

p.o. Zastępcy Dyrektora
ds. Inwestycji Drogowych
Maciej Gust

PREZYDENT MIASTA
Rafał Bruski

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
w TORUNIU

Toruń 26 -07- 2016

(5)

Stwierdzam zgodność z oryginałem
podinspektor
(1)
Agnieszka Mroczkowska

ODPIS

1.	Nazwa projektu	**Budowa bus pasa w ul. Kolbego na odcinku od ul. Grunwaldzkiej do granicy miasta 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
		II/2019	IV/2020
4.	Szacunkowy koszt całkowity/ kwalifikowany / kwota dofinansowania [EUR]	3 832 865 / 3 832 865 / 3 257 935	
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 dotkliwości 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). 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 Dyrektywnie 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 obsługującą Gminę Sicienko. Zakres rzeczowy przedsięwzięcia obejmuje: • Budowę bus pasa dla ruchu autobusów transportu publicznego o szerokości 3-3,5m w kierunku centrum miasta o długości około 0,8 km; • Budowę infrastruktury dla ruchu publicznego transportu zbiorowego; • Niezbędną przebudowę układu drogowego, w tym skrzyżowań wraz z modernizacją i instalacją sygnalizacji świetlnych; • 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 2,5%, 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. Przyjmując założenia: • 2,5% większy potok pasażerski • 155g/km - jednostkowa emisja CO2 dla samochodu osobowego • 2 - napełnienie samochodu osobowego • 0,75 - średnie napełnienie parkingu można oszacować, że dzięki budowie bus pasa uzyska się redukcję

		CO2 ~4,8 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 Harmonogram realizacji projektu: • realizacja projektu 06.2018 ÷ 12.2020 • koncepcja projektowa I/II kw. 2017- (06.2017) • projekt budowlany II/III kw. 2017 - III kw. 2018 (06.2017 – 09.2018) • planowany termin złożenia wniosku aplikacyjnego IV kw. 2018/I kw.2019 (01.2019)		
7.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	długość wyznaczonych bus pasów	(km)	0	0,8
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (CO_2)	(Mg/rok)	-	4,8
	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	Liczba pasażerów	6726	6894
	Liczba osób korzystających z wybudowanych, przebudowanych dróg dla rowerów	Liczba osób/rok	0	~10000
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	Mg/rok	0	~4,8

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA
Mirosław Kozłowicz

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA
Maria Wasiak

p.o. Zastępcy Dyrektora
ds. Inwestycji Drogowych
Maciej Gust

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
w TORUNIU

Toruń 26 -07- 2016

(5)

Stwierdzam zgodność z oryginałem

podinspektor

(1)

Agnieszka Mroczkowska

ODPIS

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
		II/2017	IV/2018
4.	Szacunkowy koszt całkowity/ kwalifikowany / kwota dofinansowania [EUR]	574 930 / 574 930 / 488 690	
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. 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 Dyrektywnie 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 0,4km; • niezbędną przebudowę układu drogowego wraz z modernizacją i instalacją sygnalizacji świetlnych; • 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. Przyjmując założenia: • 2,5% większy potok pasażerski • 155g/km - jednostkowa emisja CO_2 dla samochodu osobowego • 2 - napełnienie samochodu osobowego • 0,75 - średnie napełnienie parkingu można oszacować, że dzięki budowie bus pasa uzyska się redukcję CO_2 ~6 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. Harmonogram realizacji projektu: • koncepcja projektowa 06.2017 • projekt budowlany 09.2017 – 12.2018 • planowany termin złożenia wniosku aplikacyjnego 01.2019 • planowany termin realizacji projektu (prac budowlanych) – 06.2017 – 12.2018		
7.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	długość wyznaczonych bus pasów	(km)	0	0,4
	Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej	Liczba pasażerów	11394	11679
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	Mg/rok	0	~6

URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO w TORUNIU

Toruń 26 -07- 2016

(5)

Stwierdzam zgodność z oryginałem

podinspektor

(1)

Agnieszka Mroczkowska

PREZYDENT MIASTA

Rafał Bruski

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA

Maria Wasiak

P.O. Zastępcy Dyrektora ds. Inwestycji Drogowych

Maciej Gust

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA

Mirosław Kozłowicz

		Działania planowane do podjęcia: rozpoczęcie procesu przygotowawczego w zakresie opracowania dokumentacji projektowej, następnie, po uzyskaniu wszelkich uzgodnień i pozwoleń wymaganych przepisami prawa, realizacja inwestycji. Harmonogram realizacji projektu: • koncepcja projektowa 06.2017 • projekt budowlany 09.2017 – 12.2018 • planowany termin złożenia wniosku aplikacyjnego 03.2019 • planowany termin realizacji projektu (prac budowlanych) – 09.2017 – 09.2018		
7.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	długość wyznaczonych bus pasów	(km)	0	3,0
	Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej	Liczba pasażerów	747	766
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	Mg/rok	0	~1,8

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA
Mirosław Kozłowicz

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA
Maria Wasiak

p.o. Zastępcy Dyrektora
ds. Inwestycji Drogowych
Maciej Gust

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
w TORUNIU

Toruń 26 -07- 2016

(5)

Stwierdzam zgodność z oryginałem
podinspektor
(1)
Agnieszka Mroczkowska

PREZYDENT MIASTA
Rafał Bruski

ODPIS

1.	Nazwa projektu	**Budowa bus pasa w ul. Gdańskiej na odcinku od ul. Rekreacyjnej do pętli autobusowej „Myślęcinek"**	
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	III/2018
4.	Szacunkowy koszt całkowity/ kwalifikowany / kwota dofinansowania [EUR]	1 571 475 / 1 571 475 / 1 335 753	
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 to usprawni projekt zrealizowany w perspektywie 2007 - 2013 w ramach POIiŚ (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 cieplamianych do 2020 roku, o co najmniej 20% w stosunku do roku bazowego. **4:** osiągnięcie kreślonych w Dyrektywnie 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. Realizacja zadania pozwoli ograniczyć liczbę taboru potrzebą do obsługi linii. 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. <u>Zakres rzeczowy przedsięwzięcia obejmuje:</u> • 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 1,5km w każdym kierunku; • przebudowę pętli autobusowej „Myślęcinek"; • budowę infrastruktury dla ruchu publicznego transportu zbiorowego; • niezbędną przebudowę układu drogowego, w tym skrzyżowań wraz z modernizacją i instalacją sygnalizacji świetlnych; • 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 2,5%, 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. <u>Przyjmując założenia:</u> • 2,5% większy potok pasażerski • 155g/km - jednostkowa emisja CO_2 dla samochodu osobowego • 2 - napełnienie samochodu osobowego • 0,75 - średnie napełnienie parkingu można oszacować, że dzięki budowie bus pasa uzyska się redukcję CO_2 ~1,8 Mg/rok.

		Przyjmując założenia: • 1% kierowców pozostawi swój pojazd na parkingu • 155g/km - jednostkowa emisja CO_2 dla samochodu osobowego • 2 - napełnienie samochodu osobowego • 0,75 - średnie napełnienie parkingu można oszacować, że dzięki budowie systemu park&ride uzyska się redukcję CO_2 ~249,6 Mg/rok. Etap przygotowania –opis przedmiotu zamówienia. Harmonogram realizacji projektu: • planowany termin rozpoczęcia i zakończenia inwestycji: 09.2019+12.2022 • planowany termin złożenia wniosku aplikacyjnego: 06.2019

	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
7.	Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź"	szt.	0	6
	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]	Liczba pasażerów	132,6 tys.	133,9 tys.
	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	szt.	0	1
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	Mg/rok	0	~249,6
	Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź"	szt.	0	375

URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO w TORUNIU

Toruń 26 -07- 2016

Stwierdzam zgodność z oryginałem

podinspektor

Agnieszka Mroczkowska

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA

Mirosław Kozłowicz

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA

Maria Wasiak

p.o. Zastępcy Dyrektora ds. Inwestycji Drogowych

Maciej Kłut

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA

Rafał Bruski

(5)

[1] Przewidywany wzrost sumarycznego potoku pasażerskiego na wszystkich liniach transportu zbiorowego

(1)

ODPIS

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]	8 339 696 / 8 339 696 / 7 088 741	
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 kreślonych w Dyrektywnie CAFE poziomów dopuszczalnych zanieczyszczeń w powietrzu do roku 2020. Projekt obejmuje budowę systemu park and ride (P&R) dla 11 parkingów: • Grunwaldzka, • Rondo Kujawskie • Bydgoszcz Wschód • Dworzec Główny • Zawisza • Pętla Tatrzańska, • Pętla Piłsudskiego, • Pętla Korfantego, • Plażowa, • Pętla Rekreacyjna, • Grudziądzka. 6 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, • Plażowa, • Pętla Rekreacyjna, • Parking przy ul. Grudziądzkiej Pozostałe 5 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 ~403,1 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 6 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 ~ 403,1 tys./rok, co przełoży się na zwiększenie liczby pasażerów komunikacji zbiorowej o ~1 326 poj./dobę

		2. Budowa punktu podstawowej obsługi samochodów – myjnia kontenerowa, samochodowa – wielostanowiskowa (jako element komplementarny) Harmonogram realizacji projektu: 1. 06.2017 – 07.2017 – opracowanie koncepcji, 2. 07.2017 – 12.2017 – opracowanie dokumentacji technicznej 3. 01.2018 – 06.2018 – uzyskanie opinii, uzgodnienień do opracowanej dokumentacji, oraz uzyskanie decyzji pozwolenia na budowę[2] 4. 06.2018 – 08.2018 – wybór wykonawcy 5. 09.2018 – 08.2019 – roboty ziemne i drogowe 6. 10.2018 – 05.2019 – roboty instalacyjne i kubaturowe 7. 09.2019 – 10.2019 – prace odbiorowe Planowany termin rozpoczęcia inwestycji: 06.2017 Planowany termin zakończenia inwestycji: 12.2019 Gmina Nakło nad Notecią planuje złożyć wniosek aplikacyjny na dofinansowanie przedmiotowej inwestycji: 08.2018

	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
7.	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	164
	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
	6. Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	Mg CO_2	0	222,0

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

BURMISTRZ
Sławomir Napierała

[2] Termin uzależniony od uzyskania pozytywnej opinii i uzgodnień (odstępstwo od warunków technicznych lokalizacji inwestycji przy terenach kolejowych oraz uzgodnień PKP PLK).

URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO w TORUNIU

Toruń 26-07-2016

(5) podinspektor (1)

Stwierdzam zgodność z oryginałem

Agnieszka Mroczkowska

ODPIS

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
		II/2017	IV/2019
4.	Szacunkowy koszt całkowity/ kwalifikowany / kwota dofinansowania [EUR]	**1. Koszt szacunkowy - 895 740,00 €** **2. Koszt kwalifikowalny - 895 740,00 €** **3. Kwota dofinansowania - 761 379,00 €**	
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 obejmie 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 jaki i w samej Bydgoszczy w godzinach szczytu. Stanie się w pewnym zakresie bezpieczniejszy oraz w tym przedziale czasu płynniejszy. Powyższa inwestycja ma na celu m.in. wskazanie potencjalnemu „klientowi" korzyści płynących z korzystania z tego obiektu, które mają na celu efektywne pokonanie danego odcinka drogi od źródła do celu podróży. Efektywność drogi należy rozumieć wielopłaszczyznowo, tj. czas przejazdu, komfort przejazdu, bezpieczeństwo przejazdu, ograniczenie prawdopodobieństwa uczestnictwa w kolizjach i wypadkach drogowych. W ramach realizacji przedmiotowego zadania inwestycyjnego planowane jest przyszłościowe wprowadzenie integracji taryfowej, co w efekcie umożliwi podróżującym wykonanie podróży za pomocą jednego biletu lub w ramach jednej promocji ze przejazd. 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 CO_2 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 funkcjonalny układ komunikacyjny (ścieżki rowerowe, drogi). Powyższe elementy będą ze sobą powiązane w wyniku czego będą tworzyć zharmonizowaną całość. 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 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. W ramach projektu planuje się również wybudowanie punktu podstawowej obsługi samochodów, tj. myjni kontenerowej, samochodowej – wielostanowiskowej. Budowa parkingu Park and Ride ma zapewnić szeroką obsługę osób z niego korzystających, w wyniku czego osoby będą miały możliwość skorzystania z tej usługi bez konieczności poruszania się po terenie miasta w celu poszukiwania miejsc o podobnym przeznaczeniu. Ponadto wspomniany element infrastrukturalny pełnić będzie funkcję informacyjno - promocyjną dla całego obiektu, w wyniku czego osoby chętniej będą korzystały z nowo wybudowanego obiektu infrastrukturalnego i tym samym potwierdzi się celowość realizacji całego projektu[1]. 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 B – Infrastruktura towarzysząca 1. Budowa oświetlenia, 2. Budowa kanalizacji deszczowej, C – Obiekty kubaturowe 1. Budowa portierni z ogólnodostępnym węzłem sanitarnym,

[1] W koncepcji jest to wydzielony teren pod planowaną działalność komercyjną (punkt podstawowej obsługi samochodów - myjnia kontenerowa, samochodowa – wielostanowiskowa). Przedmiotowy element całej inwestycji nie będzie stanowił kosztu kwalifikowalnego i tym samym nie będzie ujęty we wniosku o dofinansowanie.

	„parkuj i jedź"			
	Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź"	Szt.	0	5
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	Mg/rok	0	5,2*
	Długość wybudowanych dróg dla rowerów	km	0	0,2*
	Liczba osób korzystających z wybudowanych przebudowanych dróg dla rowerów	Liczba osób/rok	0	500*

	Harmonogram realizacji inwestycji		
	Rodzaj prac	**data rozpoczęcia mm.rok**	**data zakończenia mm.rok**
	Opracowanie dokumentacji projektowej	01.2016	01.2017
	Złożenie wniosku aplikacyjnego	05.2017	05.2017
	Realizacja robót budowlanych	09.2017	10.2019

*Podano szacunkowe wartości wskaźników, które zostaną zweryfikowane po opracowaniu dokumentacji projektowej

Z up. BURMISTRZA

Krystyna Sichel
ZASTĘPCA BURMISTRZA

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
w TORUNIU

Toruń 26 -07- 2016

(5)

Stwierdzam zgodność z oryginałem

podinspektor

(1)

Agnieszka Mroczkowska

ODPIS

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
		09.2017	10.2019
4.	Szacunkowy koszt całkowity/ kwalifikowany / kwota dofinansowania [EUR]	530.000/530.000/2\300.545	
5.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	**Gmina Szubin**	
6.	Opis projektu	*„Projekt do realizacji z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawko Pomorskiego na lata 2014-2020 – Poddziałanie 3.5.2 Zrównoważona mobilność miejska i promowanie strategii niskoemisyjnej w ramach ZIT"* 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 208 osób (tj. około 10 %) 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. 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 wybudowanie : • drogi dojazdowej (jezdnia, chodniki, ścieżka rowerowa) do miejsca przeznaczonego pod parking „parkuj i jedź", • ronda • zatok autobusowych • oświetlenia ulicznego • parkingu dla samochodów osobowych dla około 100 pojazdów plus 5 miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych • miejsc przechowania rowerów- garaży dla rowerów. 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 koniecznym jest budowa drogi dojazdowej, chodnika oraz ścieżki rowerowej od ul. Kcyńskiej do ul. Tysiąclecia wraz z rondem służącym min. do zawracania pojazdów komunikacji zbiorowej. Ponadto w celu poprawy bezpieczeństwa osób, które będą korzystały z przedmiotowego obiektu wzdłuż projektowanej dogi 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 5,2 Mg/rok.

	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
7.	Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedz"	Szt. /rocznie	0	25.200*
	Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź"	Szt.	0	1
	Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach	Szt.	0	100

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

Zastępca
Prezydenta Miasta Torunia
Zbigniew Fiderewicz

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
w TORUNIU

Toruń 26 -07- 2016

(5)

Stwierdzam zgodność z oryginałem

podinspektor

(1)

Agnieszka Mroczkowska

DYREKTOR WYDZIAŁU
Rozwoju i Programowania Europejskiego
Maja Lewandowska-Robak

DYREKTOR
Rafał Wiewiórski

PREZES ZARZĄDU
Tomasz Szymański

DYREKTOR
Wydziału Gospodarki Komunalnej
Marcin Kowalek

ODPIS

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
		I kw. 2018	IV kw. 2019
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	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 jezdni 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 OOŚ: 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: 10.2016 r. ÷ 03.2018 r.; 5) uzyskanie decyzji administracyjnej dla realizacji inwestycji: 03.2018 r. 6) prowadzenie nadzoru budowlanego: 03.2018 ÷ 03.2021 r.; 7) roboty budowlane: 03.2018 r. ÷ 12.2019 r.; 8) promocja projektu: 03.2018 r. ÷ 03.2021 r.; Przewidywana gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego: 04.2018 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 CO2/rok]	142 Mg CO_2	
	Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej	[%]	0	1 %
	Długość wybudowanych / przebudowanych dróg dla rowerów	[km]	0	1,0
	Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra (CI 15)	[km]	0	1,25

ODPIS

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	III kw. 2019
4.	Szacunkowy koszt całkowity/ kwalifikowany / kwota dofinansowania [EUR]	3 771 539,02/ 3 771 539,02/ 3 017 231,22	
5.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	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. Zakres rzeczowy przedsięwzięcia: • 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 trzy kompleksy parkingowe: dwa parkingi na osiedlu Rubinkowo we wschodniej części Torunia: – w pobliżu pętli autobusowej przy ul. Dziewulskiego lub przy skrzyżowaniu ulic Szosa Lubicka/Przy Skarpie – 90 miejsc, – ul. Olimpijskiej – przy pętli tramwajowej, w pobliżu granicy administracyjnej miasta – 200 miejsc, – jeden parking w zachodniej części u zbiegu ulic ul. Gagarina/ul. Szosa Okrężna - w pobliżu pętli tramwajowo autobusowej - 110 miejsc. Decyzja o lokalizacji przedmiotowego parkingu wynika m.in. z planowanej realizacji budowy kolejnego etapu Trasy Średnicowej Północnej na odcinku od ul. Szosa Chełmińska 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). • system monitoringu na ww. parkingach; • budowa infrastruktury: oświetlenia, wodno-kanalizacyjnej, oznakowania oraz nasadzeń zieleni wokół parkingów. Przewidywane rezultaty: • 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 ruchu drogowego. Harmonogram realizacji projektu: – opracowanie koncepcji – listopad 2016 – opracowanie dokumentacji projektowej – marzec 2017 – uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - kwiecień 2017 – opracowanie studium wykonalności: marzec - czerwiec 2017 – uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę - czerwiec 2017 – roboty budowlane – I kw. 2018 – III kw. 2019 Planowany termin rozpoczęcia realizacji: I kw. 2018 Planowany termin zakończenia realizacji: III kw. 2019 Planowany termin złożenia wniosku aplikacyjnego: czerwiec 2017 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.		
7.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź"	[szt.]	0	3
	Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź"	[szt.]	0	400
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (CI34)	[tony równoważnika CO2/rok]	0	371,78 MgCO2
	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	16

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
w TORUNIU

Toruń 26 -07- 2016

(5)

Stwierdzam zgodność z oryginałem
pedinspektor

(1)

Agnieszka Mroczkowska

Zastępca
Prezydenta Miasta Torunia

Zbigniew Fiderewicz