



**Fundusze Europejskie**  
Program Regionalny



Województwo  
Kujawsko-Pomorskie

**Unia Europejska**  
Europejski Fundusz  
Rozwoju Regionalnego



[www.rpo.kujawsko-pomorskie.pl](http://www.rpo.kujawsko-pomorskie.pl)

*Mój region w Europie*

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

Informacje wypełniane przez instytucję przyjmującą wniosek	
Data wpływu wersji papierowej wniosku	2018-09-17
Numer wniosku o dofinansowanie	RPKP.05.01.00-04-0012/18
Informacje wypełniane na podstawie danych z wniosku	
Nazwa wnioskodawcy	Powiat Świecki
Tytuł projektu	Przebudowa drogi powiatowej nr 1286C Morsk-Świecie-Dworzysko. Etap II
Wydatki kwalifikowalne	11 999 891,21
Dofinansowanie	5 019 150,30
Wkład UE (EFRR)	5 019 150,30
Wartość ogółem (wydatki ogółem)	11 999 891,21

**SEKCJA 0. Identyfikacja projektu**

1. Numer naboru	RPKP.05.01.00-IZ.00-04-157/18
2. Kod i nazwa programu operacyjnego	RPKP Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020
3. Kod i nazwa osi priorytetowej	RPKP.05.00.00 Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu
4. Kod i nazwa działania	RPKP.05.01.00 Infrastruktura drogowa
5. Kod i nazwa poddziałania	
6. Instytucja, w której wniosek zostanie złożony	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego
7. Rodzaj projektu	Konkursowy
8. Tytuł projektu	Przebudowa drogi powiatowej nr 1286C Morsk-Świecie-Dworzysko. Etap II

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

1. NIP	5591876820	2. REGON	092350978		
3. Nazwa	Powiat Świecki				
4. Forma prawna	wspólnoty samorządowe				
5. Forma własności	Jednostki samorządu terytorialnego lub samorządowe osoby prawne				
6. Status przedsiębiorstwa	NIE DOTYCZY				
7. Nazwa i numer dokumentu rejestrowego	NIE DOTYCZY				
8. PKD	84.11.Z Kierowanie podstawowymi rodzajami działalności publicznej				
9. Data rozpoczęcia działalności	NIE DOTYCZY				
10. Adres:					
Kraj	Polska	Województwo	kujawsko-pomorskie		
Powiat	świecki	Gmina	Świecie		
Kod pocztowy	86-100	Miejscowość	Świecie		
Ulica	gen. Józefa Hallera	Nr budynku	9	Nr lokalu	NIE DOTYCZY
11. Telefon	525683100	12. Faks	525683102		
13. Adres e-mail	sekretariat@csw.pl				

**A.2. Dane wnioskodawcy do korespondencji**

NIE DOTYCZY
-------------

**A.3. Dane osób prawnie upoważnionych do podpisania wniosku/umowy o dofinansowanie projektu**

1. Imię i Nazwisko	Barbara Studzińska
2. Stanowisko	Starosta
1. Imię i Nazwisko	Franciszek Koszowski
2. Stanowisko	Wicestarosta
1. Imię i Nazwisko	Dariusz Woźniak
2. Stanowisko	Skarbnik

**A.4. Dane osoby upoważnionej do kontaktu w sprawach projektu**

1. Imię i nazwisko	Bożena Gaca-Zielińska		
2. Telefon	525683166	3. Faks	525683102
4. Adres e-mail	bozena.gz@csw.pl		

**A.5. Podmiot realizujący projekt**

1. NIP	5591704734	2. REGON	092373519		
3. Nazwa Podmiotu	Powiatowy Zarząd Dróg				
4. Forma prawna	powiatowe samorządowe jednostki organizacyjne				
5. Forma własności	Jednostki samorządu terytorialnego lub samorządowe osoby prawne				
6. Adres Podmiotu:					
Kraj	Polska	Województwo	kujawsko-pomorskie		
Powiat	świecki	Gmina	Świecie		
Kod pocztowy	86-100	Miejscowość	Świecie		
Ulica	gen. Józefa Hallera	Nr budynku	9	Nr lokalu	NIE DOTYCZY
7. Telefon	525683224	8. Faks	525683229		
9. Adres e-mail	drogi@drogi.csw.pl				

**A.6. Partnerzy projektu**

Projekt partnerski	Nie
Partnerstwo publiczno-prawne	Nie
Czy Partnerzy projektu będą składać indywidualne wnioski o płatność w SL2014?	Nie

Łączna liczba partnerów w ramach projektu : 0

**SEKCJA B. Ogólne informacje o projekcie****B.1. Klasyfikacja projektu**

1. Zakres interwencji (dominujący)	034. Inne drogi przebudowane lub zmodernizowane (autostrady, drogi krajowe, regionalne lub lokalne)
3. Forma finansowania	01. Dotacja bezzwrotna
4. Rodzaj działalności gospodarczej (działalność gospodarcza, której dotyczy projekt)	12. Transport i składowanie
5. Cross-financing	Nie
6. Instrumenty finansowe	Nie
7. Projekt zintegrowany	Nie
8. Duży projekt	Nie

**B.2. Pomoc publiczna**

Bez pomocy publicznej	Tak
Pomoc publiczna	Nie
Pomoc de minimis	Nie
Pomoc udzielana w formie rekompensaty (np. rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych)	Nie
Program pomocowy	
Nie dotyczy	

**B.3. Typ projektu**

1.	nie dotyczy
----	-------------

**B.4. Identyfikacja obszaru i miejsce realizacji projektu**

1. Projekt realizowany na terenie całego kraju	Nie		
2. Województwo	3. Powiat	4. Gmina	5. Miejscowość
kujawsko-pomorskie	świecki	Świecie	Świecie
6. Typ obszaru realizacji	Małe obszary miejskie (o ludności >5 000 i średniej gęstości zaludnienia)		

**SEKCJA C. Opis, uzasadnienie i cele projektu**

## C.1. Krótki opis projektu (wizytówka projektu)

Należy wskazać najważniejsze informacje dotyczące projektu, przedmiot projektu oraz ogólny zakres działań.

Przedmiotem projektu jest przebudowa drogi powiatowej nr 1286C Morsk-Świecie-Dworzysko o długości około 2200 m na odcinku od estakady w ciągu DK91 w Świeciu (dzielnica Przechowo) do skrzyżowania z ul. Armii Krajowej, ul. Wodną, ul. Różaną oraz ul. Malinową. Realizacja projektu przyczyni się do uzupełnienia istniejącej sieci dróg poprzez kontynuację realizacji zadań na tej drodze. Głównym celem projektu jest poprawa stanu technicznego drogi powiatowej nr 1286C, umożliwiającą podniesienie jakości systemu komunikacyjnego, poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz zwiększeniu dostępności transportowej województwa. Zapewnione zostaną powiązania z drogami publicznymi o parametrach nie gorszych od drogi będącej przedmiotem projektu, na których nie wprowadzono ograniczeń tonażowych umożliwiając docelowe powiązanie z siecią dróg krajowych (DK5,S5,DK1) i wojewódzkich (DW240)

## C.2. Opis i cele projektu wraz z uzasadnieniem potrzeby realizacji projektu

Należy opisać stan istniejący, z którego wynika potrzeba realizacji projektu oraz uzasadnić konieczność podjęcia decyzji co do realizacji przedmiotowej inwestycji. Należy wskazać cel projektu, opisać jakiego rodzaju problemy, potrzeby zostaną rozwiązane, zaspokojone na skutek realizacji inwestycji. Należy opisać na czym polega inwestycja, przedstawić zakres działań. Z opisu projektu powinny wynikać produkty i rezultaty projektu.

**STAN ISTNIEJĄCY:** Droga powiatowa 1286C to główna ulica miasta Świecia łącząca poszczególne jego części. Droga jest bardzo ruchliwa średnie dobowe natężenie wynosi obecnie 6330 pojazdów/dobę. Konstrukcja nawierzchni nie jest dostosowana do kategorii ruchu KR5. Droga przejmuje ruch pojazdów obsługujących dwa obszary gospodarcze zlokalizowane w sąsiedztwie drogi tj. Obszar Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz terenów inwestycyjnych Gminy Świecie – Vistula Park I. Stan nawierzchni średni – lokalnie występują łaty i drobne ubytki nawierzchni. Miejscami na szwie łączącym pasy ruchu występuje szczelina podłużna. Na drodze występują liczne uszkodzenia nawierzchni w postaci spękań, wybojów, kolein, poprzecznych pofałdowań występujących głównie na dojazdach do kolizyjnych skrzyżowań, co utrudnia sprawną komunikację i stanowi potencjalne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Włączenie się do ruchu z dróg podporządkowanych jest bardzo utrudnione, tworzą się kolejki i niejednokrotnie dochodzi do kolizji aut. Stan chodników średni – lokalnie występują zaniżenia w chodnikach oraz korozja kostki betonowej i krawężników betonowych. Istniejące w tej chwili odwodnienie ciągu drogowego na odcinku przewidzianym pod inwestycję podczas większych opadów nie jest w stanie odprowadzić wód z uwagi na niewystarczające średnice kolektorów i niedostateczną ilość wpustów. Miejscami przy krawężnikach brak spadków podłużnych, przez co tworzą się zastoiska wody. Duży wpływ na ten stan ma fakt, że przedmiotowy odcinek drogi zlokalizowany jest w najniższym punkcie miasta Świecie. To powoduje, że zlewnia, z której należy odprowadzić wody opadowe jest wielokrotnie większa niż w innych rejonach miasta. Ponadto droga powiatowa 1286C, która jest pozostałością po starym śladzie drogi krajowej nr 1 powoduje, że zlokalizowane są przy niej liczne ośrodki ruchotwórcze. Z roku na rok obserwuje się rozwój ośrodków handlowych zarówno wzdłuż drogi powiatowej nr 1286C jak i przy drogach, które włączają się do niej. Dodatkowymi miejscami, na które trzeba zwrócić szczególną uwagę są: Przedszkole nr 3 i Szkoła Podstawowa nr 5. W tych miejscach brakuje elementów, które zapewnią odpowiedni poziom bezpieczeństwa uczęszczających tam dzieci. Droga powiatowa nr 1286C ma istotne znaczenie dla lokalnego i ponadlokalnego układu komunikacyjnego, bowiem zapewnia połączenie komunikacyjne z siecią TEN-T, tj. drogą ekspresową S5 poprzez węzeł Dworzysko i węzeł Morsk. Nie jest jednak przygotowana do wysokiego natężenia ruchu. W momencie wypadku na obwodnicy Świecia (która stanie się fragmentem S5) cały ruch kierowany jest na drogę 1286C. Proces pogarszania się stanu technicznego drogi przyspiesza intensywna eksploatacja i nieprzystosowanie do obciążeń. Szybki wzrost motoryzacji indywidualnej i znaczny wzrost ruchu drogowego powodują zwiększone obciążenie sieci drogowej. Średni stan nawierzchni przyczynia się do wzrostu hałasu emitowanego przez poruszające się pojazdy i tworzeniu się zastoisk wody.

**CEL PROJEKTU:**Celem ogólnym projektu jest zwiększenie dostępności transportowej i spójności wewnętrznej województwa kujawsko-pomorskiego poprzez rozwój i poprawę infrastruktury drogowej stanowiącej połączenie z siecią TEN-T oraz istniejącymi terenami inwestycyjnymi.

Głównym celem projektu jest poprawa stanu technicznego drogi powiatowej nr 1286C (Morsk-Świecie-Dworzysko), umożliwiającą podniesienie jakości systemu komunikacyjnego, poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz dostępności transportowej powiatu świeckiego. Zapewnione zostaną powiązania z drogami publicznymi o parametrach nie gorszych od drogi będącej przedmiotem projektu, na których nie wprowadzono ograniczeń tonażowych umożliwiając docelowe powiązania z siecią dróg krajowych (DK5, DK1, S5) i wojewódzkich (DW 240)

Inwestycja zapewni połączenie z siecią TEN-T - budowaną drogą ekspresową S5 - węzeł Dworzysko. Droga nie jest

jednak przygotowana do wysokiego natężenia ruchu. W momencie wypadku na obwodnicy Świecia (która stanie się fragmentem S5) cały ruch kierowany jest na drogę 1286C. Konieczność realizacji projektu wynika z potrzeby usprawnienia płynności ruchu drogowego i poprawy bezpieczeństwa użytkowników infrastruktury. Istniejące skrzyżowania nie posiadają sygnalizacji świetlnej, co powoduje spowalnianie i brak płynności w ruchu ulicznym. Droga planowana do przebudowy jest pośrednią składową układu drogowego zapewniającego dostęp do sieci TEN-T-na wcześniejszym fragmencie ciągu drogowego została przeprowadzona (2014-2015 inwestycja Powiatu Świeckiego) i jest prowadzona (2018-2019 inwestycja GDDKiA Oddział Bydgoszcz) przebudowa drogi, spełniająca wymagane parametry techniczne a ciąg drogi jest ciągiem jednorodnym (ta sama kategoria i nr drogi). Projekt przyczyni się do uzupełnienia istniejącej sieci dróg poprzez kontynuację realizacji zadań na tej drodze. Projekt został podzielony na etapy ze względów ekonomicznych oraz z uwagi na inwestycję prowadzoną przez GDDKiA Oddział w Bydgoszczy.

**ZAKRES INWESTYCJI:** Przedmiotem projektu jest przebudowa drogi powiatowej nr 1286C Morsk – Świecie – Dworzysko na odcinku od estakady w ciągu DK91 w miejscowości Świecie (dzielnica Przechowo) do skrzyżowania z ul. Armii Krajowej, ul. Wodną, ul. Różaną i ul. Malinową. Długość łączna przebudowywanych ulic tj. Wojska Polskiego, łącznicy DK91 (ul. Tucholska), Chełmińskiej, Fabrycznej, Krótkiej, Sportowej, Kwiatowej, Słonecznej, Wodnej, Malinowej, Różanej i łącznika do ul. Bzowej wynosi około 2200 m. Na przeważającym odcinku prace polegać będą na przebudowie istniejących ulic wraz z kolidującymi sieciami podziemnymi i napowietrznymi oraz budową nowych sieci, budowie trzech rond wraz z niezbędną infrastrukturą, przebudowie dwóch kładek dla pieszych nad rzeką Wdą, wykonaniu odwodnienia i oświetlenia rond i ulic, wykonaniu nowych konstrukcji: jezdni, zatok autobusowych, zjazdów publicznych i indywidualnych, chodników, ciągów pieszo-rowerowych i ścieżek rowerowych, a także utwardzeniu poboczy. W wyniku realizacji projektu nastąpi poprawa stanu technicznego nawierzchni drogi poprzez likwidację spękań i wybojów oraz jej dostosowanie do natężenia ruchu na drodze. Realizacja projektu umożliwi podniesienie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Poprawa jakości techniczno-użytkowej dróg wpłynie na zwiększenie przepustowości oraz oszczędności czasu podróży na analizowanym odcinku, jak również na płynność w ruchu drogowym.

**WSKAŹNIKI PROJEKTU:** Długość przebudowanych dróg powiatowych km rok bazowy 0km, rok docelowy 2021 – 2,2km; Liczba zakupionego sprzętu/systemów służących poprawie bezpieczeństwa /ochrony uczestników ruchu drogowego szt. rok bazowy 0szt, rok docelowy 2021 – 3szt. (2 szt. aktywnego znaku oraz 1 szt. barier sprężystych), Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami szt. rok bazowy 0szt., rok docelowy 2021 – 2szt. (1szt. obniżone krawężniki, 1szt. ryflowane płytki przy przejściach dla pieszych) Wskaźnikiem rezultatu będzie wskaźnik nośności drogi powiatowej kN/oś rok bazowy 80 kN/oś rok docelowy 2022 – 115 kN/oś.

Rezultatami w ramach projektu będą:

- poprawa jakości technicznej i użytkowej drogi, zwiększenie trwałości drogi i zmniejszenie kosztów jej utrzymania,
- zwiększenie dostępności komunikacyjnej i transportowej powiatu świeckiego i województwa kujawsko-pomorskiego poprzez bezpośrednie połączenie dróg lokalnych z infrastrukturą TEN-T,
- zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej regionu poprzez poprawę dostępności komunikacyjnej do istniejących terenów inwestycyjnych,
- zwiększenie komfortu jazdy,
- usunięcie stałych obiektów z pobocza drogi (np. wycinka drzew, przestawienie kolidujących ogrodzeń),
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez:
  - osłonięcie stałych obiektów barierami sprężystymi,
  - separację ruchu pieszego i rowerowego – budowa chodników, ciągów pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych, wyznaczenie przejść dla pieszych,
  - budowę nowego oświetlenia rond i ulic oraz oświetlenia drogowego – ustawienie aktywnego znaku w obrębie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów oraz wyposażenie ich w urządzenia ułatwiające korzystanie z nich osobom z niepełnosprawnościami
  - uzupełnienie oznakowania drogowego o oznakowanie pionowe i poziome oraz elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
  - przebudowę i budowę zatok autobusowych, wraz z peronami i wiatami
  - przebudowę dwóch kładek dla pieszych nad rzeką Wdą
  - przebudowę trzech skrzyżowań na skrzyżowania typu rondo wraz z niezbędną infrastrukturą (mniejsza liczba punktów kolizji oraz spowolnienie ruchu pojazdów dojeżdżających do skrzyżowania),
  - budowę pasa prawoskrętu z ul. Wojska Polskiego
  - budowę wysp dzielących z azylem dla pieszych,
  - granica obszaru zabudowanego pokrywa się (jest tożsama) z infrastrukturą towarzyszącą określoną powyżej,
- poprawa atrakcyjności powiatu świeckiego,
- podniesienie konkurencyjności gospodarczej obszaru.

Całkowita wartość projektu 11.999.891,21 zł, koszty kwalifikowalne projektu- 11.999.981,21 zł

### C.3. Zgodność projektu z celem działania/poddziałania RPO WK-P na lata 2014-2020

Należy wykazać zgodność projektu z celem działania/poddziałania wskazanym w RPO WK-P na lata 2014-2020.

Zwiększona dostępność transportowa drogowa województwa

Cel główny RPO WK-P 2014-2020 - uczynienie województwa kujawsko-pomorskiego konkurencyjnym i innowacyjnym regionem Europy oraz poprawa jakości życia jego mieszkańców. Realizacja przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 1286C Morsk-Świecie-Dworzysko. Etap II” wpisuje się w cel Osi Priorytetowej 5. Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu oraz działania 5.1. Infrastruktura drogowa, tj. zwiększona dostępność transportowa drogowa województwa. Przedmiotem projektu jest przebudowa lokalnej infrastruktury drogowej, która posiada połączenie z siecią TEN-T. Realizacja projektu przyczyni się do poprawy stanu oraz powiązania lokalnej sieci dróg województwa kujawsko-pomorskiego z siecią dróg krajowych oraz transeuropejską siecią transportową TEN-T, jak również do zwiększenia dostępności do terenów inwestycyjnych oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie. Inwestycja poprzez zaplanowane działania polegające na przebudowie drogi powiatowej nr 1286C przyczyni się do wzrostu dostępności komunikacyjnej regionu, dzięki poprawie jakości techniczno-użytkowej dróg zwiększeniu ulegnie również poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym

### C.4. Odniesienie wnioskodawcy do wybranych kryteriów wyboru projektów

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

A.3. Gotowość techniczna projektu do realizacji.

Projekt przewidziany do realizacji w formule „zaprojektuj i wybuduj”, dla którego opracowano Program Funkcjonalno-Użytkowy i ogłoszono przetarg na udzielenie zamówienia publicznego w przedmiocie sporządzenia dokumentacji projektowej obiektu budowlanego oraz wykonania robót budowlanych ( ogłoszenie o zamówieniu Nr UZP 562659-N-2018 z dnia 23.05.2018r. )

B.4. Projekt jest zgodny z typami projektów przewidzianymi do wsparcia w ramach działania/poddziałania.

Projekt pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 1286C Morsk-Świecie-Dworzysko. Etap II” jest zgodny z typami projektów przewidzianymi do wsparcia w ramach działania 5.1 Infrastruktura drogowa RPO WKP 2014-2020, tj.: Budowa, przebudowa, modernizacja dróg lokalnych, węzłów, skrzyżowań wraz z infrastrukturą towarzyszącą, inwestycje w bezpieczeństwo ruchu drogowego na drogach lokalnych. Inwestycja zapewni konieczne połączenie z siecią TEN-T - budowaną drogą ekspresową S5 – węzeł Dworzysko. Droga planowana do przebudowy jest pośrednią składową układu drogowego zapewniającego dostęp do sieci TEN-T Przeprowadzone/prowadzone przebudowy wcześniejszego odcinka drogi spełniają wymagane parametry techniczne a ciąg drogi jest ciągiem jednorodnym (ta sama kategoria i numer drogi) Tym samym projekt spełnia wymogi Wspólnej interpretacji do postanowień Umowy Partnerstwa, która stanowi, że „...można realizować bezpośrednio przylegający do niego odcinek tej samej drogi lokalnej (o tej samej kategorii i numerze) jeżeli jest to niezbędne do osiągnięcia efektu sieciowego- w żadnym przypadku jednak nie dalej niż do najbliższego skrzyżowania z drogą krajową lub wojewódzką”.

B.9. Wykonalność techniczna, technologiczna i instytucjonalna projektu.

Harmonogram realizacji projektu jest realistyczny i uwzględnia czas na sporządzenie niezbędnej dokumentacji,

uzyskanie pozwoleń i realizację inwestycji. 23 maja 2018r. ogłoszono przetarg nieograniczony na wybór wykonawcy w przedmiocie sporządzenia dokumentacji projektowej obiektu budowlanego oraz wykonania robót budowlanych (ogłoszenie o zamówieniu Nr UZP 562659-N-2018) z terminem realizacji inwestycji do końca czerwca 2021 roku. Podpisanie umowy z Wykonawcą zadania planuje się na koniec lipca 2018r. Termin na wykonanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego oraz raportu OOS planowanej inwestycji - 30.06.2019r. Sporządzenie projektu budowlanego wraz z uzyskaniem prawomocnej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, projektu wykonawczego wraz z z uzgodnieniem Zamawiającego, pozostała część dokumentacji - 30.06.2020r. Wykonanie przebudowy drogi powiatowej nr 1286C Morsk-Świecie-Dworzysko Etap II do 30.06.2021r. Wybór inspektora nadzoru odbędzie się w przetargu nieograniczonym, promocja projektu jest to wydatek poniżej 20 tys. Planowane zakończenie realizacji projektu - 31.07.2021r. Projekt wykazuje zgodność z prawodawstwem w zakresie zamówień publicznych, wszelkie wydatki w projekcie będą ponoszone zgodnie z następującymi dokumentami: • Wytycznymi w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020 (Wytyczne horyzontalne), • Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych – w zakresie stosowania zasad konkurencyjności i przejrzystości przy realizacji zamówień na prace budowlane, dostawy i usługi w ramach projektu. Wnioskodawca gwarantuje techniczną wykonalność projektu. Zakres rzeczowy projektu jest technologicznie wykonalny. Wnioskodawca dysponuje kadrą do prawidłowej obsługi projektu.

#### C.1.1 Dostosowanie infrastruktury do zmieniających się warunków klimatycznych.

W trakcie prac przygotowawczych została przeprowadzona analiza ryzyka wpływu projektowanej inwestycji na zmiany klimatu pod kątem łagodzenia ich zmian (mitygacji), jak również przystosowania projektowanej infrastruktury do postępujących zmian klimatu (adaptacja). W ramach analizy wskazano, że nie przewiduje się zmiany warunków klimatycznych oraz negatywnego wpływu przebudowywanych dróg powiatowych na klimat. Inwestycja będzie realizowana w oparciu o przyjęte w krajowym budownictwie drogowym rozwiązania techniczne, które są odpowiednio zaadoptowane do ewentualnego wzrostu lub spadku średnich rocznych temperatur. Potencjalnym utrudnieniem w pracach przebudowy mogą być jedynie nietypowe zjawiska atmosferyczne jak fale upałów, susze, gwałtowne burze czy trąby powietrzne.

##### Faza przebudowy

Do rozwiązań wpływających na ochronę infrastruktury drogowej oraz otaczającego środowiska, pod kątem zmian klimatu, planowane są do zastosowania:

- odpowiednia technologia robót, gwarantująca wytrzymałość struktur drogowych przy obecnych temperaturach,
- odpowiednie wyznaczenie zaplecza budowy oraz zabezpieczenie przed przesiąkaniem zanieczyszczeń np. podczas długotrwałych opadów deszczu czy nawałnic,
- odpowiednie składowanie materiałów, zlokalizowanych na terenie zaplecza budowy (przy pomocy plandek, kontenerów, zbiorników, czy nawet śmietników – odpady wytwarzane przez robotników pracujących przy przebudowie), zapewniające jak najmniejsze zanieczyszczenie terenu w wypadku silnych wiatrów,
- wykorzystywanie sprzętu sprawnego technicznie (ograniczenie emisji spalin).

##### W fazie eksploatacji

W wyniku realizacji projektu KLIMADA „Opracowywanie i wdrożenie Strategicznego Planu Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu” przeprowadzono w Polsce szereg badań i analiz, które identyfikują potencjalne zmiany klimatu, zjawiska atmosferyczne mogące wpływać na funkcjonowanie transportu drogowego, w tym infrastruktury drogowej. W toku prowadzonych badań wskazano, że bardzo ważne z punktu widzenia transportu drogowego jest podejście do problemu zmian klimatu w kontekście adaptacji do zmian, a nie przyczyn ich powstawania. Ponadto dokonano analizy występowania niekorzystnych zjawisk atmosferycznych, które mogłyby mieć wpływ na pogorszenie stanu technicznego przebudowywanej infrastruktury drogowej. Określono czynniki mające istotny wpływ na funkcjonowanie infrastruktury transportowej:

1. Mróz
2. Deszcz
3. Silne upały
4. Wiatr
5. Osuwiska

W wyniku analizy ryzyka stwierdzono brak konieczności stosowania rozwiązań zwiększających odporność infrastruktury w przypadku nasilonej częstotliwości występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych lub też rozwiązań ograniczających ryzyko wpływu tego typu zjawisk na zachowanie stabilności i trwałości projektu.



#### C.2.1 Partnerstwo samorządowe.

nie dotyczy

#### C.2.2 Wpływ projektu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Projekt przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez:

- usunięcie stałych obiektów z pobocza drogi (np. wycinka drzew, przestawienie kolidujących ogrodzeń),
- osłonięcie stałych obiektów barierami sprężystymi;
- dostosowanie infrastruktury technicznej do wymogów przewidzianych przepisami prawa – w obszarach zabudowanych:
  - separację ruchu pieszego - budowa chodników, ciągów pieszo-rowerowych i ścieżek rowerowych
  - budowę nowego oświetlenia rond i ulic oraz oświetlenia drogowego – ustawienie aktywnego znaku w obrębie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów oraz wyposażenie ich w urządzenia ułatwiające korzystanie z nich osobom z niepełnosprawnościami
  - uzupełnienie oznakowania o oznakowanie pionowe i poziome oraz o elementy bezpieczeństwa ruchu,
  - budowę zatok autobusowych wraz z peronami i wiatami,
  - przebudowę dwóch kładek dla pieszych nad rzeką Wdą
  - przebudowę trzech skrzyżowań na skrzyżowania typu rondo wraz z niezbędną infrastrukturą,
  - budowę pasa prawoskrętu z ul. Wojska Polskiego
  - budowę wysp dzielących z azylem dla pieszych,
- granica obszaru zabudowanego pokrywa się (jest tożsama) z infrastrukturą towarzyszącą określoną powyżej

#### C.2.3 Gotowość projektu do realizacji.

Na moment zakończenia naboru wniosków o dofinansowanie projektu wnioskodawca nie posiada ostatecznej decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Wnioskodawca będzie realizował projekt w formule „zaprojektuj i wybuduj” dla której opracowano Program Funkcjonalno-Użytkowy i ogłoszono przetarg na udzielenie zamówienia publicznego w przedmiocie sporządzenia dokumentacji projektowej obiektu budowlanego oraz wykonania robót budowlanych (ogłoszenie o zamówieniu Nr UZP 562659-N-2018 z dnia 23.05.2018r. )

#### C.2.4 Stan nawierzchni drogi.

Droga powiatowa 1286C jest bardzo ruchliwa -średnie dobowe natężenie obecnie wynosi 6330 pojazdów/dobę. Konstrukcja nawierzchni nie jest dostosowana do kategorii ruchu KR5. Droga przejeżdża ruch pojazdów obsługujących dwa obszary gospodarcze zlokalizowane w sąsiedztwie drogi tj. Obszar Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz terenów inwestycyjnych Gminy Świecie – Vistula Park I. Stan nawierzchni średni – lokalnie występują łaty i drobne ubytki nawierzchni. Miejscami na szwie łączącym pasy ruchu występuje szczelina podłużna. Na drodze występują liczne uszkodzenia nawierzchni w postaci spękań, wybojów, kolein, poprzecznych pofałdowań występujących głównie na dojazdach do kolizyjnych skrzyżowań, co utrudnia sprawną komunikację i stanowi potencjalne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Włączenie się do ruchu z dróg podporządkowanych jest bardzo utrudnione, tworzą się kolejki i niejednokrotnie dochodzi do kolizji aut. Stan chodników średni – lokalnie występują zaniżenia w chodnikach oraz korozja kostki betonowej i krawężników betonowych. Istniejące w tej chwili odwodnienie ciągu drogowego na odcinku przewidzianym pod inwestycję podczas większych opadów nie jest w stanie odprowadzić wód z uwagi na niewystarczające średnice kolektorów i niedostateczną ilość wpustów. Miejscami przy krawężnikach brak spadków

podłużnych, przez co tworzą się zastoiska wody. Duży wpływ na ten stan ma fakt, że przedmiotowy odcinek drogi zlokalizowany jest w najniższym punkcie miasta Świecie. To powoduje, że zlewnia, z której należy odprowadzić wody opadowe jest wielokrotnie większa niż w innych rejonach miasta. Ponadto droga powiatowa 1286C, która jest pozostałością po starym śladzie drogi krajowej nr 1 powoduje, że zlokalizowane są przy niej liczne ośrodki ruchotwórcze. Z roku na rok obserwuje się rozwój ośrodków handlowych zarówno wzdłuż drogi powiatowej nr 1286C jak i przy drogach, które włączają się do drogi. Dodatkowymi miejscami, na które trzeba zwrócić szczególną uwagę są: Przedszkole nr 3 i Szkoła Podstawowa nr 5. W tych miejscach brakuje elementów, które zapewnią odpowiedni poziom bezpieczeństwa uczęszczających tam dzieci. Droga powiatowa nr 1286C ma istotne znaczenie dla lokalnego i ponadlokalnego układu komunikacyjnego, bowiem zapewnia połączenie komunikacyjne z siecią TEN-T, tj. drogą ekspresową S5 poprzez węzeł Dworzysko i węzeł Morsk. Nie jest jednak przygotowana do wysokiego natężenia ruchu. W przypadku wypadku na obwodnicy Świecia (która stanie się fragmentem S5) cały ruch kierowany jest na drogę 1286C. Proces pogarszania się stanu technicznego drogi przyspiesza intensywna eksploatacja i nieprzystosowanie do obciążeń. Szybki wzrost motoryzacji indywidualnej (o czym świadczą dane przedstawione w analizie popytu) i znaczny wzrost ruchu drogowego powodują zwiększone obciążenie sieci drogowej. Niezadawalający stan nawierzchni przyczynia się do wzrostu hałasu emitowanego przez poruszające się pojazdy i tworzeniu się zastoisk wody.

#### C.2.5 Koszty realizacji inwestycji.

Koszt inwestycji wynosi 11 999 891,21 zł.

Efektywność kosztowa projektu w odniesieniu do kosztu 1 km drogi wynosi 5 140 363,64 zł. Obliczono wartość wskaźnika w następujący sposób: wartość zadania według kosztorysu inwestorskiego / długość odcinka drogi, tj.  $11\,308\,800,01\text{ zł} / 2,2\text{ km} = 5\,140\,363,64\text{ zł}$

#### C.2.6 Kontynuacja ciągu drogowego.

Przedmiotowy projekt przyczyni się do uzupełnienia istniejącej sieci dróg i jest kontynuacją:

1) projektu pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 1286C Morsk-Świecie-Dworzysko” realizowanego przez Powiat Świecki.

W dniu 31 lipca 2014 r. w Starostwie Powiatowym w Świeciu została podpisana umowa o dofinansowanie projektu pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 1286C Morsk – Świecie – Dworzysko” z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013, Działanie 5.6. Kompleksowe uzbrojenie terenów pod inwestycje, Oś priorytetowa 5. Wzmocnienie konkurencyjności przedsiębiorstw.

Projekt „Przebudowa drogi powiatowej nr 1286C Morsk – Świecie – Dworzysko” został zrealizowany w latach 2014-2015. Na długości 3609,00 m dostosowano nośność i nawierzchnię drogi do obciążeń spowodowanych wysokim natężeniem ruchu pojazdów ciężarowych. Wraz z przebudową drogi przebudowano chodniki, pobocza, zatoki autobusowe, zjazdy oraz poprawiono odwodnienie. Inwestycja została zrealizowana na odcinku od przejazdu kolejowego do planowanego węzła Dworzysko.

Całkowita wartość projektu wyniosła 7 399 813,03 zł, z czego 6 227 780,18 zł stanowiło dofinansowanie, jakie uzyskał Powiat Świecki z EFRR.

2) zadania pn. „Rozbudowa estakady i węzła w ciągu drogi krajowej nr 1(91) w m. Przechowo wraz z odcinkiem drogi od km 139+000 do km 141+100 oraz związanym z drogą przyległym układem komunikacyjnym”, realizowanego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy. W ramach tej inwestycji odcinek drogi powiatowej nr 1286C od przejazdu kolejowego do estakady w ciągu DK91 zostanie przebudowany w latach 2018-2019.

#### C.2.7 Budowa obwodnicy/obejścia miasta lub miejscowości.

nie dotyczy

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

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

Zgodnie z zasadą dodatkowości, fundusze Unii Europejskiej powinny uzupełniać środki finansowe poszczególnych państw członkowskich, a nie zastępować je. Działania Unii Europejskiej nie powinny wypierać i zastępować działań na szczeblu krajowym i regionalnym, lecz je wzbogacać i wzmacniać. Projekt jest zgodny z zasadą dodatkowości, ponieważ wysokość wydatków publicznych na bezpośrednią realizację celów rozwoju nie będzie ulegać zmniejszeniu z racji wsparcia finansowego ze strony Unii Europejskiej, ponadto Beneficjent zapewni wkład własny w projekcie, poprzez zagwarantowanie środków finansowych w budżecie. Realizacja inwestycji przyczyni się do poprawy stanu technicznego nawierzchni drogi, wykonanie nowej nawierzchni umożliwi poprawę parametrów technicznych drogi, likwidację spękań i wybojów oraz jej dostosowanie do natężenia ruchu na drodze. Jednocześnie nastąpi podniesienie jakości użytkowej drogi dzięki zwiększeniu dostępności infrastruktury towarzyszącej ( m.in. chodników i zatok autobusowych). Realizacja projektu umożliwi podniesienie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

C.5.B Efekt zachęty.

NIE DOTYCZY

### C.6. Komplementarność projektu

**C.6.A. Powiązanie realizowanego projektu z projektami zrealizowanymi w ramach programów okresu 2014-2020, 2007-2013, 2004-2006 oraz z programami przedakcesyjnymi (maksymalnie 1000 znaków na uzasadnienie).**

Program operacyjny	Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013	Numer i nazwa działania		1.1 Infrastruktura drogowa	
Tytuł projektu	Przebudowa drogi powiatowej nr 1257C Michale-Sartowice. Etap III				
Nazwa beneficjenta	Powiat Świecki				
Perspektywa finansowa	2007-2013	Okres realizacji od	2015	Okres realizacji do	2015
Wartość projektu (PLN)	3 656 797,72	Dofinansowanie z UE (PLN)		1 481 595,98	

Uzasadnienie:

Projekt "Przebudowa drogi powiatowej nr 1257C Michale-Sartowice. Etap III" obejmował swoim zakresem następujące działania i prace przygotowanie terenu pod budowę, roboty rozbiórkowe, wykonanie nawierzchni drogi - trasa główna, zjazdy publiczne i skrzyżowania, chodniki, zatoki, pobocza, oznakowanie poziome i pionowe oraz roboty wykończeniowe. Projekt był realizowany przez ten sam podmiot oraz posiada tych samych uczestników co projekt „Przebudowa drogi powiatowej nr 1286C Morsk-Świecie-Dworzysko. Etap II”

Program operacyjny	Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020	Numer i nazwa działania		5.1. Infrastruktura drogowa,	
Tytuł projektu	„Włączenie północno-zachodniej części Powiatu Świeckiego do planowanego węzła w Zbrachlinie przy drodze ekspresowej S5 wchodzącej w skład korytarza TEN-T – Etap I”				
Nazwa beneficjenta	Powiat Świecki				
Perspektywa finansowa	2014-2020	Okres realizacji od	2017	Okres realizacji do	2018
Wartość projektu (PLN)	7 138 142,35	Dofinansowanie z UE (PLN)		5 838 703,38	

Uzasadnienie:
Projekt „Włączenie północno-zachodniej części Powiatu Świeckiego do planowanego węzła w Zbrachlinie przy drodze ekspresowej S5 wchodzącej w skład korytarza TEN-T – Etap I” obejmował swoim zakresem następujące działania i prace przygotowanie terenu pod budowę, roboty rozbiórkowe, wykonanie nawierzchni drogi - trasa główna, zjazdy publiczne i skrzyżowania, chodniki, zatoki, pobocza, oznakowanie poziome i pionowe oraz roboty wykończeniowe. Projekt był realizowany przez ten sam podmiot oraz posiada tych samych uczestników co projekt „Przebudowa drogi powiatowej nr 1286C Morsk-Świecie-Dworzysko. Etap II”

Program operacyjny	Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013	Numer i nazwa działania	5.6 Kompleksowe uzbrojenie terenów pod inwestycje		
Tytuł projektu	Przebudowa drogi powiatowej nr 1286C Morsk - Świecie - Dworzysko				
Nazwa beneficjenta	Powiat Świecki				
Perspektywa finansowa	2007-2013	Okres realizacji od	2014	Okres realizacji do	2015
Wartość projektu (PLN)	7 399 813,03	Dofinansowanie z UE (PLN)	6 227 780,18		

Uzasadnienie:
Projekt „Przebudowa drogi powiatowej nr 1286C Morsk - Świecie - Dworzysko” obejmował swoim zakresem następujące działania i prace przygotowanie terenu pod budowę, roboty rozbiórkowe, wykonanie nawierzchni drogi - trasa główna, zjazdy publiczne i skrzyżowania, chodniki, zatoki, pobocza, oznakowanie poziome i pionowe oraz roboty wykończeniowe. Projekt był realizowany przez ten sam podmiot oraz posiada tych samych uczestników co projekt „Przebudowa drogi powiatowej nr 1286C Morsk-Świecie-Dworzysko. Etap II”

**C.6.B. Powiązanie realizowanego projektu z innymi działaniami zrealizowanymi przez wnioskodawcę ze środków własnych.**

NIE DOTYCZY

**C.6.C. Powiązanie projektu ze Strategiami, programami, planami wieloletnimi i innymi dokumentami planistycznymi.**

Nazwa	Tak/Nie	Uzasadnienie
Regionalna Strategia Innowacji WK-P na lata 2014-2020	Nie	
Strategia Rozwoju Kraju 2020	Tak	Założenia Projektu wpisują się w szczególności w Cel 9 – Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie równoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego. Strategia definiuje kierunki interwencji służące do osiągnięcia powyższego celu, w tym m.in.: • Sprawna modernizacja, rozbudowa i budowa zintegrowanego systemu transportowego, w tym m.in. modernizacja, rozbudowa (głównie w ramach bazowej i kompleksowej sieci TEN-T) i utrzymanie całej sieci dróg krajowych. • Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Niniejszy projektu przyczynia się do poprawy stanu oraz powiązania lokalnej sieci dróg województwa kujawsko-pomorskiego z siecią dróg krajowych, transeuropejską siecią transportową TEN-T, jak i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie. Niska jakość istniejącego układu drogowego oraz zły stan techniczny i niewystarczające parametry dróg lokalnych ograniczają wewnętrzną dostępność transportową.

Strategia rozwoju WK-P do roku 2020 - Plan modernizacji 2020+	Tak	Założenia celu strategicznego „Dostępność i spójność”, będą zrealizowane za pomocą określonych kierunków działań, w tym m.in.: • Zapewnienie skomunikowania węzłów dróg ekspresowych i autostrady A1 z siecią dróg niższych kategorii. • Rozwój sieci drogowych o podstawowym znaczeniu dla spójności wewnętrznej województwa. • Tworzenie warunków dla budowy i modernizacji dróg lokalnych. Realizacja przedmiotowego projektu wpisuje się w analizowany dokument strategiczny, gdyż umożliwi poprawę połączeń transportowych województwa kujawsko-pomorskiego poprzez realizację I etapu inwestycji dotyczącej przebudowy drogi powiatowej 1286C, która stanowi połączenie z drogą ekspresową S5. Poza tym projekt wpisuje się ściśle w określone powyżej kierunki działań, przyczyniając się tym samym do osiągnięcia celu strategicznego „dostępność i spójność”
Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego	Tak	Plan Działania SUE RMB opiera się na 3 głównych celach (Save the Sea, Connect the Region, Increase Prosperity). Towarzyszą im cele szczegółowe i wskaźniki. Niniejszy Projekt wpisuje się w szczególności w założenia celu 2. Rozwój połączeń w regionie, priorytet 2.1: Ulepszenie wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych (2.1 Good transport conditions – completion of TEN-T core and comprehensive network in the region on time, incl. links to Russia and Belarus). Realizacja projektu będącego przedmiotem studium wykonalności, przyczyni się do osiągnięcia ww. celów SUE RMB, w szczególności w kontekście zwiększenia dostępności transportowej regionu morza bałtyckiego, poprzez włączenie infrastruktury lokalnej do sieci TEN-T. W dalszej perspektywie przyczyni się to do wzrostu konkurencyjności nie tylko w aspekcie regionalnym czy krajowym, ale również w kontekście zwiększenia konkurencyjności całego makroregionu.
<b>Inne</b>		
Kujawsko- Pomorski Plan Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej 2014-2020		Głównym celem Kujawsko-Pomorskiego planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej jest „Poprawa spójności transportowej województwa kujawsko-pomorskiego”. Cel ten zamierza się osiągnąć poprzez interwencję prowadzoną w trzech obszarach. Projekt będący przedmiotem studium wykonalności, w szczególności wpisuje się w I Obszar interwencji: Rozwój infrastruktury drogowej poprawiającej spójność województwa. Celem interwencji w tym obszarze jest zapewnienie wysokiego stopnia spójności sieci drogowej. Droga objęta projektem stanowi połączenie z drogą ekspresową S5. Realizacja przedmiotowego projektu w istotny sposób przyczyni się do podniesienia jakości systemu komunikacyjnego województwa kujawsko-pomorskiego i powiatu świeckiego. Jednocześnie umożliwi podniesienie atrakcyjności gospodarczej regionu, jako obszaru o wysokim potencjale inwestycyjnym, dysponującego wysokiej jakości infrastrukturą komunikacyjną.
Strategia Rozwoju Powiatu Świeckiego na lata 2014-2020		Projekt realizuje założenia Strategii Rozwoju Powiatu Świeckiego na lata 2014-2020. Wpisuje się w obszar strategiczny „Infrastruktura”. Zasadniczym elementem w tym obszarze jest poprawa infrastruktury drogowej oraz dostępności komunikacyjnej Powiatu. W ramach obszaru „Infrastruktura” wyznaczone zostały cele operacyjne. Projekt wpisuje się w szczególności w Cel I. Rozwój infrastruktury drogowej oraz Cel III. Poprawa dostępności układ komunikacyjnego, III.1. Poprawa dostępności obszarów powiatu do drogi ekspresowej S5. Realizacja przedmiotowego projektu w istotny sposób przyczyni się do poprawy i rozwoju infrastruktury drogowej, jak również podniesienia dostępności i jakości systemu komunikacyjnego powiatu, a tym samym do poprawy warunków życia lokalnej społeczności. Realizacja projektu zwiększy dostępności transportową, spójność wewnętrzną poprzez bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T.

Strategia Obszaru Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Świeckiego	Jednym z celów strategicznych określonych w Strategii jest Cel strategiczny nr 1. Przedsiębiorczy region, który jest realizowany przy pomocy pięciu celów operacyjnych, w tym m.in. cel operacyjny nr 1.3 Rozwój lokalnej infrastruktury drogowej i technicznej. Realizacja przedmiotowego projektu w istotny sposób przyczyni się do poprawy i rozwoju infrastruktury drogowej, jak również podniesienia dostępności i jakości systemu komunikacyjnego powiatu, a tym samym do poprawy warunków życia lokalnej społeczności. Jednocześnie umożliwi podniesienie atrakcyjności gospodarczej powiatu jako obszaru o wysokim potencjale inwestycyjnym, dysponującego wysokiej jakości infrastrukturą komunikacyjną oraz obszaru atrakcyjnego turystycznie. Projekt bezpośrednio przyczyni się do zwiększenia dostępności transportowej i spójności wewnętrznej powiatu poprzez rozwój i poprawę infrastruktury drogowej stanowiącej bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T.
Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) – aktualizacja średniookresowej strategii rozwoju kraju, tj. Strategii Rozwoju Kraju 2020	Główny cel Strategii „tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym”. Inwestycja jest spójna z kierunkami działań określonymi w Strategii, m.in.: powiązanie Polski z korytarzami sieci bazowej TEN-T, rozwój infrastruktury transportowej o charakterze regionalnym i lokalnym. Planowane przedsięwzięcie dotyczące przebudowy drogi powiatowej nr 1286C, łączącej się z budowaną drogą S5, przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, stanu oraz powiązania lokalnej sieci dróg województwa kujawsko-pomorskiego z siecią dróg krajowych, transeuropejską siecią transportową TEN-T. Niniejszy projekt przyczyni się do wzrostu dostępności komunikacyjnej regionu i kraju, poprzez poprawę jakości techniczno-użytkowej dróg lokalnych mających powiązanie z drogami krajowymi. Zaplanowane działania wpłyną na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym na obszarze regionu.
Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności	Niniejszy projekt przyczyni się do poprawy stanu oraz powiązania lokalnej sieci dróg województwa kujawsko-pomorskiego z siecią dróg krajowych, transeuropejską siecią transportową TEN-T, jak i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie. Niska jakość istniejącego układu drogowego oraz zły stan techniczny i niewystarczające parametry dróg lokalnych ograniczają wewnętrzną dostępność transportową. Bez inwestycji w sieci doprowadzające ruch do sieci podstawowej, system transportowy regionu nie będzie stanowił spójnej sieci transportowej pozwalającej na zwiększenie konkurencyjności gospodarki i polepszenie jakości życia mieszkańców. Niniejszy projekt poprzez zaplanowane działania przyczyni się do wzrostu dostępności komunikacyjnej regionu i kraju, poprzez poprawę jakości techniczno-użytkowej dróg lokalnych mających powiązanie z drogami krajowymi. Ponadto zaplanowane działania będą wpływały na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym na obszarze regionu
Umowa Partnerstwa	Planowana do realizacji inwestycja wpisuje się w Cel Tematyczny 7 – Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej i spełnia warunki określone we wspólnej interpretacji Ministerstwa Rozwoju i Komisji Europejskiej odnośnie zapisów Umowy Partnerstwa, dotyczące Priorytetu Inwestycyjnego 7b Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi – inwestycja obejmuje przebudowę drogi powiatowej, która zapewnia konieczne bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T
Strategia Europa 2020	Cele unijnej Strategii Europa 2020 w odniesieniu do zmian klimatu i związanego z zagadnieniami klimatycznymi zrównoważonego wykorzystania energii zostały sformułowane następująco: • Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o 20% • Osiągnięcie 20% poziomu energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych • Wzrost efektywności energetycznej o 20%. Założenia Strategii opierają się na 3 priorytetach: • Rozwój inteligentny, • Rozwój zrównoważony, • Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu. Przedmiotowa inwestycja, poprzez rozwój infrastruktury drogowej, wpisuje się zwłaszcza w inicjatywę przewodnią: „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” – projekt na rzecz uniezależnienia wzrostu gospodarczego od wykorzystania zasobów, przejścia na gospodarkę niskoemisyjną, większego wykorzystania odnawialnych źródeł energii, modernizacji transportu oraz propagowania efektywności energetycznej.

### C.6.D. Projekt został zapisany w Kontrakcie Terytorialnym

NIE DOTYCZY

### C.6.E. Projekt zintegrowany

NIE DOTYCZY

## SEKCJA D. Zgodność projektu z zasadami horyzontalnymi Unii Europejskiej wymienionymi w rozporządzeniu 1303/2013

### D.1. Wpływ projektu na politykę zrównoważonego rozwoju (w tym ochrony środowiska).

Pozytywny

Uzasadnienie:

Przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na wyznaczone i planowane Obszary Natura 2000 oraz inne formy ochrony w rozumieniu ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 roku, ponieważ będzie realizowane poza granicami w/w obszarów i form przyrody.

Projekt wykorzystuje nowoczesne technologie o niskim oddziaływaniu na środowisko, prowadzące do eliminacji szkodliwego oddziaływania na środowisko w następujących obszarach: ochrona powietrza atmosferycznego i klimatu oraz ochrona przed hałasem i wibracjami. Zgodnie z pismem Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (pismo nr WOO.4220.87.2018.AJ z dnia 06.03.2018 r.) dla przedmiotowej Inwestycji zostanie sporządzony raport o środowiskowych uwarunkowaniach. Dla przedmiotowej inwestycji konieczne będzie uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia będącego przedmiotem projektu oraz analizy realizacji przez projekt zasady "zanieczyszczający płaci", odporności na klęski żywiołowe oraz zapobieganie ryzyku.

W trakcie prac przygotowawczych została przeprowadzona analiza ryzyka wpływu projektowanej inwestycji na zmiany klimatu pod kątem łagodzenia ich zmian – (mitygacji), jak również przystosowania projektowanej infrastruktury do postępujących zmian klimatu (adaptacja). Zastosowane materiały będą trwałe i odporne na zmiany klimatu, w szczególności związane z ekstremalnymi zmianami pogodowymi (ostre zimy, upalne lata). W ramach prac przygotowawczych uwzględniono kwestie związane ze zmianami klimatu, projektowana infrastruktura będzie stanowiła źródło jak najniższej emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń, wpływających na ocieplenie klimatu i będzie odporna na ww. zmiany. W ujęciu ogólnym realizacja inwestycji wpłynie pozytywnie na zahamowanie zmian klimatu.

Zadanie inwestycyjne, poprzez poprawę płynności ruchu i równości nawierzchni, wpłynie na poprawę warunków aerosanitarnych i akustycznych. Projekt będzie miał pozytywny wpływ na politykę ochrony środowiska. Realizacja inwestycji wpłynie na poprawę stanu środowiska naturalnego poprzez redukcję zanieczyszczeń do atmosfery.

Poprawa jakości technicznej nawierzchni podniesie płynność jazdy na drodze, a tym samym umożliwi zmniejszenie emisji spalin do środowiska oraz zmniejszenie hałasu emitowanego przez pojazdy mechaniczne.

Inwestycja będzie mieć pozytywny oddźwięk społeczny ze względu na jej charakter, ponieważ przyczyni się do poprawy warunków bezpieczeństwa ruchu i komfortu (wprowadzenie zatok autobusowych i chodników, a także budowę ciągów pieszo-rowerowych i ścieżek rowerowych, przejść dla pieszych z wyspami dzielącymi i azylami oraz budowa dwóch kładek dla pieszych przez rzekę Wdę).

Projekt będzie miał pozytywny wpływ na politykę ochrony środowiska. Realizacja inwestycji wpłynie na poprawę stanu środowiska naturalnego poprzez redukcję zanieczyszczeń do atmosfery. Poprawa jakości technicznej nawierzchni podniesie płynność jazdy na drodze, a tym samym umożliwi zmniejszenie emisji spalin do środowiska oraz zmniejszenie hałasu emitowanego przez pojazdy mechaniczne.

### D.1.1. Czy przedsięwzięcie wymienione jest w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko?

NIE DOTYCZY (dla "zaprojektuj i wybuduj")

**D.1.2. Jeżeli przedsięwzięcie wymienione jest w załączniku II do dyrektywy OOŚ, czy uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po przeprowadzonej pełnej procedurze oceny oddziaływania na środowisko?**

**D.1.3. Czy przedsięwzięcie położone jest w granicach obszarów Natura 2000?**

NIE DOTYCZY (dla "zaprojektuj i wybuduj")

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

Pozytywny

Uzasadnienie:

Wnioskowany projekt pozytywnie wpływa na politykę niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami (osoby z niepełnosprawnościami w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz. U. z 2016 poz. 2046 z późn. zm.), a także osoby z zaburzeniami psychicznymi, o których mowa w ustawie z dnia 19 sierpnia 1994 r. o ochronie zdrowia psychicznego (Dz. U. z 2017 poz. 882 z późn. zm.)), która ma na celu eliminowanie wszelkich form oraz przejawów dyskryminacji, a także oznacza również propagowanie pełnego oraz równego uczestnictwa i dostępu we wszystkich dziedzinach życia. Zastosowane rozwiązania w ramach projektu są w pełni zgodne z zasadami niedyskryminacji zgodnie z zapisami a rt. 7 Rozporządzenia rady (WE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. Projekt umożliwi osobom niepełnosprawnym bezpieczne i sprawne poruszanie się w obszarze inwestycji – bez barier architektonicznych. Dostęp do zmodernizowanej w ramach projektu infrastruktury nie będzie w żaden sposób ograniczany. Infrastruktura zostanie przygotowana w sposób, który ułatwi dostęp osobom niepełnosprawnym. Likwidacja nierówności i uszkodzonej nawierzchni oraz wyposażenie drogi w chodniki wzdłuż przebudowywanego odcinka, umożliwi bezproblemowe korzystanie z infrastruktury osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich. Sprzyjać będzie temu także obniżenie krawężników na połączeniu chodnika z ulicą. Podobne rozwiązania zostaną zastosowane na przystankach autobusowych. Ponadto w miejscach niebezpiecznych zostanie zastosowane aktywne oznakowanie przejść dla pieszych i ryflowane płytki, które zwiększy bezpieczeństwo osób z dysfunkcjami ruchu i wzroku, ponieważ urządzenie ostrzega kierowców o obecności pieszego w rejonie przejścia.

**D.3. Wpływ projektu na politykę równouprawnienia płci**

Pozytywny

Uzasadnienie:

Projekt wykazuje pozytywny wpływ na promowanie równości szans kobiet i mężczyzn. Procedury wdrażania projektu są przeprowadzane z poszanowaniem polskiego prawa przy zapewnieniu równych szans dla wszystkich zainteresowanych osób bez względu na ich płeć. Polityka równości szans kobiet i mężczyzn jest respektowana od momentu tworzenia koncepcji projektu i dokumentów aplikacyjnych aż po etap jego realizacji. Projekt zapewnia równość kobiet i mężczyzn poprzez wyrównany udział w procesie podejmowania decyzji. Respektowanie polityki równości szans kobiet i mężczyzn dotyczy również struktury zarządzania projektem. W całym procesie projektowania oraz użytkowania nie stosuje się jakichkolwiek kryteriów, które byłyby dyskryminujące ze względu na płeć. Reasumując, projekt ma pozytywny wpływ na zagadnienia z zakresu polityki równości szans, ponieważ nie jest bezpośrednio odpowiedzią na problemy dotyczące zapewnienia równości szans.

**SEKCJA E. Zgodność projektu z Prawem zamówień publicznych**



1. Wykaz zamówień/wydatków w ramach projektu: Zgodnie z Wytocznymi w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020 w zakresie kwalifikowalności wydatków, przez zamówienie należy rozumieć umowę odpłatną pomiędzy zamawiającym a wnioskodawcą, zawartą zgodnie z warunkami wynikającymi z Pzp; albo z umowy o dofinansowanie projektu, której przedmiotem są usługi, dostawy lub roboty budowlane przewidziane w projekcie realizowanym w ramach Programu Operacyjnego.

Lp.	Nazwa zamówienia/wydatku	Nr zadania/ń (z sekcji H.3 wniosku), którego/ych dotyczy zamówienie/wydatek	Tryb postępowania zgodnie z Pzp (np. przetarg nieograniczony) / Zasada konkurencyjności / Procedura rozeznania rynku lub Wydatek poniżej 20 tys. zł netto itp.	Zamówienie rozstrzygnięte / wydatek poniesiony (TAK/NIE)
1	Zaprojektowanie i wykonanie zadania dla inwestycji pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1286C Morsk-Świecie-Dworzysko. Etap II”	1,2,3	Przetarg nieograniczony	Nie/Nie
2	Nadzór inwestorski	4	Przetarg nieograniczony	Nie/Nie

W przypadku stosowania w ramach projektu trybu innego niż podstawowy: nieograniczony lub ograniczony (np. zamówienie z wolnej ręki, zapytanie o cenę itd.) należy udowodnić spełnienie ustawowych przesłanek umożliwiających jego zastosowanie. Należy również podać uzasadnienie, w przypadku gdy zgodnie z zapisami Wytocznych w zakresie kwalifikowalności wydatków wnioskodawca będzie zwolniony z ich stosowania (patrz: pkt 8 i 9 podrozdziału 6.5 Wytocznych).

nie dotyczy

#### SEKCJA F. Zezwolenie na inwestycję

Lp.	Nazwa dokumentu	Data wydania decyzji lub data wpływu zgłoszenia do właściwego organu	Planowana data wydania decyzji lub planowana data dokonania zgłoszenia do właściwego organu
1	Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej		2020-06-30

## SEKCJA G. Trwałość projektu

Należy krótko odnieść się do wybranych elementów trwałości projektu: okresu minimum 5 lat od całkowitego zakończenia jego realizacji (3 lat w przypadku MŚP) zgodnie z art. 71 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013.

<p><b>Trwałość organizacyjna i instytucjonalna</b> Kto będzie zarządzał projektem oraz czyją własnością będzie przedmiot projektu w okresie jego trwałości?</p>	<p>Zarządzanie projektem zostanie zlecone pracownikom Starostwa Powiatowego w Świeciu i Powiatowego Zarządu Dróg w Świeciu. Wnioskodawca dysponuje kadrą niezbędną do prawidłowego wdrożenia projektu oraz dysponuje odpowiednimi zasobami, sprzętowymi i organizacyjnymi, które pozwolą utrzymać produkty projektu przez co najmniej 5 lat od chwili zakończenia realizacji inwestycji. Powiat Świecki ma również duże doświadczenie w zakresie realizacji przedsięwzięć dofinansowanych ze środków zewnętrznych. Sprawnie działająca struktura organizacyjna i system zarządzania zapewniają sprawny przepływ informacji i prawidłową realizację projektu. Podsumowując, w projekcie zostanie zapewniona trwałość organizacyjna zarówno w fazie realizacji, jak i w 5-letnim okresie trwałości projektu. Przedmiot projektu zarówno w okresie realizacji zadania jak i po jego zakończeniu w okresie trwałości będzie własnością Powiatu Świeckiego.</p>
<p><b>Trwałość finansowa</b> W jaki sposób (skąd) zapewnione zostaną środki, które zagwarantują stabilność finansową projektu w okresie trwałości projektu?</p>	<p>Trwałość finansowa projektu jest zagwarantowana poprzez zabezpieczenie środków na realizację przedmiotowego projektu w wieloletniej prognozie finansowej Beneficjenta. Środki finansowe na bieżące utrzymanie produktów powstałych w wyniku realizacji projektu oraz zarządzanie nimi w okresie 5 lat od daty płatności końcowej zapewni Powiat Świecki. Zaplanowany montaż finansowy zapewnia trwałość finansową projektu w całym okresie prognozy. Środki przeznaczone na realizację inwestycji i finansowanie funkcjonowania projektu pozwalają w pełni pokryć założone wydatki. Z uwagi na zasadę dodatkowości, która mówi, że środki pieniężne przekazywane przez Komisję Europejską z funduszy strukturalnych są tylko i wyłącznie dodatkiem do środków zgromadzonych i przeznaczonych na dany projekt przez władze państwowe, regionalne lub lokalne kraju członkowskiego nie ma możliwości finansowania projektu w całości przez UE. W związku z powyższym istnieje konieczność zaangażowania środków Beneficjenta, który realizuje zadania w zakresie dróg publicznych za pomocą zagwarantowanych w budżecie środków inwestycyjnych. Świadczy to pozytywnie o przyjętym planie realizacji zadania i potwierdza trwałość finansową projektu.</p>

## SEKCJA H. Zakres rzeczowo-finansowy projektu

## H.1. Projekt generujący dochód

Czy projekt generuje dochód?	Nie	
1. Luka w finansowaniu (%)		0,00
2. Zryczałtowana stawka (%)		0,00
3. Dochód niemożliwy do oszacowania		
4. Wartość wydatków kwalifikowalnych przed uwzględnieniem dochodu (PLN)		0,00
5. Wartość generowanego dochodu (PLN)		0,00

## H.2. Ogólne informacje dotyczące wydatków i harmonogramu realizacji projektu

1. Możliwość odzyskania VAT	Czy istnieje prawna możliwość odzyskania podatku VAT, którego wysokość została określona w sekcji H.3., Tabela 1. Wydatki kwalifikowalne?	Nie
2. Wydatki podlegające limitom	Czy w ramach wydatków kwalifikowalnych będą ponoszone wydatki podlegające limitom wskazane w sekcji H.3., Tabela 4. wniosku o dofinansowanie projektu?	Nie
3. Koszty pośrednie	Czy w ramach wydatków kwalifikowalnych będą ponoszone koszty pośrednie?	Tak
4. Wydatki rozliczane ryczałtowo	Czy wydatki w ramach projektu będą rozliczane ryczałtowo, tj.: stawka jednostkowa, kwota ryczałtowa lub stawka ryczałtowa?	Tak
5. Leasing	Czy wydatki kwalifikowalne będą finansowane w drodze leasingu? Jeżeli tak wskaż rodzaj, np. leasing finansowy.	Nie
6. Okres realizacji projektu	Okres realizacji projektu - (Planowany termin rozpoczęcia realizacji projektu w formacie rrrr.mm.dd.)	2018-07-31
	Okres realizacji projektu (Planowany termin zakończenia realizacji projektu w formacie rrrr.mm.dd)	2021-07-31

### H.3. Wydatki kwalifikowalne i niekwalifikowalne projektu (PLN)

#### Tabela 1. Wydatki kwalifikowalne

Lp.	Nazwa zadania wskazująca opis działań planowanych do realizacji w ramach zadania, podmiot działania - nazwa wydatku/kosztu/ryczałtu	Kategoria wydatku/kosztu	Wartość netto	Stawka VAT (%)	Wartość VAT	Wartość brutto (wydatki ogółem)	Wydatki kwalifikowalne	Dofinansowanie		Pomoc publiczna	Rozpoczęcie realizacji	Zakończenie realizacji	Kategoria interwencji	Wydatek rozliczany ryczałtowo (TAK/NIE)	Symbol partnera/partner wiodący (PW)	Tabela 2.A. Wydatki niekwalifikowalne Podatek VAT od wydatków kwalifikowalnych
								%	Wartość							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	„Przebudowa drogi powiatowej nr 1286C Morsk-Świecie-Dworzysko. Etap II”- Dokumentacja sporządzenie raportu OOŚ	Inne wydatki/kosztu	80 325,20	23%	18 474,80	98 800,00	98 800,00	41,83%	41 324,71 K	Bez pomocy publicznej	2018-07	2019-06	034	Nie		
2	„Przebudowa drogi powiatowej nr 1286C Morsk-Świecie-Dworzysko. Etap II”- Dokumentacja sporządzenie projektu wykonawczego i budowlanego	Inne wydatki/kosztu	243 902,44	23%	56 097,56	300 000,00	300 000,00	41,83%	125 479,90 K	Bez pomocy publicznej	2018-07	2020-06	034	Nie		
3	„Przebudowa drogi powiatowej nr 1286C Morsk-Świecie-Dworzysko. Etap II” roboty budowlane	Roboty budowlane	9 194 146,35	23%	2 114 653,66	11 308 800,01	11 308 800,01	41,83%	4 730 090,12 K	Bez pomocy publicznej	2020-06	2021-06	034	Nie		
4	„Przebudowa drogi powiatowej nr 1286C Morsk-Świecie-Dworzysko. Etap II” nadzór inwestorski	Nadzór: inwestorski, konserwatorski, archeologiczny, autorski	121 951,22	23%	28 048,78	150 000,00	150 000,00	41,83%	62 739,95 K	Bez pomocy publicznej	2020-06	2021-06	034	Nie		
0	Koszty pośrednie															
01	„Przebudowa drogi powiatowej nr 1286C Morsk-Świecie-Dworzysko. Etap II” koszty pośrednie	Koszty pośrednie	142 291,20	0%	0,00	142 291,20	142 291,20	41,83%	59 515,62 K	Bez pomocy publicznej	2018-07	2021-07	034	Tak		
Suma	-	-	9 782 616,41	-	2 217 274,80	11 999 891,21	11 999 891,21	-	5 019 150,30	-	-	-	-	-	-	0,00

#### Tabela 2.B. Wydatki niekwalifikowalne

Lp.	Nazwa zadania wskazująca opis działań planowanych do realizacji w ramach zadania, podmiot działania - nazwa wydatku/kosztu/ryczałtu	Kategoria wydatku/kosztu	Wartość netto	Stawka VAT (%)	Wartość VAT	Wartość brutto (wydatki ogółem)	Rozpoczęcie realizacji	Zakończenie realizacji	Wydatek rozliczany ryczałtowo (TAK/NIE)	Symbol partnera/partner wiodący (PW)
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
Suma	-	-	0,00	-	0,00	0,00	-	-	-	-

#### Tabela 3. Razem wydatki w ramach projektu

29	Razem wydatki kwalifikowalne (wiersz suma kol. 8)	11 999 891,21
30	Razem wydatki niekwalifikowalne (wiersz suma kol. 17+24)	0,00
31	Wartość ogółem (wiersz suma kol. 8+17+24)	11 999 891,21
32	Suma wartości kwalifikowalnej kosztów pośrednich	142 291,20

Tabela 4. Kategorie kosztów podlegające limitom

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

## H.4. Źródła finansowania projektu (PLN)

Tabela 1. Źródła finansowania projektu

Nazwa źródła finansowania wydatków	Wydatki ogółem	Wydatki niekwalifikowane	Razem wydatki kwalifikowane		Wydatki kwalifikowane						
					Bez pomocy publicznej		Pomoc publiczna		Pomoc de minimis		
					Kwota	%	Kwota	%	Kwota	%	Kwota
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
1. Wkład UE (EFRR)	5 019 150,30		5 019 150,30	41,83	5 019 150,30	41,83					
2. Krajowe środki publiczne, w tym:	6 980 740,91	0,00	6 980 740,91	58,17	6 980 740,91	58,17					
2a. budżet państwa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
2b. budżet JST	6 980 740,91	0,00	6 980 740,91	58,17	6 980 740,91	58,17					
2c. inne krajowe środki publiczne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
3. Środki prywatne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
<b>Suma</b>	<b>11 999 891,21</b>	<b>0,00</b>	<b>11 999 891,21</b>	<b>100,00</b>	<b>11 999 891,21</b>	<b>100,00</b>					
w tym EBI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					

Tabela 2. Podsumowanie źródeł finansowania projektu

Schemat pomocowy	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne	Dofinansowanie	% dofinansowania	Wkład UE (EFRR)	Wkład własny
1	2	3	4	5	6	7
Bez pomocy publicznej		11 999 891,21	11 999 891,21	41,83	5 019 150,30	6 980 740,91
Razem		11 999 891,21	11 999 891,21	41,83	5 019 150,30	6 980 740,91

Wyjaśnienie dotyczące źródeł finansowania projektu (jeśli dotyczy)

## H.5. Podział nakładów inwestycyjnych projektu według obszaru realizacji (gminy)

Gmina	Powiat	Wydatki kwalifikowalne (należy przypisać wydatki kwalifikowalne do poszczególnych gmin)	Wkład UE (EFRR) (należy przypisać wkład UE do poszczególnych gmin)
Świecie	świecki	11 999 891,21	5 019 150,30

## SEKCJA I. Główne mierzalne wskaźniki osiągnięcia celów projektu

## I.1. Wskaźniki realizacji celów projektu

## Wskaźniki produktu

Lp.	Nie dotyczy	Rodzaj wskaźnika	Wskaźnik produktu	Jednostka miary	Źródło informacji	Wartość bazowa	Wartość docelowa - rok	Wartość docelowa - wartość
1	Nie	Kluczowy	Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami [szt.]	szt.	protokół odbioru końcowego robót budowlanych	0,00	2021	2,00
2	Tak	Kluczowy	Liczba osób objętych szkoleniami / doradztwem w zakresie kompetencji cyfrowych [osoby]	osoby				
3	Tak	Kluczowy	Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami [szt.]	szt.				
4	Tak	Kluczowy	Liczba podmiotów wykorzystujących technologie informacyjno-komunikacyjne [szt.]	szt.				
5	Tak	Kluczowy	Długość wybudowanych dróg powiatowych [km]	km				
6	Nie	Kluczowy	Długość przebudowanych dróg powiatowych [km]	km	protokół odbioru końcowego robót budowlanych	0,00	2021	2,20
7	Tak	Kluczowy	Długość wybudowanych dróg gminnych [km]	km				
8	Tak	Kluczowy	Długość przebudowanych dróg gminnych [km]	km				
9	Nie	Kluczowy	Liczba zakupionego sprzętu/systemów służących poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego [szt.]	szt.	protokół odbioru końcowego robót budowlanych	0,00	2021	3,00
10	Tak	Kluczowy	Liczba wybudowanych obwodnic [szt.]	szt.				

## Wskaźniki rezultatu

Lp.	Nie dotyczy	Rodzaj wskaźnika	Wskaźnik rezultatu	Jednostka miary	Źródło informacji	Wartość bazowa	Wartość docelowa - rok	Wartość docelowa - wartość	Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026
1.	Tak	Specyficzny	Wskaźnik nośności drogi gminnej	kN/oś									
2.	Nie	Specyficzny	Wskaźnik nośności drogi powiatowej	kN/oś	protokół odbioru końcowego robót budowlanych	80,00	2022	115,00	115,00	115,00	115,00	115,00	115,00

## Uzasadnienie w przypadku nie wybrania przez Wnioskodawcę wskaźników

Wskaźnik kluczowy Długość wybudowanych dróg powiatowych [km] nie został wybrany, ponieważ w ramach projektu nie jest planowana budowa nowej drogi powiatowej. Wskaźniki kluczowe: Liczba osób objętych szkoleniami / doradztwem w zakresie kompetencji cyfrowych, Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami, Liczba podmiotów wykorzystujących technologie informacyjno-komunikacyjne, Długość wybudowanych dróg gminnych, Długość przebudowanych dróg gminnych, Liczba wybudowanych obwodnic nie zostały wybrane ponieważ realizowany projekt dotyczy przebudowy infrastruktury drogowej powiatowej i nie realizuje w/w wskaźników. Wskaźnik specyficzny Wskaźnik nośności drogi gminnej nie został wybrany ponieważ realizowany projekt dotyczy przebudowy infrastruktury drogowej powiatowej i nie realizuje w/w wskaźnika.

## I.2. Sposób monitorowania, pomiar i częstotliwość pomiaru wskaźników realizacji celów projektu

Monitorowanie wskaźników produktu będzie prowadzone na podstawie faktury VAT i protokołu odbioru. Wskaźniki będą monitorowane w całym okresie realizacji projektu zgodnie z zasadami sprawozdawczości. Za monitorowanie wskaźników będzie odpowiedzialny Powiatowy Zarząd Dróg w Świeciu.

**SEKCJA J. Informacje wymagane dla wydatków rozliczanych ryczałtowo**

PW					
Lp.	Rodzaj ryczałtu	Nazwa ryczałtu	Informacje dotyczące ryczałtów	Wydatki kwalifikowalne	Dofinansowanie
1	Stawka ryczałtowa	Koszty pośrednie 1,2%	Stawka ryczałtowa (%)	142 291,20	120 947,52
			1.2		
	Specyfikacja				
Koszty kwalifikowalne we wniosku stanowią koszty sporządzenia niezbędnej dokumentacji, wykonania robót budowlanych, nadzoru inwestorskiego i wynoszą 11 857 600,01 zł brutto, ponieważ beneficjent nie może odzyskać podatku VAT.					

**SEKCJA K. Promocja projektu**

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

Za realizowanie działań związanych z promocją projektu odpowiedzialny będzie Beneficjent Projektu. Promocja realizowana będzie zgodnie z aktualnym Podręcznikiem wnioskodawcy i beneficjenta programów polityki spójności 2014-2020 w zakresie informacji i promocji. Dokumentacja działań promocyjnych przechowywana będzie w siedzibie Beneficjenta przez okres, do jakiego zobowiązywać będą zapisy Umowy o dofinansowanie projektu. Wszystkie materiały i dokumenty dotyczące projektu, powstałe po podpisaniu Umowy o dofinansowanie, a przeznaczone do wiadomości publicznej lub skierowane do uczestników projektu, zaopatrzone zostaną we właściwe znaki zgodnie z w/w Podręcznikiem. Działania informacyjne i promocyjne dotyczące interwencji funduszy strukturalnych mają na celu podniesienie znaczenia oraz zwiększenie przejrzystości inicjatyw realizowanych przez Unię Europejską, a także mają umożliwić wytworzenie spójnego obrazu tych działań we wszystkich Państwach Członkowskich. Wnioskodawca planuje wykorzystać następujące narzędzia informacyjno-promocyjne:

- Tablice informacyjne – 2 szt. (umieszczone na odcinku początkowym i końcowym przebudowywanej drogi – w momencie faktycznego rozpoczęcia robót). Tablice informacyjne zostaną wykonane z wystarczająco trwałych materiałów, tak aby po zakończeniu projektu można było je przekształcić w tablice pamiątkowe.
- Informacja o projekcie na stronach internetowych Powiatu Świeckiego.

Promocja projektu pomoże dotrzeć z informacją o projekcie do beneficjentów ostatecznych czyli do osób, które będą korzystać ze zrealizowanego projektu.

Koszty promocji projektu zostaną poniesione w ramach kosztów pośrednich rozliczanych ryczałtem ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i środków własnych Wnioskodawcy.

**SEKCJA L. Dodatkowe wyjaśnienia wnioskodawcy - jeżeli dotyczy**

Nie dotyczy

# OŚWIADCZENIA WNIOSKODAWCY

1. Oświadczam, że informacje zawarte w niniejszym wniosku i jego załącznikach są **prawdziwe** oraz zgodne ze stanem faktycznym i prawnym.
2. Oświadczam, że niniejszy projekt jest **zgodny z właściwymi przepisami prawa**, w szczególności dotyczącymi udzielania pomocy publicznej.
3. Zobowiązuję się do zapewnienia **trwałości projektu** przez okres minimum **5 lat** od całkowitego zakończenia jego realizacji (**3 lat** w przypadku MŚP) zgodnie z art. 71 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r.  
Oświadczam, że projekt nie obejmuje przedsięwzięć, które zostały objęte lub powinny zostać objęte procedurą odzyskiwania (w rozumieniu art. 71 rozporządzenia 1303/2013) w następstwie przeniesienia działalności produkcyjnej poza obszar objęty programem zgodnie z art. 125 ust. 3 lit. f) rozporządzenia 1303/2013.  
W odniesieniu do inwestycji w infrastrukturę lub inwestycji produkcyjnych oświadczam, że nie dokonam przeniesienia działalności produkcyjnej poza obszar UE w okresie **10 lat** od całkowitego zakończenia realizacji projektu (nie dotyczy MŚP).  
Ponadto, jestem świadomy, że nieosiągnięcie lub nieutrzymanie celów, wskaźników projektu może w zależności od faktycznych rezultatów, być przyczyną nałożenia korekty finansowej lub **żądania zwrotu części bądź całości dofinansowania**.
4. Oświadczam, że wydatki kwalifikowalne w ramach projektu **nie były, nie są i nie będą finansowane** z innych środków publicznych (europejskich i krajowych). W przypadku otrzymania dofinansowania na realizację projektu nie naruszę zasady zakazu podwójnego finansowania.
5. Oświadczam, że na czas realizacji projektu zabezpieczę wystarczające środki finansowe, gwarantujące płynną i terminową realizację projektu przedstawionego w niniejszym wniosku. Oświadczam, że **zabezpieczę środki finansowe** na pokrycie kosztów wkładu własnego projektu oraz całość wydatków niekwalifikowalnych projektu. Jednocześnie oświadczam, że w przypadku ubiegania się o dofinansowanie w formie refundacji zagwarantuję środki finansowe na pokrycie 100 % wydatków objętych danym wnioskiem o płatność do czasu uzyskania refundacji.
6. Zobowiązuję się do realizacji projektu w pełnym zakresie, z należytą starannością, w szczególności ponosząc wydatki kwalifikowalne w sposób **przejrzysty, racjonalny i efektywny**, z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa i dokumentacją programową.
7. Oświadczam, że nie podlegam **wykluczeniu** z ubiegania się o dofinansowanie oraz że nie jestem objęty zakazem dostępu do środków funduszy europejskich na podstawie przepisów, tj. a) art. 207 ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. 2016 r. poz. 1870 z późn. zm.); b) art. 12 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 czerwca 2012 r. o skutkach powierzania wykonywania pracy cudzoziemcom przebywającym wbrew przepisom na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2012 r. poz. 769); c) art. 9 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 28 października 2002 r. o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary (Dz. U. z 2016 r. poz. 1541 z późn. zm.).
8. Oświadczam, że nie ciąży na mnie obowiązek **zwrotu pomocy** publicznej, wynikający z decyzji Komisji Europejskiej uznającej taką pomoc za niezgodną z prawem oraz z rynkiem wewnętrznym.
9. Oświadczam, że wszystkie dotychczasowe i kolejne procedury/ postępowania, związane z **udzielanymi zamówieniami/ponoszonymi wydatkami** w ramach projektu, zostały/ zostaną przeprowadzone zgodnie z obowiązującym prawem unijnym i krajowym, w szczególności zgodnie z:
  - dyrektywami unijnymi koordynującymi procedury udzielania zamówień<sup>1)</sup>,
  - ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1579) oraz jej aktami wykonawczymi (jeśli dotyczy),



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

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

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

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

10. Oświadczam, że projekt **nie został fizycznie ukończony** lub w pełni zrealizowany przed złożeniem niniejszego wniosku, niezależnie od tego czy wszystkie powiązane płatności zostały dokonane (zgodnie z art. 65 ust. 6 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r.) oraz że gdy rozpoczęto realizację projektu przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie, przestrzegano obowiązujących przepisów prawa dotyczących projektu (zgodnie z art. 125 ust. 3 lit. e ww. rozporządzenia).
11. Oświadczam, że złożona **wersja elektroniczna** wniosku o dofinansowanie projektu oraz Studium wykonalności/Biznes planu (jeśli dotyczy) **jest tożsama** ze złożoną wersją papierową wniosku oraz Studium wykonalności/Biznes planu.
12. Oświadczam, że wszystkie **załączniki** do wniosku o dofinansowanie projektu **dotyczą projektu** określonego w niniejszym wniosku o dofinansowanie.
13. Oświadczam, że zakupione w ramach projektu środki trwałe/ wyposażenie/ wartości niematerialne i prawne (jeśli dotyczy) zostaną ujęte w **ewidencji księgowej** zgodnie z ustawą z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2016 r. poz. 1047 z późn. zm.), krajowymi przepisami podatkowymi lub regulaminem konkursu. Jednocześnie oświadczam, że zakupiony w ramach projektu **używany środek trwały** (jeśli dotyczy), nie był w ciągu 7 lat wstecz (w przypadku nieruchomości 10 lat) współfinansowany ze środków unijnych lub z dotacji krajowych<sup>2</sup>.  
[2] Przypis: 7 lub 10 lat liczone jest w miesiącach kalendarzowych od daty nabycia (np. 7 lat od dnia 9 listopada 2014 r. to okres od tej daty do 9 listopada 2007 r.).
14. Oświadczam, że inwestycje realizowane w ramach niniejszego projektu **nie wywrą negatywnego wpływu** na obszary NATURA 2000 oraz **nie będą naruszać przepisów** dotyczących ochrony gatunkowej roślin, zwierząt i grzybów.
15. Wyrażam zgodę **na przetwarzanie moich danych** osobowych przez Administratora Danych Osobowych w zakresie niezbędnym do realizacji RPO WK-P 2014-2020 zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 922). Zostałem/am poinformowany/a, iż Administratorem Danych Osobowych gromadzonych w Generatorze Wniosków o Dofinansowanie dla RPO WK-P 2014-2020 jest Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego z siedzibą w Toruniu (Pl. Teatralny 2), a dane w Generatorze Wniosków o Dofinansowanie dla RPO WK-P 2014-2020 są gromadzone w celu aplikowania o dofinansowanie i realizacji projektów w okresie programowania 2014-2020. Zostałem/am poinformowany/a, iż podanie danych osobowych jest dobrowolne, ale niezbędne do aplikowania o dofinansowanie oraz realizacji projektów w ramach RPO WK-P 2014-2020. Oświadczam, iż zostałem/am poinformowany/a o prawie wglądu do swoich danych osobowych, ich poprawy i aktualizacji

oraz do wniesienia sprzeciwu wobec dalszego ich przetwarzania do Administratora Danych Osobowych.

16. Oświadczam, iż jestem w posiadaniu wyrażenia zgody **na przetwarzanie danych osobowych innych osób** wskazanych we wniosku o dofinansowanie, w tym osób do kontaktu, w zakresie wskazanym we wniosku o dofinansowanie. Oświadczam, iż osoby te zostały poinformowane, iż Administratorem Danych Osobowych gromadzonych w Generatorze Wniosków o Dofinansowanie dla RPO WK-P 2014-2020 jest Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego z siedzibą w Toruniu (Pl. Teatralny 2), a dane w Generatorze Wniosków o Dofinansowanie dla RPO WK-P 2014-2020 są gromadzone w celu aplikowania o dofinansowanie i realizacji projektów w okresie programowania 2014-2020. Oświadczam, iż osoby te zostały poinformowane o dobrowolności podania danych osobowych, przy czym podanie danych jest niezbędne do aplikowania o dofinansowanie oraz realizacji projektów w ramach RPO WK-P 2014-2020. Oświadczam, iż osoby te zostały poinformowane o prawie wglądu do swoich danych osobowych, ich poprawy i aktualizacji oraz do wniesienia sprzeciwu wobec dalszego ich przetwarzania do Administratora Danych Osobowych. W przypadku powzięcia przeze mnie informacji o wniesieniu sprzeciwu w ww. zakresie przez te osoby oświadczam, iż o powyższym fakcie poinformuję Administratora Danych Osobowych.
17. Zobowiązuję poddać się **kontrolom oraz audytom** w zakresie prawidłowości realizacji projektu (zgodnie z art. 22-23 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2017 r. poz. 1460 z późn. zm.)).
18. Wyrażam zgodę na udostępnienie dokumentacji projektowej oraz udzielanie informacji podmiotom dokonującym **ewaluacji** programów operacyjnych, z zastrzeżeniem dochowania i ochrony informacji oraz tajemnic zawartych w dokumentacji projektowej.
19. Jestem **świadomy praw i obowiązków** związanych z realizacją projektu finansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020.

## DODATKOWE OŚWIADCZENIA WNIOSKODAWCY

(Należy odznaczyć/skreślić oświadczenie, jeśli nie dotyczy)

1. Oświadczam, że będąc podmiotem, o którym mowa w art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1579), inicjującym projekt partnerski dokonałem **wyboru partnera** projektu zgodnie z art. 33 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2017 r. poz. 1460 z późn. zm.).

2. Oświadczam, że w przypadku **projektu realizowanego w partnerstwie** jestem w posiadaniu oświadczenia partnera projektu o następującej treści: Oświadczam, że:

– nie podlegam wykluczeniu ubiegania się o dofinansowanie oraz, że nie jestem objęty zakazem dostępu do środków funduszy europejskich na podstawie przepisów, tj. a) art. 207 ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. 2016 r. poz. 1670 z późn. zm.); b) art. 12 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 czerwca 2012 r. o skutkach powierzania wykonywania pracy cudzoziemcom przebywającym wbrew przepisom na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2012 r. poz. 769); c) art. 9. ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 28 października 2002 r. o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary (Dz. U. z 2016 r. poz. 1541 z późn. zm.);

– nie ciąży na mnie obowiązek zwrotu pomocy publicznej, wynikający z decyzji Komisji Europejskiej uznającej taką pomoc za niezgodną z prawem oraz z rynkiem wewnętrznym;

– nie jestem przedsiębiorstwem w trudnej sytuacji ekonomicznej w rozumieniu unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa, jednocześnie nie pozostaje pod zarządem komisarycznym, bądź nie znajduje się w toku likwidacji, postępowania upadłościowego lub naprawczego (jeśli dotyczy).

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

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

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

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

Jednocześnie jestem świadomy, że w przypadku:

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

**Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywych oświadczeń** (art. 37 ust. 4 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2017 r. poz. 1460 z późn. zm.)). Klauzula o odpowiedzialności karnej nie dotyczy oświadczenia nr 4 wskazanego w części "Dodatkowe oświadczenia wnioskodawcy" dotyczącego świadomości skutków niezachowania wskazanej formy komunikacji.

Pieczęć wnioskodawcy

.....  
Podpis i pieczęć osoby/osób upoważnionej/ych do składania oświadczeń w imieniu wnioskodawcy

.....  
Podpis i pieczęć (Kontrasygnota) osoby odpowiedzialnej za finanse w Instytucji wnioskodawcy – jeśli dotyczy

**Lista załączników do wniosku o dofinansowanie**

<b>Lp.</b>	<b>Nazwa załącznika (*oznaczono załączniki, które należy dołączyć jako kopie poświadczone za zgodność z oryginałem)</b>	<b>Tak/Nie/Nd.</b>
1	Studium wykonalności / Biznes plan	Tak
2.1	Dokumentacja z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko*	Nie dotyczy
2.2	Formularz do wniosku o dofinansowanie projektu w zakresie OOS	Nie dotyczy
2.3	Zaświadczenie organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000*	Nie dotyczy
2.4	Zaświadczenie właściwego organu odpowiedzialnego za gospodarkę wodną*	Nie dotyczy
3	Dokumenty dotyczące zagospodarowania przestrzennego*: 3.1. Decyzja o warunkach zabudowy, 3.2. Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, 3.3. Wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Nie dotyczy
4	Zezwolenie na inwestycję*	Nie dotyczy
5	Dokumentacja techniczna/specyfikacja zadań w ramach projektu*	Tak
6	Oświadczenie o prawie do dysponowania nieruchomością na cele projektu	Nie
7	Dokumenty potwierdzające sytuację finansową wnioskodawcy*	Tak
8	Oświadczenie o kwalifikowalności podatku VAT	Tak
9	Dokumenty rejestrowe/statutowe wnioskodawcy*	Nie dotyczy
10	Porozumienie/umowa partnerska*	Nie dotyczy
11	Oświadczenie o spełnianiu kryteriów MŚP	Nie dotyczy
12	Formularz informacji przedstawianych przy ubieganiu się o pomoc inną niż pomoc de minimis lub pomoc de minimis w rolnictwie lub rybołówstwie lub Formularz informacji przedstawianych przy ubieganiu się o pomoc de minimis	Nie dotyczy
13	Oświadczenie wnioskodawcy dotyczące pomocy de minimis	Nie dotyczy
14	Inne niezbędne dokumenty wymagane prawem lub kategorią projektu (kopia lub oryginał w zależności od rodzaju załącznika)	Tak
14.1	Oświadczenie wnioskodawcy dotyczące spójności dokumentacji projektowej	Tak
14.2	Oświadczenie w sprawie dokumentów i procedur środowiskowych dla projektu realizowanego w formule „zaprojektuj i wybuduj”	Tak
14.3	Protokół aktualnego przeglądu stanu technicznego drogi, zgodnie z kryterium wyboru projektów C.2.4.	Tak