

ORIGINAL

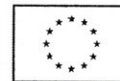


**PROGRAM REGIONALNY**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Podlaskie

**UNIA EUROPEJSKA**  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



**Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu  
w ramach  
Regionalnego Programu Operacyjnego  
Województwa Podlaskiego  
na lata 2007-2013**

**Wypełnia Instytucja Zarządzająca RPOWP na lata 2007-2013:**

**Data wpłynięcia wniosku i pieczęć wpływu**

WPLYNIŁ 7328  
Departament Zarządzania  
Regionalnym Programem Operacyjnym  
2013 -11- 28  
ilość załączników  
podpis

**Numer wniosku w systemie kancelaryjnym UMWP**

RPO-11.432.3.10.2013

**Numer wniosku w KSI (SIMIK 07-13)**

WNO-RPO.02.01.01-20-004/13

**Projekt realizowany w ramach:**

**Identyfikacja poziomu wdrażania:**

Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013	
Oś priorytetowa	2. Rozwój Infrastruktury Transportowej
Działanie	2.1 Rozwój transportu drogowego
Poddziałanie	2.1.1 Regionalna infrastruktura drogowa

<b>Tytuł wniosku</b>	TYKOCIN - JEŻEWO STARE - PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 671
<b>Nazwa Beneficjenta</b>	WOJEWÓDZTWO PODLASKIE
<b>Typ Beneficjenta</b>	Jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki, porozumienia i stowarzyszenia.

**I. Identyfikacja Beneficjenta / Lidera Projektu**

**Czy projekt będzie realizowany w partnerstwie? NIE**

**Liczba partnerów projektu: 0**

<b>I.1 Forma prawna Beneficjenta</b>	wspólnota samorządowa - województwo
<b>I.2 Dane Beneficjenta</b>	
Kraj	PL
Nazwa Beneficjenta	WOJEWÓDZTWO PODLASKIE
NIP	5422542016
REGON	050658404
Rodzaj prowadzonej działalności gospodarczej (PKD, EKD)	5221Z Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy
<b>Adres siedziby Beneficjenta:</b>	
Województwo	Podlaskie
Powiat	Powiat m. Białystok
Gmina	M. Białystok
Miejscowość	BIAŁYSTOK
Ulica	KARDYNAŁA STEFANA WYSZYŃSKIEGO
Numer budynku	1
Numer lokalu	-
Kod pocztowy	15-888
Numer telefonu	085 7485100
Numer faksu	085 7485101
Adres poczty elektronicznej	kancelaria@umwp-podlasie.pl
Adres strony internetowej	www.wrotapodlasia.pl
<b>Adres wnioskodawcy do korespondencji: inny niż adres siedziby: TAK</b>	
Województwo	Podlaskie
Powiat	Powiat m. Białystok
Gmina	M. Białystok
Miejscowość	Białystok
Ulica	Elewatorska
Numer budynku	6
Numer lokalu	-
Kod pocztowy	15-620
Numer telefonu	085 67 67 130
Numer faksu	085 67 67 153
Adres poczty elektronicznej	sekretariat@pzd.wrotapodlasia.pl
Adres strony internetowej	www.pzd.wrotapodlasia.pl

I.3 Informacje dotyczące rachunku bankowego Wnioskodawcy	
Numer rachunku	71 1500 1344 1213 4008 8757 0000
Nazwa Banku	Bank Zachodni WBK S.A. 5 Oddział w Białymstoku
Adres Banku	ul. Warszawska 14, 15-063 Białystok

I.4 Dane osoby/osób upoważnionej/ych przez Wnioskodawcę do podpisania umowy o dofinansowanie	
Imię i nazwisko	Jarosław Zygmunt Dworzeński
Numer dowodu osobistego	AIZ 280906
Stanowisko	Marszałek Województwa Podlaskiego
Numer telefonu	085 7485100
Numer faksu	085 7485101
Adres poczty elektronicznej	kancelaria@umwp-podlasie.pl
Adres:	
Województwo	Podlaskie
Powiat	Powiat m. Białystok
Gmina	M. Białystok
Miejscowość	Białystok
Ulica	Kardynała Stefana Wyszyńskiego
Numer budynku	1
Numer lokalu	-
Kod pocztowy	15-888

I.5 Dane osoby wskazanej przez wnioskodawcę do kontaktów w sprawie projektu	
Imię i nazwisko	Józef Władysław Sulima
Numer telefonu	085 6767130
Numer faksu	085 6767153
Adres poczty elektronicznej	sekretariat@pzdw.wrotapodlasia.pl

I.6.1. Dane Podmiotu reprezentującego wnioskodawcę	
Nazwa Podmiotu	PODLASKI ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W BIAŁYMSTOKU
NIP	542-256-69-04
REGON	050667863
Rodzaj prowadzonej działalności gospodarczej (PKD, EKD)	5221Z Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy
Adres siedziby:	
Województwo	Podlaskie
Powiat	Powiat m. Białystok
Gmina	M. Białystok
Miejscowość	Białystok
Ulica	Elewatorska
Numer budynku	6
Numer lokalu	-
Kod pocztowy	15-620
Numer telefonu	085 67 67 130
Numer faksu	085 67 67 153
Adres poczty elektronicznej	sekretariat@pzdw.wrotapodlasia.pl
Adres strony internetowej	www.pzdw.wrotapodlasia.pl

I.6.2. Dane osoby wskazanej przez podmiot reprezentujący wnioskodawcę do kontaktów w sprawie projektu	
Imię i nazwisko	Józef Władysław Sulima
Numer telefonu	085 67 67 130
Numer faksu	085 67 67 153
Adres poczty elektronicznej	sekretariat@pzdw.wrotapodlasia.pl

I.7. Udział w realizacji projektu innych podmiotów/partnerów	nie dotyczy
--	-------------

<b>1.8. Informacje na temat doświadczeń Beneficjenta w zakresie korzystania z pomocy w ramach programów pomocowych:</b>	
Wsparcie z programów krajowych finansowanych z funduszy strukturalnych	TAK
<b>Opis:</b> Projekty zrealizowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego(2004-2006): 1) Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 655 na odcinku gr. województwa-Raczki od km 66+610 do km 72+175,80. Przebudowano odcinek drogi o łącznej długości - 5,53 km, przebudowano drogowe obiekty inżynierskie - 12 sztuk, wybudowano 8 zatok autobusowych, oraz dostosowano parametry techniczne drogi do wymogów UE. (Nr Projektu Z/2.20/I/1.1.1/93/05, okres realizacji listopad 2006r – październik 2007r., wartość całkowita – 11,295 mln zł., dofinansowanie – 8,470 mln zł); 2) Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 653 od granicy województwa do Bakalarzowa. Przebudowano odcinek drogi o łącznej długości - 2,09 km, przebudowano drogowe obiekty inżynierskie - 2 sztuki, wybudowano nowe chodniki o łącznej długości – 0,30 km, oraz dostosowano parametry techniczne drogi do wymogów UE. (Nr Projektu Z/2.20/I/1.1.1/14/04, okres realizacji listopad 2005r – (ZAL32)	
Wsparcie w ramach środków przedakcesyjnych (PHARE, SAPARD, ISPA)	NIE
<b>Opis:</b>	
Pomoc udzielona przez inne organizacje i instytucje międzynarodowe (Bank Światowy, Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju, Europejski Bank Inwestycyjny itp.)	TAK
<b>Opis:</b> II Projekt Drogowy Banku Światowego - Projekt poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie podlaskim: a) Przebudowa na rondzie skrzyżowania ulic: 3-go Maja (droga wojewódzka Nr 689 Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża – granica państwa), ks. Wierobieja, Warszawskiej i Białowiejskiej w Hajnówce - Wybudowano małe rondo o pięciu wlotach, chodniki i parking, kanalizację deszczową, oświetlenie z linią elektryczną niskiego napięcia oraz przebudowano kanalizację telefoniczną i telefoniczną linię kablową. Wartość całkowita: 1,372 mln zł b) Przebudowa na rondzie skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 690 Czyżew Osada – Ciechanowiec – Siemiatycze z drogą powiatową Nr 03812 Drohiczyń – Dziadkowiec w okolicach m. Skiwy Duże. Wybudowano małe rondo o czterech wlotach i przepust Ø 80, wykonano korektę rowów przydrożnych. Wartość całkowita: 1,098 mln zł c) Budowa 11 azyli dla pieszych na drogach wojewódzkich: Nr 653 – w miejscowościach: Krasnopol – 1 szt. (ul. Wojska Polskiego), Sejny – (ZAL32)	

## II. Informacje o projekcie

<b>Tytuł wniosku</b>	TYKOCIN - JEŻEWO STARE - PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 671
----------------------	---

<b>II.1 Dane dotyczące klasyfikacji projektu</b>			
Kategoria/e interwencji / Temat priorytetowy	Kod	Nazwa	100,00%
	23	Drogi regionalne/lokalne	100,00
Dział gospodarki	11	Transport	
Obszar realizacji/ Typ obszaru	05	Obszary wiejskie (poza obszarami góorskimi, wyspami lub o niskiej i bardzo niskiej gęstości zaludnienia)	
Forma finansowania	01	Pomoc bezzwrotna	

<b>II.2.1 Rodzaj projektu</b>	
Roboty	TAK
Dostawy	NIE
Usługi	TAK
Badania	NIE
Promocja	

<b>II.3.1 Typ Projektu</b>	
Duży	NIE
Kluczowy	TAK
Generujący dochód	NIE
Dochodowy	NIE
Niedochodowy	TAK
Wartość (netto) generowanego dochodu - PLN	0,00
Wartość wskaźnika luki finansowej - %	0,00
Nazwa (rozdział) i numer strony dokumentu źródłowego uzasadniającego powyższy wybór: Studium wykonalności projektu: „Tykocin - Jeżewo Stare - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671” - Rozdział nr 6 Analiza Finansowa - str. 58, 59, 60.	

## II.4 Pomoc publiczna

<b>II.4.1 Informacja dotycząca pomocy publicznej</b>		
Projekt objęty pomocą publiczną	NIE	
Rodzaj pomocy publicznej w projekcie	pomoc publiczna	
	pomoc de minimis	
Rozporządzenia pomocowe w projekcie:		
Dotychczas otrzymana pomoc de minimis	0,00 €	

<b>II.4.2 Informacja o otrzymanej wcześniej pomocy publicznej na przedsięwzięcie, na realizację którego podmiot ubiega się o pomoc</b>			
Projekt uzyskał już wcześniej pomoc publiczną na realizację projektu	NIE		
Dzień udzielenia pomocy publicznej:			
Podmiot udzielający pomocy publicznej:			
Podstawa prawna otrzymanej pomocy publicznej:			
Numer programu pomocowego, decyzji albo umowy:			
Forma pomocy publicznej:			
Wartość otrzymanej pomocy publicznej:			
L.p.		zł	EUR
Przeznaczenie uzyskanej pomocy publicznej:			

## II.5 Lokalizacja projektu / miejsce realizacji projektu

Projekt realizowany na terenie całego kraju	NIE
Projekt realizowany na terenie całego województwa podlaskiego	NIE

<b>II.5.1 Szczegółowa lokalizacja projektu / miejsce realizacji projektu</b>	
Województwo	Podlaskie
Powiat	Powiat białostocki
Gmina	Tykocin
Miejscowość	Tykocin, Broniszewo, Jeżewo Stare

## II.6 Ocena wpływu na środowisko

Projekt zlokalizowany na obszarze sieci NATURA 2000	NIE
Wpływ projektu na obszary objęte lub mogące być objęte siecią Natura 2000 (informacje powiązane z załącznikiem I b)	neutralny
Czy projekt należy do I, II lub III grupy przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko?	II grupa przedsięwzięć

<b>II.6.1 Czy zostały dołączone dokumenty związane z postępowaniem OOŚ?</b>	
Załącznik Ia formularz wniosku o dofinansowanie w zakresie OOŚ	TAK
Załącznik Ib zaświadczenie organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000	TAK
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia	Data uzyskania: dd/mm/rr 22/01/2013
Projekt wymaga sporządzenia raportu OOŚ	NIE
Pozwolenie na budowę	Data uzyskania: dd/mm/rr 23/09/2013

<b>II.7. Zgodność projektu z politykami horyzontalnymi:</b>	
<b>II.7.1. Polityka równości szans</b>	Wpływ projektu pozytywny
<p>Uzasadnienie:</p> <p>Projekt pozytywnie wpłynie na zagadnienia z zakresu polityki równości szans. Droga Nr 671 przebiega przez tereny wiejskie oraz niewielkie miasto – Tykocin i zapewnia komunikację tych terenów z większymi ośrodkami miejskimi i poprzez drogi krajowe z największym ośrodkiem regionu – Białymstokiem. Poprawa jej jakości podniesie standard dowozu uczniów do szkół podstawowych i gimnazjów oraz ułatwi dostęp do szkół średnich. Tym samym wyrównane zostaną szanse edukacyjne dzieci wiejskich (i z miasteczek) w porównaniu z ich rówieśnikami z dużych miast. Wyrównane zostaną także szanse dorosłych mieszkańców wsi w stosunku do ludności miejskiej – lepsza komunikacja z dużymi miastami to łatwiejszy dojazd do pracy, ośrodków zdrowia, placówek oświatowych i instytucji publicznych. Poza tym przebudowa drogi skróci czas przejazdu nie tylko prywatnych użytkowników, ale także służb ratowniczych. Siedmiometrowa jezdnia o dobrej nawierzchni pozwoli na zdecydowanie szybszą jazdę, co pozwoli na skrócenie czasu reakcji służb i zbliży go do tego, jaki występuje w dużych ośrodkach miejskich. Wyższa jakość drogi i lepsze połączenie z siecią dróg krajowych to także większa szansa na inwestycje w okolicach Tykocina i możliwość powstawania tu nowych miejsc pracy. Tym samym rozwój infrastruktury drogowej będzie przyczyniał się do zmniejszania dysproporcji rozwojowych pomiędzy obszarami wiejskimi a miejskimi. Projekt ma pozytywny wpływ pod względem równości szans także ze względu na zniesienie w wyniku jego realizacji barier architektonicznych w zakresie kształtowania przekroju normalnego drogi (obniżone krawężniki czy wyprofilowanie wjazdów umożliwiające niepełnosprawnym bezpieczne korzystanie z infrastruktury drogowej). Realizacja inwestycji przyczyni się do zmniejszenia dysproporcji rozwojowych między województwem podlaskim a regionami Unii Europejskiej. Filar Europejskiej Polityki Zatrudnienia będzie w pełni realizowany – dzięki zapewnieniu równego dostępu do usług rynku pracy w ramach projektu oraz poprzez wpływ projektu. Procedury zatrudnieniowe podczas jego realizacji oparte zostaną na prawie polskim oraz zapewnią równe szanse dla wszystkich zainteresowanych podmiotów, osób fizycznych i grup społecznych, bez względu na ich rasę, płeć i narodowość. Kwestia zatrudnienia mężczyzn i kobiet będzie uregulowana zgodnie ze stosownymi normami UE w zakresie EOE (ang. Równych Szans Zatrudnienia). W ramach działań niezbędnych do prawidłowej ..... (szczegółowy opis SW rozdz. 3 str. 26-27).</p>	
<b>II.7.2. Polityka ochrony środowiska</b>	Wpływ projektu pozytywny

<p><b>Uzasadnienie:</b></p> <p>Projekt będzie miał pozytywny wpływ na środowisko. Przebudowa drogi znacznie zmniejszy hałas ze względu na poprawę jakości nawierzchni w porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym. Zmniejszy się również emisja spalin ze względu na płynniejszy ruch pojazdów. Poprawi się bezpieczeństwo ruchu drogowego, a nowe rozwiązania dodatnio wpłyną również na estetykę pasa drogowego. W dokumentacji projektowej przewidziano rozwiązania, w ramach których materiały z rozbiórki elementów drogi nadające się do ponownego wbudowania, zostaną wykorzystane w procesie budowy. Tym samym zminimalizowane zostanie zapotrzebowanie na nowe materiały. Recykling przyczyni się również do zmniejszenia zużycia energii w bilansie globalnym – powtórne wykorzystanie materiałów wymaga mniejszego zużycia paliw i energii elektrycznej w porównaniu z materiałami nowymi. Projekt nie oddziałuje na obszary sieci Natura 2000, a planowane przedsięwzięcie będzie realizowane z poszanowaniem zasad ochrony środowiska naturalnego. Wszelkie działania zostały zaprogramowane tak, aby służyły zachowaniu równowagi środowiskowej na obszarze jego lokalizacji.</p> <p>Należy podkreślić fakt, iż realizacja projektu spełnia podstawowe zasady polityki UE dotyczące ochrony środowiska, takie jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wysoki poziom ochrony środowiska – polityka ochrony środowiska uwzględnia opracowania naukowe oraz warunki środowiskowe w regionie, stosunek środowiskowych kosztów do korzyści działań na tym obszarze, jak również uwzględnia warunki ekonomiczne i społeczne,</li> <li>• podejmowanie środków ostrożności – co bezpośrednio oznacza, że o ile jest to możliwe należy unikać szkód w środowisku naturalnym,</li> <li>• zapobieganie ewentualnym skutkom zanieczyszczenia i niedopuszczanie do tego, by przenikały one do środowiska,</li> <li>• zrównoważony rozwój, który spełnia potrzeby czasów obecnych, nie naruszając zdolności przyszłych pokoleń do spełniania ich własnych potrzeb obejmujących środowisko naturalne.</li> </ul>	
<b>II.7.3. Polityka społeczeństwa informacyjnego</b>	Wpływ projektu pozytywny
<p><b>Uzasadnienie:</b></p> <p>W ramach projektu przewidywane jest wykonanie w pasie drogi wojewódzkiej kanału teletechnicznego na potrzeby budowy sieci teleinformatycznych. Tak więc w trakcie inwestycji drogowej zostaną stworzone dogodne warunki, które pozwolą na sprawne wykonanie prac np. przy budowie infrastruktury udostępniającej sieć Internet na terenach tzw. „białych plam”. W tych okolicznościach nie podlega dyskusji pozytywny wpływ projektu na rozwój społeczeństwa informacyjnego.</p> <p>Ponadto przy promocji projektu w dużym stopniu wykorzystywany będzie Internet. Informacje na jego temat będą na bieżąco zamieszczane na portalu wrotapodlasia.pl. Prezentowany będzie postęp prac, stopień zaawansowania robót. Społeczeństwo będzie też informowane o parametrach przebudowywanej drogi (dane techniczno-użytkowe). Dzięki wykorzystaniu Internetu dane o projekcie dostępne będą bardzo szerokiej liczbie zainteresowanych. Tak więc projekt będzie miał w tym kontekście pozytywny wpływ na politykę społeczeństwa informacyjnego, gdyż wpłynie na rozbudowę sieci infrastruktury informacyjnej i wykorzystania założeń społeczeństwa informacyjnego do działań administracji samorządowej. Ponadto komputeryzacja zamówień publicznych oraz wspomniane ogólnie dostępne strony, na których umieszczone zostaną informacje dotyczące realizacji projektu przyczynią się do realizacji zadań społeczeństwa informacyjnego, w tym jego funkcji: komunikacyjnej, socjalizacyjnej, aktywizującej, partycypacyjnej (możliwość prowadzenia debat w Internecie) oraz organizatorskiej (tworzenie warunków konkurencyjności na rynku).</p> <p>Ponieważ projekt przyczyni się do rozwoju przedsiębiorczości na obszarze jego oddziaływania, oczekiwać należy, że nowe firmy zdecydują się na przyłączenie swoich siedzib do łączy internetowych. Tym samym można oczekiwać pośredniego oddziaływania inwestycji drogowej w postaci przyłączenia nowych użytkowników do Internetu. Z kolei wzrost zainteresowania dostępem do szerokopasmowych łączy internetowych i popytu na usługi teleinformatyczne zachęci gestorów odpowiednich sieci do rozbudowy infrastruktury dostępowej, która udostępniana będzie coraz taniej, a więc stanie się ekonomicznie dostępna dla szerszego grona odbiorców. Należy także zauważyć, że przebudowa infrastruktury drogowej wzmacnia konkurencyjność regionu i służyć będzie pośrednio przygotowaniu społeczeństwa do szybkich przemian w rozwoju nowoczesnych technologii informacyjnych, cywilizacyjnych i komunikacyjnych w życiu codziennym.</p>	
<b>II.7.4. Polityka konkurencji</b>	Wpływ projektu pozytywny
<p><b>Uzasadnienie:</b></p> <p>Projekt pozytywnie wpłynie też na politykę zamówień publicznych. Zamówienia z nim związane zostaną poprzedzone procedurami przetargowymi przewidzianymi przez Prawo zamówień publicznych. Dzięki temu zostaną wybrani wykonawcy najtańsi, jednocześnie zapewniający realizację zadania z zachowaniem wymaganych standardów jakości.</p> <p>Wybór wykonawcy projektu będzie się odbywał z zachowaniem zasad określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 907 z późn. zm.), co nie wyklucza ani nie ogranicza możliwości ubiegania się o realizację projektu przez podmioty krajowe, jak również unijne. Jednocześnie zapobiegnie to wszelkiej dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność lub wiek (art. 16 Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006).</p>	
<b>II.7.5. Polityka efektywności energetycznej</b>	Wpływ projektu pozytywny



**Uzasadnienie:**

W ramach planowanej inwestycji zastosowane zostaną również rozwiązania mające pozytywny wpływ na efektywność energetyczną. Dyrektywa 2006/32/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie efektywności końcowego wykorzystania energii i usług energetycznych oraz uchylająca dyrektywę Rady 93/76/EWG zawiera przepisy prawne dotyczące konieczności zastosowania rozwiązań przyczyniających się do racjonalnego wykorzystania paliw i energii oraz zmniejszenia zapotrzebowania na nie, w wyniku czego zmniejszy się zagrożenie dla środowiska. Przedmiotowy projekt obejmuje przebudowę drogi, dzięki czemu zostanie wyrównana nawierzchnia na projektowanym odcinku. Brak nierówności pozwoli na wzrost średniej prędkości poruszania się po drodze, a ruch pojazdów będzie bardziej płynny niż w warunkach sprzed realizacji projektu. Przyczyni się to do ograniczenia zużycia paliw. Przyjmijmy, że dzięki realizacji projektu i optymalizacji prędkości jazdy pod kątem zużycia paliwa pojazdy będą spalać go o 0,3 l na 100 km mniej. Zakładając przeciętny SDR na poziomie 2500 w okresie analizy projektu, realizacja przebudowy przyniesie zmniejszenie zużycia paliw na poziomie 17 tys. litrów rocznie.

Na poprawę efektywności energetycznej będzie miał także wpływ fakt planowanego powtórnego wykorzystanie materiałów z rozbiórki elementów drogi. Możliwe będzie np. wbudowanie kruszywa i gruzu z rozbiórki w podłoże pod chodniki, jak też recykling mieszanek mineralno-bitumicznych.

II.8. Zamówienia publiczne		TAK
<p><b>Uzasadnienie:</b></p> <p>Kontrakt 1 (Przetarg nieograniczony dotyczący zadania.: - roboty drogowe) - tryb postępowania - przetarg nieograniczony. Wybór wykonawców projektu będzie się odbywał z zachowaniem zasad określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004r. (Dz. U. z 2013r. poz. 907 z późn. zm.) oraz Rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 maja 2006r. w sprawie kwot wartości zamówień oraz konkursów, od których jest uzależniony obowiązek przekazywania ogłoszeń Urzędowi Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich (Dz. U. z 2006r. Nr 87 poz. 604). Udzielenie zamówienia publicznego na realizację projektu przeprowadzone będzie w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą PZP. Specyfikacja warunków zamówienia zostanie określona tak, aby pozwoliła na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.</p> <p>Kontrakt 2 (Przetarg nieograniczony dotyczący zadania.: - nadzór inwestorski) - tryb postępowania - przetarg nieograniczony. Wybór wykonawców projektu będzie się odbywał z zachowaniem zasad określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004r. (Dz. U. z 2013r. poz. 907 z późn. zm.) oraz Rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 maja 2006r. w sprawie kwot wartości zamówień oraz konkursów, od których jest uzależniony obowiązek przekazywania ogłoszeń Urzędowi Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich (Dz. U. z 2006r. Nr 87 poz. 604). Udzielenie zamówienia publicznego na realizację projektu przeprowadzone będzie w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą PZP. Specyfikacja warunków zamówienia zostanie określona tak, aby pozwoliła na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.</p> <p>Kontrakt 3 (Przetarg nieograniczony dotyczący zadania.: - obsługa laboratoryjna (badania laboratoryjne)) - tryb postępowania - przetarg nieograniczony. Wybór wykonawców projektu będzie się odbywał z zachowaniem zasad określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004r. (Dz. U. z 2013r. poz. 907 z późn. zm.) oraz Rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 maja 2006r. w sprawie kwot wartości zamówień oraz konkursów, od których jest uzależniony obowiązek przekazywania ogłoszeń Urzędowi Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich (Dz. U. z 2006r. Nr 87 poz. 604). Udzielenie zamówienia publicznego na realizację projektu przeprowadzone będzie w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą PZP. Specyfikacja warunków zamówienia zostanie określona tak, aby pozwoliła na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.</p> <p>Kontrakt 4 (Opracowanie dokumentacji projektowej na „Rozbudowę drogi wojewódzkiej Nr 671 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą na odcinku Tykocin – Jezewo Stare.”) - tryb postępowania - przetarg nieograniczony. Wybór wykonawcy projektu odbył się z zachowaniem zasad określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004r. (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.). Udzielenie zamówienia publicznego na realizację projektu przeprowadzone było w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą PZP. Specyfikacja warunków zamówienia została określona tak, aby pozwoliła na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.</p> <p>Kontrakt 5 (Opracowanie Studium Wykonalności dla Projektu pn.: „Tykocin – Jezewo Stare - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671”) - tryb postępowania - inny tryb udzielenia zamówienia na podstawie art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. – Prawo zamówień publicznych. Wybór wykonawcy projektu odbył się z zachowaniem zasad określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004r. (Dz. U. z 2013r. poz. 907 z późn. zm.). Warunki zamówienia zostały określone tak, aby pozwoliły na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami tak, aby pozwoliły na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.</p> <p>Kontrakt 6 (Opracowanie mapy do celów projektowych dla zadania o nazwie” „Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 671 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Tykocin – Jezewo Stare”) - tryb postępowania - inny tryb udzielenia zamówienia na podstawie art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. – Prawo zamówień publicznych. Wybór wykonawcy projektu odbył się z zachowaniem zasad określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004r. (Dz. U. z 2010r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.). Warunki zamówienia zostały określone tak, aby pozwoliły na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami tak, aby pozwoliły na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.</p> <p>Kontrakt 7 (Prowadzenie badań archeologicznych wraz z wszelkimi koniecznymi robotami towarzyszącymi na odcinku Tykocin – Jezewo Stare) - tryb postępowania - inny tryb udzielenia zamówienia na podstawie art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. – Prawo zamówień publicznych. Wybór wykonawcy projektu odbędzie się z zachowaniem zasad określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004r. (Dz. U. z 2013r., poz. 907 z późn. zm.). Warunki zamówienia zostaną określone tak, aby pozwoliły na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami tak, aby pozwoliły na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.</p>		
Liczba kontraktów w ramach których będzie realizowany projekt: 7		
Tryb postępowania:	Przedmiot kontraktu:	
1 Przetarg nieograniczony	Tryb postępowania - przetarg nieograniczony dotyczący zadania.: - roboty drogowe	
2 Przetarg nieograniczony	Tryb postępowania - przetarg nieograniczony dotyczący zadania.: - nadzór inwestorski	
3 Przetarg nieograniczony	Tryb postępowania - przetarg nieograniczony dotyczący zadania.: - obsługa laboratoryjna (badania laboratoryjne)	



4	Przetarg nieograniczony	Tryb postępowania - przetarg nieograniczony - dot. opracowania dokumentacji projektowej na „Rozbudowę drogi wojewódzkiej Nr 671 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą na odcinku Tykocin – Jezewo Stare.”
5	Inny tryb udzielenia zamówienia	Tryb postępowania - inny tryb udzielenia zamówienia - na podstawie art. 4 pkt. 8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. – Prawo zamówień publicznych dot. wykonania opracowania Studium Wykonalności dla Projektu pn.: „Tykocin – Jezewo Stare - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671”
6	Inny tryb udzielenia zamówienia	Tryb postępowania - inny tryb udzielenia zamówienia - na podstawie art. 4 pkt. 8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. – Prawo zamówień publicznych dot. wykonania opracowania mapy do celów projektowych dla zadania o nazwie „Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 671 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Tykocin – Jezewo Stare”
7	Inny tryb udzielenia zamówienia	Tryb postępowania - inny tryb udzielenia zamówienia - na podstawie art. 4 pkt. 8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. – Prawo zamówień publicznych dot. prowadzenie badań archeologicznych wraz z wszelkimi koniecznymi robotami towarzyszącymi na odcinku Tykocin – Jezewo Stare

II.9 Występowanie cross-financingu w projekcie	NIE
--	-----

### III. Opis projektu

<p><b>III.1 Krótki opis projektu: (max. 1000 znaków)</b></p> <p>Projekt „Tykocin – Jezewo Stare – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671” obejmuje przebudowę z rozbudową drogi wojewódzkiej wraz z obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku od km 64+920 do km 71+303 o długości 6,38 km. Początek inwestycji dowiązany do przebudowanego odcinka drogi wojewódzkiej na końcu zabudowy m. Tykocin, zaś koniec w obrębie węzła „Jezewo” do odcinka zrealizowanego w ramach budowy drogi ekspresowej S-8 Białystok – Jezewo Stare. Droga na całej trasie przebiega w terenie o zagospodarowaniu w przeważającej mierze rolniczym, miejscami leśnym, z dala od większych skupisk ludzkich (dodatkowo należy wyjaśnić występującą nieścisłość, tzn.: sama nazwa miejscowości tj.: Jezewo Stare czy też Stare Jezewo używane są zamiennie jednakże dotyczą/odnoszą się do tej samej miejscowości (w zależności od dokumentów)).</p> <p>Zakres robót w ramach projektu obejmuje: - poszerzenie jezdni do szerokości 7,0 m, - podniesienie nośności nawierzchni do 115 kN/os przy obciążeniu ruchem KR4 z umocnieniem poboczy, - korektę nienormatywnych łuków poziomych i pionowych, - budowę i rozbudowę skrzyżowań z drogami niższej kategorii, - budowę zatok autobusowych i odcinków chodników stanowiących dojścia do zatok, - budowę ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż całego odcinka przebudowy po stronie lewej, - rozbudowę i budowę systemu odwodnienia: kanalizacji deszczowej i rowów przydrożnych, zbiorników odprowadzających, - wykonanie oznakowania poziomego i pionowego i innych elementów bezpieczeństwa ruchu, - przebudowę infrastruktury technicznej kolidującej z inwestycją, - budowę kanału technologicznego.</p> <p>Podjęcie inwestycji jest konieczne ze względu na niskie parametry techniczne i użytkowe istniejącej drogi. Ma ona przekrój szlakowy z jezdnią bitumiczną o szerokości 5,00 ÷ 5,50 m w złym stanie technicznym, z poboczami gruntowymi o szerokości 1,50 ÷ 2,00 m. Ze względu na długoletnią eksploatację na nawierzchni występują liczne spękania siatkowe, łaty i wyboje, ubytki ziaren i lepiszcza. Miejscami jezdnie jest też poważnie zdeformowana. Chociaż na odcinku objętym projektem dominuje ruch osobowy, to pojawia się tu coraz więcej samochodów ciężarowych. Istniejąca szerokość jezdni w połączeniu ze stanem nawierzchni bardzo utrudnia manewr wyprzedzania, a mijanie się pojazdów jest bardzo niebezpieczne.</p> <p>Zbyt niska jest nośność obiektów mostowych. Wiele do życzenia pozostawia również ich stan techniczny. Przystanki autobusowe pozbawione są zatok, a ruch pieszy i rowerowy nie jest odseparowany od ruchu samochodowego.</p> <p>Tak więc potrzeba realizacji projektu wynika z: - zagrożenia bezpieczeństwa ruchu zarówno kierowców i rowerzystów, jak i pieszych ze względu na ubytki nawierzchni, wykruszenia krawędzi nawierzchni, brak poboczy we właściwym stanie i chodników / ścieżek rowerowych, - konieczności spełnienia w trakcie dalszej eksploatacji drogi wymagań w zakresie ochrony środowiska i minimalizacji oddziaływań komunikacyjnych.</p> <p>Poprawie bezpieczeństwa służyć będzie poszerzenie jezdni i wykonanie nowej nawierzchni, wykonanie nowego oznakowania pionowego i poziomego, budowa zatok autobusowych oraz ciągu pieszo-rowerowego, jak też przebudowa skrzyżowań z drogami podporządkowanymi.</p> <p>Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się nie tylko do radykalnej poprawy warunków podróży i bezpieczeństwa użytkowników drogi, ale także jakości życia mieszkańców terenów położonych w jej sąsiedztwie. Parametry drogi zostaną dostosowane do wymagań dla klasy „G”: jezdnie będzie miała szerokość maksymalną dla tej klasy, określonej w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43, poz. 430), wykonane zostaną pobocza o wymaganej szerokości, skorygowane zostaną nienormatywne łuki poziome i pionowe.</p> <p>Z technicznego punktu widzenia konieczność przebudowy jest spowodowana także niedrożnością istniejącego odwodnienia, które nie zapewnia sprawnego odprowadzania wód opadowych z korpusu drogi oraz przyległego terenu.</p> <p>Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku posiada dokumentację projektową inwestycji, na podstawie której dnia 23 września 2013 r. Wojewoda Podlaski wydał decyzję ZRID WI 1.7820.4.7.2013.AS odejmującą odcinek do km 64+920 do km 71+332. Decyzja jest już ostateczna.</p> <p>Projekt przewiduje wykonanie wszystkich niezbędnych elementów służących sprawnemu, bezpiecznemu i bardziej komfortowemu poruszaniu się wszystkich uczestników ruchu, wykonanie odpowiedniego systemu odwodnienia oraz przebudowę kolidujących z inwestycją sieci uzbrojenia. Projektowane zagospodarowanie terenu w podziale na poszczególne branże obejmuje m. in.: - poszerzenie jezdni do szerokości 7,0 m z podniesieniem nośności nawierzchni,</p> <p>- przebudowę skrzyżowań z drogami niższej kategorii, - przebudowę i budowę zjazdów, - budowę ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż całego odcinka drogi, - budowę zatok autobusowych i odcinków chodników stanowiących dojścia do zatok, - rozbudowę i budowę systemu odwodnienia: przepustów, kanalizacji deszczowej i rowów przydrożnych, zbiorników odprowadzających, - budowę oświetlenia chodnika, - przebudowę uzbrojenia kolidującego z planowanym zagospodarowaniem terenu, - budowę kanału technologicznego, - wycinkę kolidujących drzew i krzewów, - wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>- Branża drogowa - Podstawowe parametry techniczne przebudowy - Przyjęto następujące parametry techniczne projektowanej drogi wojewódzkiej: - klasa drogi – G - kategoria ruchu - KR4 - obciążenie - 115 kN/os - prędkość projektowa - 50 km/h - prędkość miarodajna - 70 km/h - spadek poprzeczny na prostej - 2% (daszkowy) - skarpy - 1:1,5, lokalnie 1:2 - jezdnie – szer. 7,00 m - pobocza – szer. 1,25 m; w miejscu występowania barier drogowych – linowych 2,50 m - chodnik – szer. 2,00 m - ciąg pieszo-rowerowy – szer. 2,50 m - zatoki autobusowe – szer. 3,0 m, dł. 20 m ze skosem najazdowy 1:8 i wyjazdowy 1:4 - odwodnienie – powierzchniowe, rowy trapezowe przydrożne lub rowy kryte w rejonie skrzyżowań.</p>
---

Rozwiązania sytuacyjne - Trasa zasadniczo przebiega po istniejącym śladzie z niewielkimi korektami nienormatywnych łuków poziomych. W załamaniu trasy wpisano pięć łuków o promieniach od 400 do 6000 m. W przypadku  $R=400$  m zastosowane zostały krzywe przejściowe. Na trasie wybudowanych zostanie 12 zatok autobusowych (po 6 z każdej strony). Skrzyżowania z drogami podporządkowanymi zaprojektowano jako normalne nieskanalizowane. Przebudowywane odcinki dróg podporządkowanych w rejonie skrzyżowań będą miały szerokość 6,00 m. W rejonie przebudowywanych skrzyżowań oraz projektowanych zatok autobusowych przewiduje się wykonanie chodników dla pieszych o szerokości 2,00 m oddzielonych od krawędzi jezdni pasem zieleni. Ponadto wykonany zostanie ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 2,50 m na całej trasie po lewej stronie drogi wojewódzkiej. Przewiduje się przebudowę istniejących i budowę nowych zjazdów. Projektuje się zjazdy: - indywidualne (do pół) o szerokości 4,50 m, - indywidualne (do gospodarstw) o szerokości 6,00 m (lub dostosowane do szerokości bram), - indywidualne (wspólne) szerokość 6,00 m, - publiczne szerokość 6,00 m. Wszystkie zjazdy zostaną wykonane do granicy pasa drogowego.

Rozwiązania wysokościowe - Niweleta drogi wojewódzkiej oraz przebudowywanych dróg gminnych i powiatowych na znacznej części została dopasowana do terenu istniejącego pod kątem zapewnienia właściwego odwodnienia. Jednak w wielu miejscach dokonano istotnych korekt w porównaniu ze stanem istniejącym ze względu na występujące obecnie nienormatywne łuki pionowe.

Warunki gruntowe i projektowana konstrukcja nawierzchni - Na podstawie przeprowadzonych badań geologicznych stwierdzono, że grunty podłoża na badanym terenie to: - nasypy ziemne i piaszczyste (lokalnie), - utwory niespoiste: piasek drobny, piasek zagliniony, piasek pylasty, - utwory spoiste: glina, glina piaszczysta, glina pylasta, pył, pył piaszczysty. Nasypy znajdują się w stanie średnio zagęszczonym i zagęszczonym. Są to grunty wątpliwe co do wysadzinowości, ponieważ zawierają domieszki humusu, w znacznej ilości. Z tego powodu określono je jako niebudowlane. Piaszki drobne są gruntami niewysadzinowymi, natomiast piaszki drobne zaglinione oraz piaszki pylaste to grunty wątpliwe. Występujące tu grunty spoiste należą do bardzo wysadzinowych, co uwzględniono przy ustalaniu grupy nośności podłoża.

Warunki wodne podłoża nawierzchni drogi określono jako dobre. Wodę gruntową o swobodnym charakterze zwierciadła stwierdzono w dwóch otworach na głębokości 1,6 m oraz 0,8 m poniżej poziomu terenu. W tych rejonach warunki wodne określono jako przeciętne. Biorąc pod uwagę istniejące warunki gruntowe, na drodze wojewódzkiej przyjęto konstrukcję nawierzchni dla ruchu KR4. Na drogach powiatowych i gminnych przyjęto konstrukcję dla ruchu KR3 (jak dla KR4, z tym że warstwa wiążąca i podbudowa zasadnicza mają odpowiednio 6 cm i 7 cm). Na chodnikach zaprojektowano następującą konstrukcję: - warstwa ścieralna z kostki betonowej (szara) gr. 6 cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 3 cm, - wzmocnienie istniejącego podłoża spoiwem hydraulicznym o wytrzymałości 2,5 MPa gr. 15 cm. (...)

Odwodnienie - W ramach poprawy odwodnienia przewiduje się zaprojektowanie spadków poprzecznych jezdni oraz budowę po obu stronach na całej długości drogi wojewódzkiej rowów trapezowych otwartych bez umocnień o szerokości dna 0,40 m oraz o pochyleniu skarp 1:1,5 (lokalnie 1:2). Projektowane rowy otwarte dzięki obsianiu mieszkanką traw będą częściowo podczyszczać oraz wchłaniać wody opadowe z drogi wojewódzkiej i pobliskich terenów. Ponadto w rejonie zatok autobusowych oraz skrzyżowań z drogami podporządkowanymi przewiduje się wykonanie odcinków rowów krytych wraz ze studniami rewizyjnymi i wpustowymi. Wyloty rowów krytych przewiduje się umocnić kamieniem polnym na odcinku około 1 m. Projektowane rowy otwarte włączono do istniejących rowów melioracyjnych. W rejonie najniższych punktów niwelety przewiduje się wykonanie krawędziowych ścieków trójkątnych przy przekroju szalkowym oraz ścieków z kostki betonowej przy przekroju ulicznym. Woda opadowa będzie odprowadzana częściowo do istniejących rowów melioracyjnych i istniejącej kanalizacji deszczowej oraz magazynowana w projektowanym zbiorniku oraz rowach retencyjno-odparowujących. Zbiornik o wymiarach dna 10 x 46 m i pojemności ok. 2000 m<sup>3</sup> zlokalizowany zostanie w km 65+275 po lewej stronie drogi. Rów retencyjno-odparowujący zaprojektowano po stronie prawej od km 68+132 do km 68+208. Pod rowem zaprojektowano drenaż retencyjno-rozsączający. Na końcu rowu retencyjno-odparowującego w km 68+208 przewiduje się wykonanie studni rewizyjnej, która w przypadku zwiększonego spływu wód będzie je odprowadzała do projektowanej przepompowni. Następnie przepompownia przy pomocy rurociągu tłocznego  $\square$  500 będzie wypompywać ścieki do rowu drogowego oddalonego o około 60 m.

Oznakowanie drogi i urządzenia brd - Na projektowanym odcinku pionowe znaki istniejące przeznaczono do likwidacji i wymiany na nowe ze względu na ich niezadawalający stan techniczny. Na drodze głównej oraz bocznych znaki pionowe (grupa wielkości „średnie”) należy wykonać z folii odbłaskowej typu 1, za wyjątkiem znaków A-7, B-20, D-6, D-6b, w przypadku których należy zastosować folię 2 typu. Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe z masy chemoutwardzalnej do nakładania grubości 1,8 – 3,0 mm. Dla bezpieczeństwa pojazdów, pieszych i rowerzystów w rejonie przepustów i dużych różnic wysokości pomiędzy poziomem jezdni a dnem skarpy rowu zastosowano linowe bariery ochronne U-14d.

- Branża mostowa - W celu zapewnienia odpowiedniego odwodnienia projektuje się budowę pięciu przepustów – czterech zastępujących obiekty istniejące, będące w złym stanie technicznym i jednego nowego. Projektuje się przepusty: - w km 67+496,15 z blachy stalowej karbowanej  $\square$  80 cm, - w km 68+171,95 (nowa lokalizacja) z prefabrykowanych żelbetowych elementów skrzynkowych 1,0 x 2,0 m, - w km 69+597,44 (w sąsiedztwie istniejącego przepustu w km 69+561) z blachy stalowej karbowanej  $\square$  80 cm, - w km 70+142,40 z blachy stalowej karbowanej  $\square$  80 cm, - w km 70+665,88 z prefabrykowanych żelbetowych elementów skrzynkowych 1,0 x 2,0 m. Obiekty żelbetowe wyposażone będą w stalowe półki dla płazów o szerokości 0,5 m. Wszystkie przepusty z wyjątkiem przepustu w km 68+171,95 zlokalizowane są na istniejących rowach melioracyjnych, które przewiduje się odmulić i przeprofilować na odcinku około 5 metrów od projektowanych obiektów inżynierskich. Skarpy oraz dno rowu wylotów/wlotów przepustów przewiduje się umocnić na całej wysokości oraz długości od 1,5 do 3,0 m od przepustu. Umocnienie zostanie wykonane z bruku polnego o grubości 16+20 cm.

- Branża sanitarna - W związku z kolizją z projektowaną drogą wojewódzką przewidziano przebudowę i zabezpieczenie istniejących odcinków sieci wodociągowej. - Przebudowany zostanie odcinek sieci wodociągowej PE  $\square$  110 o długości 312 m kolidujący z projektowanymi urządzeniami odwodnienia drogi. Ponadto przewiduje się zabezpieczenie istniejącej sieci wodociągowej kolidującej z rozbudowywaną drogą ze względu na naruszoną głębokość przemarzania. Zabezpieczenie odcinków sieci wykonane zostanie poprzez ocieplenie łupkami z pianki poliestrowej.

- Branża elektryczna - W ramach inwestycji projektuje się wykonanie oświetlenia chodnika od km 67+594 do km 67+684,26 po prawej stronie i od km 69+751 do km 69+839,69 po lewej. Oświetlenie będzie składało się w sumie z 6 latarni ze źródłem światła LED.

- Branża telekomunikacyjna - Na całym odcinku objętym rozbudową projektuje się wykonanie kanalizacji teletechnicznej, stanowiącej kanał technologiczny dla zapewnienia możliwości budowy i rozbudowy sieci telekomunikacyjnych. Kanał technologiczny będzie miał łączną długość około 6 454 m i będzie w całości przebiegał pod ciągiem pieszo-rowerowym. ....(szczegółowy opis SW str 52-58).

Efektom wykonania inwestycji będzie zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej regionu poprzez rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu regionalnym i osiągnięcie celów zbiorczych z celami RPOWP:

- zwiększenie spójności drogi Nr 671 z krajowym systemem transportowym,
- zwiększenie wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Ponadto projekt zakłada:

- spadek kosztów ponoszonych przez użytkowników drogi dzięki skróceniu czasu przejazdu, jak i ograniczeniu kosztów eksploatacji pojazdów,
- dostosowanie drogi do przenoszenia większych obciążeń,
- poprawę warunków życia mieszkańców: wyższy komfort podróży, mniejszy hałas i zanieczyszczenia wzdłuż drogi w porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym, podniesienie estetyki drogi,
- zmniejszenie uciążliwości drogi dla środowiska,
- intensyfikację ruchu turystycznego w Tykocinie i okolicach.

Poprawa dostępności obszaru oddziaływania inwestycji zwiększy również mobilność mieszkańców, przyczyni się do wzrostu ich aktywności, także na polu działalności gospodarczej, co w długim horyzoncie czasowym przyczyni się do wzrostu ich zaamożności. Zwiększy się także atrakcyjność inwestycyjna terenów wzdłuż drogi.

Dla celów prawidłowego przygotowania procesu inwestycyjnego rozważono warianty planowanego przedsięwzięcia oraz przeanalizowano alternatywne rozwiązania techniczne (patrz SW rozdział 5.2 – Charakterystyka rozważanych wariantów - str. 50-52).

W wyniku realizacji projektu przebudowany zostanie odcinek drogi wojewódzkiej długości 6,38 km i uzyska nośności 115 kN/os. Na drodze spodziewane jest średnie natężenie ruchu na poziomie 86,5 poj./h w pierwszym pełnym roku po oddaniu jej do użytkowania, tj. w 2015 r. Aktualnie kształtuje się ono na poziomie 81,7 poj./h. Tak więc natężenie ruchu w pierwszym pełnym roku po zakończeniu realizacji projektu wzrośnie w stosunku do roku bieżącego o ok. 5,9 %.

Z punktu widzenia użytkowników najbardziej oczywistym rezultatem realizacji projektu będzie skrócenie czasu podróży. Szacuje się, że średnia prędkość samochodów osobowych i dostawczych na odcinku projektu kształtuje się na poziomie 58,6 km/h, a podróż trwa 6 minut i 32 sekundy. Na podstawie projektowanych parametrów drogi i prognozowanego ruchu ustalono, że po realizacji projektu średnia prędkość wyniesie 88,2 km/h, a czas podróży ulegnie skróceniu do 4 minut i 20 sekund (ok. 34 %). W przypadku samochodów ciężarowych i autobusów spodziewać się należy wzrostu prędkości średniej z 46,1 km/h do 73,4 km/h i skrócenia czasu przejazdu z 8 minut i 18 sekund do 5 minut i 13 sekund, tj. o 37 %. Ponadto projekt przyniesie szereg pozytywnych oddziaływań na otoczenie. Można m.in. oczekiwać powstania w jego wyniku nowych firm i utworzenia przy tej okazji nowych miejsc pracy. W porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym znacząco zmniejszą się także negatywne wpływy drogi na środowisko.

Projekt wykazuje wysoką efektywność ekonomiczną. Ekonomiczna wartość korzyści, które przyniesie jego realizacja znacznie przekracza kwotę niezbędnych nakładów inwestycyjnych. Szacuje się, że współczynnik korzyści do kosztów (B/C) ukształtuje się na poziomie 2,90, ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu EIRR wyniesie 18,71 %, zaś wartość bieżąca netto ENPV 21.252.733 zł. Należy podkreślić, że wybrany wariant realizacji został wybrany spośród kilku innych, szerzej opisanych w SW w pkt. 5.2.

Efektami bezpośrednimi realizacji projektu będą również: - skrócenie czasu podróży na przebudowanym odcinku drogi – o 34,0 % (patrz SW rozdział 3 str. 37-38) - skrócenie czasu podróży w przewozach pasażerskich (patrz SW rozdział 3 str. 37); - skrócenie czasu podróży w przewozach towarowych (patrz SW rozdział 3 str. 38); - wzmocnienie nawierzchni do nośności  $\geq 115$  kN/os (patrz SW rozdział 3 str. 38); - zmniejszenie ryzyka wystąpienia wypadków drogowych; - wzrost natężenia ruchu na przedmiotowym odcinku drogi o ponad 5,9 % (patrz SW rozdział 3 str. 37); - poprawa przejeźdźności na odcinku przebudowywanej drogi (projektowana szerokość pasów ruchu dla drogi kat. Z -7,0 m jest szerokością maksymalną zgodnie z (Dz.U. Nr 43 poz. 430 z 1999 r. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. z dnia 14 maja 1999 r.) na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - prawo budowlane; - znacząca poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (pod kątem poprawy bezpieczeństwa użytkowników dróg), poprzez zastosowanie rozwiązań inżynierskich znacząco zwiększających bezpieczeństwo (dostosowanie parametrów drogi do wymogów i standardów UE, wykonanie nowej i korekta istniejącej organizacji ruchu, budowę nowych chodników i przebudowę istniejących, budowę ciągu pieszko-rowerowego wzdłuż całego odcinka przebudowy po stronie lewej, , przebudowa poboczy utwardzonych, budowę i przebudowę zatok autobusowych, budowę zjazdów do posesji i pól, skorygowanie oznakowania pionowego i poziomego drogi oraz budowę urządzeń ograniczających prędkość pojazdów na terenach zabudowanych, np.: wydzielanie przejść dla pieszych; - ograniczenie i znaczące zmniejszenie wpływu na środowisko naturalne (budowa przepustów dla wierzgą, przebudowa- udrożnienie kanalizacji deszczowej - wykonanie nowych elementów odwodnienia drogi- przebudowę infrastruktury technicznej kolidującej z inwestycją, - budowę kanału technologicznego); - znaczące korzyści techniczne, ekonomiczne (cash-flow dodatni) a przede wszystkim społeczne uzyskane w wyniku realizacji projektu dla całego regionu; - wysoki poziom ekonomiczności projektu (stosunek przewidzianych do poniesienia nakładów rozumianych jako zasoby finansowe i zasoby ludzkie, do możliwych do uzyskania rezultatów) (patrz SW rozdział 1 str. 6-7).

### III.2 Identyfikacja problemów i uzasadnienie potrzeby realizacji projektu:

Problemy Beneficjenta związane z drogą Nr 671, jak również całą zarządzaną siecią wynikają wprost z niewystarczającej puli środków, jakimi dysponuje. Wszystkie większe inwestycje realizowane w ostatnich latach wspierane były ze środków UE (ZPORR, RPOWP) lub krajowych (kontrakty wojewódzkie). Bez zewnętrznego wsparcia finansowego Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich jako zarządca dróg wojewódzkich jest w stanie wykonywać jedynie niezbędne naprawy i bieżące remonty dróg, a nowe inwestycje ze środków własnych przeważnie dotyczą budowy odcinków chodników, budowy pojedynczych zatok autobusowych czy przebudowy krótkich, kilkusetmetrowych odcinków dróg w miejscach szczególnie niebezpiecznych. Ze względu na wysokość obecnych i spodziewanych w najbliższych latach dochodów Województwa Podlaskiego w żadnym razie nie można liczyć na poważne zwiększenie własnych nakładów na bardziej znaczącą modernizację sieci drogowej. Z tego względu jedyną szansą na poprawę stanu infrastruktury transportowej jest pozyskiwanie środków pomocowych z funduszy UE. Należy podkreślić, że aktualny stan dróg stanowi jedną z największych barier rozwojowych województwa. Bez poprawy jakości połączeń komunikacyjnych nie można liczyć na napływ inwestycji (zewnętrznych i jakiegokolwiek poważniejszy, trwały wzrost aktywności gospodarczej. Tym samym region skazany będzie na postępującą marginalizację.

W odniesieniu do drogi wojewódzkiej Nr 671, której dotyczy projekt problemem jest zły stan techniczny i niska wartość użytkowa drogi: nawierzchnia ma liczne spękania, ubytki i dziury. Krawędzie jezdni są poszarpane i oblamane, pobocza zdegradowane – często pozapadane. Chociaż na odcinku objętym projektem dominuje ruch osobowy, to pojawia się tu coraz więcej samochodów ciężarowych. Istniejąca szerokość jezdni w połączeniu ze stanem nawierzchni bardzo utrudnia manewr wyprzedzania, a mijanie się pojazdów jest bardzo niebezpieczne.

Ponadto ważny problem stanowi przekrój poprzeczny, niedostosowany do współczesnych realiów (mała szerokość jezdni, brak oddzielenia ruchu rowerowego od samochodowego). Natężenie ruchu samochodowego jest wielokrotnie większe niż w momencie budowy drogi. Nakłada się na nie ruch piesz, a w sezonie od wiosny do jesieni również rowery. Taka sytuacja kreuje znaczące zagrożenie bezpieczeństwa ruchu.

W związku z tym niezbędne jest podjęcie jak najszybciej robót, które dostosują parametry drogi do współczesnych realiów. Ich odwołanie spowoduje stopniową dalszą degradację drogi, co w konsekwencji sprawi, że roboty drogowe za kilka lat trzeba będzie przeprowadzać w jeszcze szerszym zakresie niż obecnie.

-Wpływ projektu na problemy beneficjentów pośrednich - Niski standard sieci drogowej i koszty podróży - Istotnym i najbardziej oczywistym problemem, który dotyka bezpośrednich użytkowników drogi objętej projektem jest niski standard podróżowania wynikający ze złego stanu nawierzchni. Z tego samego powodu oraz ze względu na małą szerokość jezdni przeciętna prędkość podróży wynosi 55-60 km/h. Rozwiązanie problemu niskiego standardu i prędkości podróżowania jest tym ważniejsze, że z roku na rok rośnie natężenie ruchu na drodze, a tym samym dotyka on coraz większej liczby użytkowników.

- Mała atrakcyjność inwestycyjna - Realizacja projektu przyczyni się do rozwiązania wielu istotnych problemów mieszkańców części województwa, pośrednio, ale w znacznym stopniu związanych ze stanem infrastruktury drogowej. Jednym z nich jest niski poziom inwestycji zewnętrznych, który w połączeniu z trudnymi warunkami prowadzenia działalności prowadzi do regresu gospodarczego, likwidowania obecnych miejsc pracy i przenoszenia działalności na tereny tworzące lepsze warunki. W konsekwencji pogłębiać to musi problemy na rynku pracy i stopień peryferyzacji obszaru, a tym samym powoduje ubożenie społeczeństwa. Poprawa stanu infrastruktury powinna zahamować, a w przyszłości odwrócić kierunek tych zjawisk, także dzięki wykorzystaniu potencjału tkwiącego w atrakcyjnym

turystycznie położeniu obszaru, na który oddziaływać będzie projekt.

Ponadto teren w pobliżu drogi może stać się w ciągu kilku lat dość atrakcyjnym obszarem inwestycyjnym, szczególnie ze względu na położeniu przy szlaku łączącym dwie ważne drogi krajowe. Jednak teraz niedostatki infrastruktury całkowicie niwelują jego przewagę konkurencyjną, wynikającą właśnie z atrakcyjnego położenia, czy chociażby z takich elementów, jak stosunkowo tania siła robocza.

- Utrudniony dostęp do atrakcyjnych miejsc turystycznych - Słabe wykorzystanie lokalnego potencjału turystycznego - Tereny położone w pobliżu planowanego do przebudowy odcinka drogi Nr 671 charakteryzuje spora atrakcyjność pod względem przyrodniczym i turystycznym. Dolina Narwi, zabytkowy Tykocin, bliskość dwóch parków narodowych (Narwiańskiego i Biebrzańskiego), nieskaziona przyroda, lasy, regionalna kuchnia – to tylko niektóre powody, dla których warto odwiedzić tę część województwa. Jednak potencjał w tym tkwiący jest bardzo słabo wykorzystany. Większość interesujących miejsc wciąż nie została zagospodarowana, tak aby przyciągnąć do nich turystów. Istniejąca baza jest w większości albo na słabym poziomie, albo na stosunkowo wysokim (z czym wiąże się odpowiednio wysokie ceny). Wyraźnie brakuje oferty na średnim poziomie cenowym: w Tykocinie i okolicach działa od lat „Dworek nad Łakami” i „Karczma Rzym” w Kiermusach, lecz ofertę tych obiektów należy uznać za względnie drogą. W samym mieście funkcjonuje „Alumnat” oraz restauracja „Tejsza”, które jednak trudno uznać za obiekty odpowiadające potrzebom w miarę wymagającego turysty i które utrwalą w jego oczach pozytywny obraz Tykocina i okolic.

Aby turystyka i agroturystyka mogły się z powodzeniem rozwijać, oprócz działań promocyjnych, wspomagania lokalnych inicjatyw przedsiębiorczości ukierunkowanych na turystykę, konieczna jest również modernizacja istniejących dróg, istotnych z punktu widzenia dostępności do miejsc atrakcyjnych turystycznie czy też do potencjalnych terenów inwestycyjnych. Jak już wcześniej wspomniano, droga wojewódzka Nr 671 stanowi ponad dwudziestokilometrowy skrót dla pojazdów jadących od strony Warszawy w kierunku Elku w stosunku do trasy drogami krajowymi przez Białystok. Tak więc można spodziewać się, że podniesienie jej parametrów technicznych przyczyni się do przejęcia przez nią części ruchu pojazdów osobowych z sieci krajowej. Wiąże się z tym szansa, że niektórzy z jadących przez Tykocin zatrzymują się w nim na co najmniej kilka godzin, odwiedzają muzeum w Tykocinie, a jeżeli wokół tamtejszego rynku pojawi się większa liczba lokali gastronomicznych, zjedzą tu także obiad czy wypiją kawę. Takie „wstępne” zapoznanie się z walorami okolicy przyczyni się może do tego, że w przyszłości niektóre z tych osób zdecydują się na dłuższy pobyt w okolicy, chociażby weekendowy.

- Utrudnione warunki funkcjonowania przedsiębiorców - Na terenie w obrębie oddziaływania drogi wojewódzkiej działalność gospodarcza skupia się w małych przedsiębiorstwach, zatrudniających do 9 osób. Takiemu stanowi rzeczy „sprzyja” z pewnością zły stan infrastruktury drogowej.

Konsekwencją jest stagnacja życia społeczno-gospodarczego na obszarach wiejskich. Poziom bezrobocia pozostaje wysoki, zaś brak perspektyw na szybką i radykalną poprawę sytuacji sprawia, że osoby najbardziej dynamiczne, odważne, wykształcone wyjeżdżają nie tylko do okolicznych miast, ale także opuszczają region i kraj w poszukiwaniu nowych możliwości. Zwykle nie mają one większego problemu ze znalezieniem pracy, pozwalającej na osiągnięcie przyzwoitego standardu życia i nigdy już nie wrócą one na stałe w rodzinne strony.

- Czas reakcji służb ratunkowych - Dzięki przebudowie drogi skróci się czas przejazdu nie tylko prywatnych użytkowników dróg, ale także służb ratowniczych. Obecnie na odcinku drogi objętym projektem przejazd z prędkością większą niż 70 km/h jest po prostu bardzo ryzykowny, a przy większym ruchu niemożliwy. Tym samym wydłuża to czas reakcji służb, takich jak pogotowie ratunkowe czy straż pożarna. Realizacja projektu przyniesie radykalną poprawę w tym zakresie. Siedmiometrowa jezdnia z dobrą nawierzchnią pozwoli na zdecydowanie szybszą jazdę, co skróci czas reakcji służb nawet o kilka minut.

- Zanieczyszczenia obszaru wzdłuż dróg - Wzrastające z roku na rok natężenie ruchu powoduje nieustanny wzrost emisji spalin do atmosfery. Aby chociaż częściowo kompensować ten wzrost, konieczne jest tworzenie warunków pozwalających na zredukowanie zużycia paliw. Poprawa stanu nawierzchni, poszerzenie jezdni pozwoli skrócić czas podróży użytkowników i zmniejszyć tym samym emisję zanieczyszczeń.

Identyfikację wszystkich wspomnianych wyżej problemów przedstawiono dodatkowo w formie tzw. drzewa problemów.

Efektami bezpośrednimi realizacji projektu będą również:

- obniżenie nakładów na bieżące utrzymanie drogi - Na podstawie „Instrukcji efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych dla dróg wojewódzkich” obliczono, że w perspektywie do roku 2024 (10 lat eksploatacji) nakłady na odcinek drogi objęty projektem spadną o kwotę 0,67 mln złotych (wartość zdyskontowana przy stopie  $r=5,0\%$  na 2013 r.).

- Spadek natężenia hałasu - ze względu na poprawę stanu nawierzchni oraz większą płynność ruchu należy oczekiwać poprawy klimatu akustycznego wzdłuż przebudowanego odcinka drogi.

- Spadek kosztów użytkowników - W związku z poprawą jakości nawierzchni spadną koszty eksploatacji pojazdów związane z naprawami. Ponadto dzięki zwiększeniu prędkości przejazdów, a tym samym skróceniu czasu przejazdu przebudowa drogi spowoduje zmniejszenie zużycia paliwa potrzebnego do przebycia drogi, tak więc przyczyni się do zmniejszenia wydatków na paliwa ponoszonych przez jej użytkowników.

Obliczenia korzyści związanych z ograniczeniem czasu podróży i kosztów eksploatacji pojazdów zostały przedstawione w pkt. 8.3 i 8.4. Zakłada się, że począwszy od roku 2015 koszty czasu użytkowników spadną o ok. 35 %, zaś koszty eksploatacji pojazdów o ok. 2,5 %.

Ponadto projekt zakłada:

- spadek kosztów ponoszonych przez użytkowników dróg, zarówno dzięki skróceniu czasu przejazdu, jak i ograniczeniu kosztów eksploatacji pojazdów,
- dostosowanie drogi do przenoszenia większych obciążeń,
- poprawę warunków życia mieszkańców: wyższy komfort podróży, mniejszy hałas i zanieczyszczenia wzdłuż drogi w porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym, podniesienie estetyki drogi,
- zmniejszenie uciążliwości drogi dla środowiska.

Poprawa dostępności obszaru oddziaływania inwestycji zwiększy również mobilność mieszkańców, przyczyni się do wzrostu ich aktywności, także na polu działalności gospodarczej, co w długim horyzoncie czasowym przyczyni się do wzrostu ich zamożności. Zwiększy się także atrakcyjność inwestycyjna terenów wzdłuż drogi.

### III.3 Cel/cele projektu; zgodność z celami RPOWP/priorytetu/działania/poddziałania:

Projekt odpowiada celom II osi priorytetowej „Rozwój infrastruktury transportowej” Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego. Przyczyni się m.in. do poprawy dostępności komunikacyjnej województwa poprzez integrację lokalnych i ponadlokalnych układów transportowych z krajowym systemem transportowym, zwiększenia wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu oraz poprawy bezpieczeństwa transportowego. Droga wojewódzka Nr 671 stanowi ważne połączenie pomiędzy dwiema drogami krajowymi: Nr 8 oraz Nr 65. W stosunku do trasy drogami krajowymi przez Białystok, pojazdy jadące od strony Warszawy w kierunku Elku z wykorzystaniem drogi wojewódzkiej mogą skrócić podróż o około 20 km. Alternatywna trasa nie jest jednak wykorzystywana dość często ze względu na zły stan i niskie parametry drogi wojewódzkiej na odcinku objętym projektem. Jego przebudowa, dostosowanie do wymagań dla klasy „G” spowoduje wzrost znaczenia całej drogi na odcinku Jeżewo Stare – Knyszyn: część kierowców wybierze trasę krótszą. Fakt ten byłby jednak bez większego znaczenia dla regionu z punktu widzenia jego gospodarki (przejazd tranzytowy jest wręcz negatywny z lokalnego punktu widzenia – zanieczyszczenie środowiska, zużycie dróg), gdyby nie fakt, iż droga wojewódzka prowadzi przez miejscowość o

wysokich walorach historycznych i kulturowych: Tykocin. Zwiększenie liczby przejeżdżających przez to miasto samochodów osobowych przy odpowiednich działaniach samorządów oraz lokalnej społeczności przyczynić się powinno do wzrostu liczby zatrzymujących się tu turystów.

Należy zauważyć, że droga Nr 671 stanowi także trasę zastępczą na wypadek awarii na drogach krajowych na odcinkach Jezewo Stare – Białystok oraz Białystok – Knyszyn.

Projekt przyniesie też zwiększenie wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu. Znaczna część powiatów monieckiego i białostockiego, stosunkowo słabo rozwinięta gospodarczo, stanie się łatwiej dostępna z punktu widzenia komunikacji drogowej. Przebudowa drogi wojewódzkiej sprawi, że obszary te będą stopniowo bardziej włączane w bieg życia gospodarczego województwa.

Inwestycja przyczyni się również do poprawy poziomu bezpieczeństwa na drogach poprzez poszerzenie jezdni, poprawę jej jakości, budowę poboczy oraz ciągu pieszo-rowerowego. Radykalnej poprawie ulegnie też płynność ruchu. Stanie się to za sprawą odpowiedniego przekroju drogi, który umożliwi poruszanie się pojazdów ze znacznie większymi prędkościami.

Inwestycja wniesie wkład w osiągnięcie wskaźników osi priorytetowej II RPOWP: liczba projektów z zakresu infrastruktury transportowej drogowej oraz długość przebudowanych dróg wojewódzkich. Wpłynie także na wartość wskaźnika „Oszczędność czasu na nowych i zrekonstruowanych drogach w przewozach pasażerskich i towarowych”, dotyczącego celu szczegółowego RPOWP „Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa”. Efektem projektu będzie też wzrost nośności drogi oraz istotne skrócenie czasu przejazdu.

Beneficjentem projektu będzie Województwo Podlaskie, które w myśl ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie wojewódzkim (t.j. Dz.U. Nr 142 poz. 1590 z 2001 r. z późn. zm.) jest wyposażoną w osobowość prawną regionalną wspólnotą samorządową wszystkich jego mieszkańców. Województwo wykonuje zadania publiczne o charakterze wojewódzkim, m.in. w zakresie transportu zbiorowego i dróg publicznych.

Szczegółowy zakres celów i zadań Województwa precyzuje Statut Województwa Podlaskiego, będący obok ustawy o samorządzie wojewódzkim najważniejszym aktem normatywnym regulującym funkcjonowanie Województwa i jego organów.

Organem stanowiącym i kontrolnym województwa jest Sejmik Województwa, zaś organem wykonawczym – Zarząd Województwa, w którego skład wchodzi marszałek jako jego przewodniczący, wicemarszałek lub 2 wicemarszałków i pozostali członkowie. Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego działa zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym uchwalonym przez Zarząd Województwa i jest jednostką, przy pomocy której Zarząd wykonuje obowiązki należące do jego właściwości.

Jednostką wdrażającą projekt będzie Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, który jest jednostką organizacyjną Województwa Podlaskiego, powołaną uchwałą Nr VI /18/99 Sejmiku Województwa Podlaskiego z dnia 25 lutego 1999 r. w sprawie utworzenia jednostki budżetowej – Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku.

Zgodnie z § 2 uchwały Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu.

Statut PZDW został określony w załączniku do uchwały. Zgodnie z nim jednostką kieruje Dyrektor powoływany i odwoływany przez Zarząd Województwa Podlaskiego. Może on udzielić dalszych pełnomocnictw do dokonywania określonych czynności cywilno-prawnych i faktycznych w zakresie jego właściwości.

Finansowanie działalności Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich należy do Województwa Podlaskiego i jest określone w uchwale budżetowej Sejmiku Województwa Podlaskiego. Podstawą gospodarki finansowej jednostki jest plan dochodów i wydatków określony w ustawie o finansach publicznych oraz zatwierdzony przez Zarząd Województwa Podlaskiego roczny plan rzeczowo-finansowy.

Organizację wewnętrzną i szczegółowy zakres zadań komórek organizacyjnych oraz oddziałów Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich i tryb pracy określi regulamin organizacyjny nadany przez Dyrektora po uzgodnieniu z Zarządem Województwa Podlaskiego.

Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich przeprowadzi przetarg nieograniczony na wykonanie robót, jak też na nadzór, obsługę laboratoryjną projektu oraz nadzór archeologiczny o ile zaistnieje taka konieczność. Jednostka ta podpisze umowę z wykonawcą, będzie odpowiedzialna za przygotowanie i przedkładanie odpowiednim organom wszelkich dokumentów finansowo-rozliczeniowych oraz raportów z realizacji inwestycji wymaganych w przypadku projektów realizowanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego, zgodnie z obowiązującymi przepisami regulującymi dofinansowanie projektów przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego.

Koszty związane z utrzymaniem i remontami przebudowanej drogi po zakończeniu projektu, podobnie jak obecnie będzie ponosiło Województwo Podlaskie za pośrednictwem PZDW.

Pokreślić należy, że PZDW posiada znaczące doświadczenie w realizacji dużych inwestycji drogowych, w tym z wykorzystaniem środków UE (w ramach ZPORR), np.

- Z/2.20/1/1.1/13/04 Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671 na odcinku Knyszyn – Krypno,
- Z/2.20/1/1.1/193/05 Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 655 na odcinku gr. Województwa -Raczki od km 72+175,80,
- Z/2.20/1/1.1/14/04 Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 653 od granicy województwa do Bakalarzewa,
- Z/2.20/1/1.1/12/04 Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 681 na odcinku Pietkowo – Wólka Pietkowska.

PZDW zrealizował również inwestycje w ramach II Projektu Drogowego Banku Światowego – Projekt poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie podlaskim:

- Przebudowa na rondo skrzyżowania ulic: 3 Maja (droga wojewódzka Nr 689 Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża – granica państwa), ks. Wierobieja, Warszawskiej i Białowieskiej w Hajnówce
- Przebudowa na rondo skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 690 Czyżew Osada – Ciechanowiec – Siemiatycze z drogą powiatową Nr 03812 Drohiczyn – Dziadkowiec w okolicach m. Skiwy Duże.
- Budowa 11 azylu dla pieszych na drogach wojewódzkich Nr 653, Nr 671 Nr 685 Nr 689.

Aktualnie PZDW jako podmiot reprezentujący Beneficjenta – Województwo Podlaskie realizuje w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007 – 2013 projekty wymienione w załączniku 32.

#### III.4 Zgodność z dokumentami strategicznymi wspólnotowymi, krajowymi, regionalnymi:

Proponowana inwestycja jest zgodna z założeniami „Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego”. Głównym celem II osi priorytetowej „Rozwój infrastruktury transportowej” jest „zwiększenie dostępności komunikacyjnej województwa podlaskiego poprzez unowocześnianie infrastruktury transportowej wpływającej na rozwój regionu”. Stwierdzono, że na rozwój społeczno-gospodarczy regionu negatywnie wpływają różnice w rozwoju infrastruktury, w tym transportowej, pomiędzy województwem podlaskim a resztą kraju. W konsekwencji pozycja konkurencyjna Podlasia na tle innych regionów jest słaba, co utrudnia jego integrację społeczno-gospodarczą z innymi częściami Polski. Niedostateczna jakość sieci transportowej utrudnia wymianę regionalną i międzynarodową, co w konsekwencji prowadzi do braku zainteresowania lokowaniem nowych inwestycji w województwie oraz paraliżuje rozwój ośrodków miejskich.

Aby zmienić ten stan rzeczy i uczynić region miejscem atrakcyjnym do inwestowania, a tym samym zintensyfikować jego rozwój konieczne są inwestycje w infrastrukturę transportową. W przypadku infrastruktury o znaczeniu regionalnym, tj. obejmującej sieć drogową w głównych miastach regionu (Białystok, Łomża, Suwałki) oraz drogi wojewódzkie odpowiednie środki wydatkowane są w ramach Działania 2.1 „Rozwój transportu drogowego”, Poddziałanie 2.1.1 „Regionalna infrastruktura transportowa”. Realizowane projekty przyczynią się do osiągnięcia następujących celów szczegółowych osi priorytetowej:

- poprawa dostępności komunikacyjnej województwa poprzez integrację lokalnych i ponadlokalnych układów transportowych z



krajowym systemem transportowym,

- zwiększenie wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu,
- poprawa funkcjonowania transportu publicznego w miastach,
- poprawa bezpieczeństwa transportowego,
- zwiększenie udziału kolei w przewozach.

Przedmiotowy projekt bez wątpienia przyczynia się do realizacji pierwszego, drugiego oraz czwartego z wymienionych powyżej celów. Droga wojewódzka Nr 671 stanowi ważne połączenie pomiędzy dwiema drogami krajowymi: Nr 8 oraz Nr 65. W stosunku do trasy drogami krajowymi przez Białystok, pojazdy jadące od strony Warszawy w kierunku Elku z wykorzystaniem drogi wojewódzkiej mogą skrócić podróż o około 20 km. Alternatywna trasa jest jednak wykorzystywana stosunkowo rzadko ze względu na zły stan i niskie parametry drogi wojewódzkiej na odcinku objętym projektem. Jej przebudowa, dostosowanie do wymagań dla klasy „G” spowoduje wzrost jej znaczenia: część kierowców wybierze trasę krótszą. Fakt ten byłby jednak bez większego znaczenia dla regionu z punktu widzenia jego gospodarki (przejazd tranzytowy jest wręcz negatywny z lokalnego punktu widzenia – zanieczyszczenie środowiska, zużycie dróg), gdyby nie fakt, iż droga wojewódzka prowadzi przez dwie miejscowości o wysokich walorach historycznych i kulturowych: Krypno, a przede wszystkim Tykocin. Zwiększenie liczby przejeżdżających przez nie samochodów osobowych przy odpowiednich działaniach samorządów gminnych i powiatowych oraz lokalnych społeczności przyczynić się powinno do wzrostu liczby zatrzymujących się w nich – chociaż na kilka godzin – turystów. Fakt ten może być z powodzeniem wykorzystany szczególnie przez Tykocin: droga wojewódzka prowadzi przez rynek tego miasteczka i jego odpowiednie zagospodarowanie i urządzenie na nim właściwej bazy gastronomicznej powinno sprawić, że zwiększy się tu liczba gości z kraju, regionu, ale też zagranicy.

Analizowany projekt jako komplementarny z wcześniej podjętymi działaniami na drodze Nr 671 (więcej na ten temat w SW w pkt. 3.7) przyniesie też zwiększenie wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu. Znaczna część powiatów monieckiego i białostockiego, stosunkowo słabo rozwinięta gospodarczo stanie się łatwo dostępną z punktu widzenia komunikacji drogowej. Na przestrzeni kolejnych lat przebudowa drogi wojewódzkiej sprawi, że obszary te będą stopniowo bardziej włączane w bieg życia gospodarczego województwa.

Investycja przyczyni się również do poprawy poziomu bezpieczeństwa na drogach poprzez poszerzenie jezdni, poprawę jej jakości, budowę poboczy oraz ciągu pieszo-rowerowego. Chociaż na odcinku objętym projektem dominuje ruch osobowy, to pojawia się tu coraz więcej samochodów ciężarowych. Aktualna szerokość jezdni w połączeniu ze stanem nawierzchni bardzo utrudnia manewr wyprzedzania, a mijanie się pojazdów jest bardzo niebezpieczne.

Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671 wnieśli wkład w osiągnięcie dwóch wskaźników osi priorytetowej II RPOWP: liczba projektów z zakresu infrastruktury transportowej drogowej oraz długość przebudowanych dróg wojewódzkich. Wpłynie także na wartość wskaźnika „Oszczędność czasu na nowych i zrekonstruowanych drogach w przewozach pasażerskich i towarowych”, dotyczącego celu szczegółowego RPOWP „Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa”.

W „Strategii rozwoju województwa podlaskiego do roku 2020” w ramach analizy SWOT przeprowadzonej dla województwa podlaskiego stwierdzono, że słabą stroną regionu w kontekście infrastruktury jest zły stan techniczny dróg. Omawiany projekt w oczywisty sposób przyczyni się do zmiany tej sytuacji i będzie zauważalny w skali regionu. Z drugiej jednak strony pojedyncza inwestycja nie sprawi, że radykalnie zmieni się ocena społeczeństwa dotycząca jakości sieci drogowej. Dopiero towarzyszące jej podobne zadania realizowane na sieci dróg krajowych i wojewódzkich, jak również na lokalnych drogach powiatowych i gminnych w całym województwie przyniosą pożądane skutki społeczno-gospodarcze.

Proponowana inwestycja koresponduje z celami strategicznymi zawartymi w „Strategii rozwoju województwa podlaskiego do roku 2020”.

W pełni wkomponowuje się również w realizację misji województwa: „Województwo podlaskie regionem aktywnego i zrównoważonego rozwoju z wykorzystaniem walorów środowiska naturalnego, wielokulturowej tradycji i położenia przygranicznego”. Poprawa dostępności komunikacyjnej i infrastruktury drogowej takich miejscowości jak Tykocin, mogących poszczycić się wielowiekową historią i licznymi obiektami zabytkowymi sprawi, iż tereny te będą mogły łatwiej wykorzystać istniejące szanse rozwojowe związane z turystyką. Ich silną stroną stanowi także atrakcyjność przyrodnicza i krajobrazowa doliny Narwi.

Rozpatrując logikę projektu pod kątem zgodności z celami strategicznymi „Strategii...” stwierdzić należy zgodność z:

- celem strategicznym 1 „Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa”.

W dokumencie czytamy m.in. „Inwestowanie w infrastrukturę drogową województwa podlaskiego stwarza szansę dynamicznego rozwoju. Poprawa przepustowości dróg i jakości transportu osobowego i towarowego pomiędzy poszczególnymi częściami województwa przyczyni się do zwiększenia wewnętrznej integracji regionu, a także podniesie poziom bezpieczeństwa publicznego, poprzez zapewnienie ochrony mieszkańcom, inwestorom indywidualnym i instytucjonalnym na obszarach wiejskich oraz podlegających przekształceniom urbanistycznym. Dostępność komunikacyjna doprowadzi do zniesienia części barier rozwoju gospodarczego, co w efekcie doprowadzi do wzrostu atrakcyjności inwestycyjnej województwa”. Rozwój infrastruktury drogowej każdego szczebla, a szczególnie regionalnego i krajowego, przyczynia się do poprawy warunków prowadzenia działalności gospodarczej. Skala oddziaływań w tym zakresie zależy przede wszystkim od geograficznego położenia drogi. W przypadku omawianego projektu możemy mówić o lokalizacji strategicznej z punktu widzenia poprawy jakości spójności transportowej w skali województwa: inwestycja usprawnia połączenia komunikacyjne pomiędzy zachodnią częścią powiatu białostockiego oraz powiatem wysokomazowieckim a powiatami monieckim, grajewskim i sokólskim (jako element kompleksowych działań w ramach serii projektów na drodze wojewódzkiej Nr 671). W tym kontekście z punktu widzenia inwestorów zainteresowanych dobrą dostępnością komunikacyjną rynku województwa podlaskiego tereny położone wzdłuż drogi Nr 671 pomiędzy drogami krajowymi Nr 8 i Nr 65 położone są bardzo atrakcyjnie.

- pośrednio z celem strategicznym 5 – „Rozwój turystyki z wykorzystaniem walorów przyrodniczych i dziedzictwa kulturowego”.

W „Strategii...” czytamy: „Wysokie walory przyrodnicze, wypoczynkowe i kulturowe dają szansę rozwoju regionu, w oparciu o szeroko rozumianą branżę turystyczną. (...) Województwo podlaskie, ze względu na niski stopień zanieczyszczenia środowiska naturalnego, duże bogactwo przyrodnicze i występowanie atrakcyjnych terenów wypoczynkowych, stwarza szansę na rozwój turystyki, sportu i rekreacji. Są to dziedziny dynamicznie rozwijające się na świecie”.

Droga wojewódzka Nr 671 przebiega przez miasto Tykocin, wokół którego intensywnie rozwija się infrastruktura turystyczna i agroturystyczna, a które przyciąga rosnące rzesze turystów z Polski i z całego świata. Tykocin jest najstarszym i najpiękniejszym zespołem urbanistycznym historycznego Podlasia. Miasto lokowane w 1425 r. rozwinęło się z osady podgrodowej na pograniczu Mazowsza i Wielkiego Księstwa Litewskiego, na fali kolonizacji polskiej z Mazowsza. W 1661 r. Tykocin i dobra tykocińskie otrzymał na dziedziczną własność Stefan Czarniecki, po którym tykocińska sukcesja przypadła rodzinie Gryfitów Branickich. W czasie zaborów miasto znalazło się początkowo pod władzą Prus. W 1807 zostało objęte granicami Księstwa Warszawskiego, a od 1815 r. do odzyskania niepodległości należało do Królestwa Polskiego. W okresie międzywojennym Tykocin wchodził w skład powiatu wysokomazowieckiego. Po II wojnie światowej poważnie zniszczony, pozbawiony zgłodzonej przez hitlerowców ludności żydowskiej oraz polskiej inteligencji, utracił prawa miejskie, stając się osadą. Prawa miejskie Tykocin odzyskał w 1993 r. Obecnie miasto pełni funkcję ośrodka gminnego, jest centrum obsługi ludności i rolnictwa, ośrodkiem kultury i sportu. Od wielu lat rozwija się nowa jego funkcja w zakresie obsługi ruchu turystycznego. Wynika to nie tylko z atrakcyjności położenia w malowniczej dolinie Narwi, ale również z faktu, że Tykocin stanowi jedną z czołowych pozycji wśród zabytkowych zespołów województwa podlaskiego.

Kolejna ciekawa miejscowość położona przy drodze wojewódzkiej Nr 671 (przy starym trakcie królewskim z Tykocina do Knyszyna) to Krypno, które od wieków stanowi słynny ośrodek pobożności maryjnej. W kościele p.w. Narodzenia Najświętszej Maryi Panny z II połowy

XIX wieku znajduje się słynący łaskami namalowany na lipowej desce wizerunek Matki Boskiej Pocieszenia, której kult sięga XVI wieku. Jest to jedna z najwcześniejszych kopii obrazu Matki Bożej Śnieżnej z Bazyliki Santa Maria Maggiore w Rzymie, sprowadzona prawdopodobnie przez hetmana Jana Zamoyskiego do swojej kaplicy w pobliskim Knyszynie. Atrakcją turystyczną jest także Muzeum im. Włodzimierza Puchalskiego – prekursora polskiego filmu przyrodniczego, które mieści się we wsi Morusy. Jak więc widać droga Nr 671 prowadzi przez szereg miejscowości, które budzą zainteresowanie turystów. W tym kontekście analizowana inwestycja stanowi element działań zmierzających do poprawy ich dostępności, a tym samym przyczynia się do rozwoju turystyki z wykorzystaniem walorów przyrodniczych i dziedzictwa kulturowego.

• pośrednio z celem strategicznym 7 – „Rozwój rolnictwa i tworzenie warunków wielofunkcyjnego rozwoju wsi”.

W dokumencie zauważono, że „Jedną z barier rozwoju wsi jest słaba dostępność komunikacyjna. W województwie istnieje wiele obszarów zagrożonych marginalizacją lub wymagających aktywizacji. Jednym z głównych celów jest ciągły rozwój niedostatecznej wciąż struktury sieci komunikacyjnej będącej podstawowym czynnikiem spowalniającym wydajność wszelkiej działalności w regionie. Osiągnięcie pożądanej atrakcyjności inwestycyjnej wymaga podwyższenia stopnia nasycenia w podstawową infrastrukturę techniczną, jaką są sieci drogowe, wodociągowe, kanalizacyjne itp. obszarów wiejskich.”.

Droga wojewódzka Nr 671 biegnie głównie przez tereny wiejskie. Tak więc podniesienie jej standardu, które przełoży się na poprawę dostępności obszarów wzdłuż jej przebiegu i zwiększenie ich atrakcyjności inwestycyjnej pozwala mieć nadzieję na ich rozwój w pozarolniczych gałęziach gospodarki.

Wspomniana wcześniej atrakcyjność turystyczna Tykocina, Krypna i terenów doliny Narwi stanowi kolejny element, pozwalający na uzyskiwanie przez miejscową ludność przychodów z innej działalności niż rolnictwo (agroturystyka, działalność gastronomiczna, noclegowa). W tym kontekście przebudowa drogi, która poprawi dostępność komunikacyjną obszaru przyczyni się do intensyfikacji ruchu turystycznego, a konsekwencji wielofunkcyjnego rozwoju wsi.

Analizując projekt pod kątem wpisywania się w kontekst konkretnych działań określonych w „Strategii” należy go uznać za realizujący zadania z zakresu Działania 1 „Rozwój systemu transportowego województwa” Priorytetu 1 „Infrastruktura techniczna”, wśród których przewidziano m.in. budowę i przebudowę dróg wojewódzkich stosownie do największych istniejących i prognozowanych natężeń ruchu i znaczenia w obsłudze obszarów rozwoju społeczno-gospodarczego oraz najpilniejszych potrzeb w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego, w powiązaniu z siecią układu dróg krajowych.

Rozwój sieci drogowej wpisany jest w kierunki rozwoju województwa, wynikające

z założeń polityki państwa dotyczącej przestrzennego zagospodarowania kraju. Kierunki rozwoju województwa podlaskiego w zakresie rozwoju gospodarczego regionu oparte zostały

na opracowanych w ostatnim okresie dokumentach programowych i planistycznych, formułujących strategiczne cele i zasady polityki państwa. Jednym z podstawowych celów strategicznych rządu jest doprowadzenie gospodarki polskiej na ścieżkę szybkiego wzrostu, generującego nowe miejsca pracy. Dla osiągnięcia tego celu niezbędne jest dokonanie wielu zmian w polityce dotyczącej działalności gospodarczej, które doprowadzą do zniesienia bądź łagodzenia barier hamujących rozwój istniejących przedsiębiorstw i tworzenie nowych firm.

Zasady te zostały określone w następujących dokumentach przyjętych na szczeblu krajowym:

1. „Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju” przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 26.07.2001 r.
2. „Polityka transportowa Państwa na lata 2001-2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju” opracowana przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej w październiku 2001 r.
3. „Strategia rozwoju kraju na lata 2007-2015” przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 29.11.2006 r.
4. „Program dostosowania podstawowej sieci drogowej do standardów Unii Europejskiej do 2015 r.” przyjęty przez Radę Ministrów w lutym 2001 r.
5. „Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 (Narodowa Strategia Spójności)” opracowana przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego w maju 2007 r.

Kierunki rozwoju transportu drogowego województwa podlaskiego są również determinowane przez dokumenty przyjmowane na szczeblu regionalnym i lokalnym, tj.:

1. „Strategia rozwoju województwa podlaskiego do 2020 r.” – styczeń 2006 r.
2. „Program zintegrowanego rozwoju drogownictwa w Województwie Podlaskim do 2005 r., z perspektywą do 2015 r.” – sierpień 2002 r.
3. „Program Rozwoju Turystyki i Zagospodarowania Turystycznego Województwa Podlaskiego do 2010 r.”
4. Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013.
5. „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa podlaskiego” z 2003 r.

Analizowany projekt został zaliczony do kluczowych również w przyjętym przez Zarząd Województwa Podlaskiego Uchwałą Nr 71/908/08 z dnia 19 lutego 2008 r. dokumencie pt. „Kierunki Polityki Transportowej Województwa Podlaskiego”. Stwierdza się w nim, że:

„Samorząd Województwa Podlaskiego, zgodnie z założonymi kierunkami rozwoju sieci dróg regionalnych, widzi potrzebę kontynuacji kompleksowej przebudowy następujących ciągów drogowych: (...)

- 3) Nr 671 Sokółany – Korycin – Knyszyn – Stare Jezewo (z wyłączeniem odcinka Korycin – Knyszyn) o długości 43,95 km – szacunkowy koszt inwestycji: 179.521.000,- PLN (brutto); uzasadnienie potrzeby realizacji inwestycji:

„Realizacja inwestycji jest ważnym elementem rozbudowy sieci drogowej wokół tworzącej się aglomeracji białostockiej. Posiadając liczne powiązania komunikacyjne z drogami krajowymi nr 8 i nr 65 droga ta stanowi swoisty korytarz transportowy, z jednej strony odciążający węzeł Białystok, z drugiej zaś zachęcający do penetracji ciekawego krajoznawczo (Tykocin, Krypno, Knyszyn) i gospodarczo (Korycin) terenu województwa. Najważniejszym jednak celem przedmiotowego przedsięwzięcia jest dostosowanie istniejącej infrastruktury drogowej do wymagań Unii Europejskiej i oczekiwań społecznych. Nowe standardy sprzyjać będą poprawie warunków jazdy oraz zmniejszeniu wypadkowości, zwłaszcza przy przejściach trasy przez małe miejscowości oraz w rejonie skrzyżowań i obiektów mostowych.”

### III.5 Opis przedsięwzięcia i uzasadnienie przyjętego rozwiązania technicznego:

Projekt „Tykocin – Jezewo Stare – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671” obejmuje przebudowę z rozbudową drogi wojewódzkiej wraz z obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku od km 64+920 do km 71+303 o długości 6,38 km. Początek inwestycji dowiązано do przebudowanego odcinka drogi wojewódzkiej na końcu zabudowy m. Tykocin, zaś koniec w obrębie węzła „Jezewo” do odcinka zrealizowanego w ramach budowy drogi ekspresowej S-8 Białystok – Jezewo Stare. Droga na całej trasie przebiega w terenie o zagospodarowaniu w przeważającej mierze rolniczym, miejscami leśnym, z dala od większych skupisk ludzkich. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w województwie podlaskim w powiecie białostockim w gminie Tykocin.

Do tej pory PZDW zrealizowało już przebudowę trzech odcinków drogi wojewódzkiej Nr 671 w ramach projektów finansowanych ze środków Unii Europejskiej tj.:

„Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671 na odcinku Knyszyn – Krypno” w ramach ZPORR;

„Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671 na odcinku Krypno – Tykocin – etap I (odcinek Krypno – Tykocin, przejazd kolejowy na odcinku Knyszyn – Krypno, remont mostu przez rz. Narew w m. Tykocin)” w ramach RPOWP;

„Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671 na odcinku Krypno – Tykocin – etap II (m. Tykocin – od mostu do granicy zabudowy w stronę



m. Stare Jezewo, m. Tykocin – dojazd do mostu od strony Krypna) w ramach RPOWP;  
(należy również zaznaczyć o zrealizowanym przez GDDKiA Projekcie pn.: Budowa drogi ekspresowej S-8 na odcinku Białystok – Jezewo Stare).

Zakres robót w ramach projektu obejmuje:

- poszerzenie jezdni do szerokości 7,0 m,
- podniesienie nośności nawierzchni do 115 kN/oś przy obciążeniu ruchem KR4 z umocnieniem poboczy,
- korektę nienormatywnych łuków poziomych i pionowych,
- budowę i rozbudowę skrzyżowań z drogami niższej kategorii,
- budowę zatok autobusowych i odcinków chodników stanowiących dojścia do zatok,
- budowę ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż całego odcinka przebudowy po stronie lewej,
- rozbudowę i budowę systemu odwodnienia: kanalizacji deszczowej i rowów przydrożnych, zbiorników odprowadzających,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego i innych elementów bezpieczeństwa ruchu,
- przebudowę infrastruktury technicznej kolidującej z inwestycją,
- budowę kanału technologicznego.

Podjęcie inwestycji jest konieczne ze względu na niskie parametry techniczne i użytkowe istniejącej drogi. Ma ona przekrój szlakowy z jezdnią bitumiczną o szerokości 5,00 ÷ 5,50 m w złym stanie technicznym, z poboczami gruntowymi o szerokości 1,50 ÷ 2,00 m. Ze względu na długoletnią eksploatację na nawierzchni występują liczne spękania siatkowe, łaty i wyboje, ubytki ziaren i łopiszcza. Miejscami jezdnia jest też poważnie zdeformowana.

Chociaż na odcinku objętym projektem dominuje ruch osobowy, to pojawia się tu coraz więcej samochodów ciężarowych. Istniejąca szerokość jezdni w połączeniu ze stanem nawierzchni bardzo utrudnia manewr wyprzedzania, a mijanie się pojazdów jest bardzo niebezpieczne.

Zbyt niska jest nośność obiektów mostowych. Wiele do życzenia pozostawia również ich stan techniczny. Przystanki autobusowe pozbawione są zatok, a ruch pieszy i rowerowy nie jest odseparowany od ruchu samochodowego.

Tak więc potrzeba realizacji projektu wynika z:

- zagrożenia bezpieczeństwa ruchu zarówno kierowców i rowerzystów, jak i pieszych ze względu na ubytki nawierzchni, wykruszenia krawędzi nawierzchni, brak poboczy we właściwym stanie i chodników / ścieżek rowerowych,
- konieczności spełnienia w trakcie dalszej eksploatacji drogi wymagań w zakresie ochrony środowiska i minimalizacji oddziaływań komunikacyjnych.

Poprawie bezpieczeństwa służyć będzie poszerzenie jezdni i wykonanie nowej nawierzchni, wykonanie nowego oznakowania pionowego i poziomego, budowa zatok autobusowych oraz ciągu pieszo-rowerowego, jak też przebudowa skrzyżowań z drogami podporządkowanymi.

Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się nie tylko do radykalnej poprawy warunków podróży i bezpieczeństwa użytkowników drogi, ale także jakości życia mieszkańców terenów położonych w jej sąsiedztwie. Parametry drogi zostaną dostosowane do wymagań dla klasy „G”: jezdnia będzie miała szerokość maksymalną dla tej klasy, określoną w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43, poz. 430), wykonane zostaną pobocza o wymaganej szerokości, skorygowane zostaną nienormatywne łuki poziome i pionowe.

Z technicznego punktu widzenia konieczność przebudowy jest spowodowana także niedrożnością istniejącego odwodnienia, które nie zapewnia sprawnego odprowadzania wód opadowych z korpusu drogi oraz przyległego terenu.

Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku posiada dokumentację projektową inwestycji, na podstawie której dnia 23 września 2013 r. Wojewoda Podlaski wydał decyzję ZRID WI 1.7820.4.7.2013.AS odejmującą odcinek do km 64+920 do km 71+332. Decyzja stała się już ostateczna. Dnia 7 listopada 2013 r. PZDW złożył wniosek o stwierdzenie jej wygaśnięcia w części od km 71+303 do km 71+332, co nie wpływa jednak na możliwość realizacji zadania na odcinku objętym projektem. Przetarg na roboty został ogłoszony 31 października 2013 r. (ogłoszenie opublikowano dnia 5.11.2013r.) Umowa z wykonawcą powinna zostać zawarta w styczniu, ewentualnie lutym 2014 r. Realizację robót zaplanowano na okres od 20 lutego do 30 września 2014 r. Protokół odbioru końcowego zostanie podpisany do końca października 2014 r., zaś finansowe zakończenie projektu nastąpi do końca listopada 2014 r. Wniosek o płatność końcową złożony zostanie w grudniu 2014 r.

Podstawowe parametry techniczne przebudowy - Przyjęto następujące parametry techniczne projektowanej drogi wojewódzkiej:

- klasa drogi – G
- kategoria ruchu - KR4
- obciążenie - 115 kN/oś
- prędkość projektowa - 50 km/h
- prędkość miarodajna - 70 km/h
- spadek poprzeczny na prostej - 2% (daszkowy)
- skarpy – 1:1,5, lokalnie 1:2
- jezdnia – szer. 7,00 m
- pobocza – szer. 1,25 m; w miejscu występowania barier drogowych – linowych 2,50 m
- chodnik – szer. 2,00 m
- zatoki autobusowe – szer. 3,0 m, dł. 20 m ze skosem najazdowy 1:8 i wyjazdowy 1:4
- odwodnienie – powierzchniowe, rowy trapezowe przydrożne lub rowy kryte w rejonie skrzyżowań
- ciąg pieszo-rowerowy – szer. 2,50 m .... (szczegółowy opis SW str. 52-58).

Efektom wykonania inwestycji będzie zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej regionu poprzez rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu regionalnym i osiągnięcie celów zbieżnych z celami RPOWP:

- zwiększenie spójności drogi Nr 671 z krajowym systemem transportowym,
- zwiększenie wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Ponadto projekt zakłada:

- spadek kosztów ponoszonych przez użytkowników drogi dzięki skróceniu czasu przejazdu, jak i ograniczeniu kosztów eksploatacji pojazdów,
- dostosowanie drogi do przenoszenia większych obciążeń,
- poprawę warunków życia mieszkańców: wyższy komfort podróży, mniejszy hałas i zanieczyszczenia wzdłuż drogi w porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym, podniesienie estetyki drogi,
- zmniejszenie uciążliwości drogi dla środowiska,
- intensyfikację ruchu turystycznego w Tykocinie i okolicach.

Poprawa dostępności obszaru oddziaływania inwestycji zwiększy również mobilność mieszkańców, przyczyni się do wzrostu ich aktywności, także na polu działalności gospodarczej, co w długim horyzoncie czasowym przyczyni się do wzrostu ich zamożności. Zwiększy się także atrakcyjność inwestycyjna terenów wzdłuż drogi.

Dla celów prawidłowego przygotowania procesu inwestycyjnego rozważono warianty planowanego przedsięwzięcia oraz przeanalizowano alternatywne rozwiązania techniczne (patrz SW rozdział 5.2 – Charakterystyka rozważanych wariantów – str. 50-52).

W wyniku realizacji projektu przebudowany zostanie odcinek drogi wojewódzkiej długości 6,38 km i uzyska nośności 115 kN/os. Na drodze spodziewane jest średnie natężenie ruchu na poziomie 86,5 poj./h w pierwszym pełnym roku po oddaniu jej do użytkowania, tj. w 2015 r. Aktualnie kształtuje się ono na poziomie 81,7 poj./h. Tak więc natężenie ruchu w pierwszym pełnym roku po zakończeniu realizacji projektu wzrośnie w stosunku do roku bieżącego o ok. 5,9 %.

Z punktu widzenia użytkowników najbardziej oczywistym rezultatem realizacji projektu będzie skróceniu czasu podróży. Szacuje się, że średnia prędkość samochodów osobowych i dostawczych na odcinku projektu kształtuje się na poziomie 58,6 km/h, a podróż trwa 6 minut i 32 sekundy. Na podstawie projektowanych parametrów drogi i prognozowanego ruchu ustalono, że po realizacji projektu średnia prędkość wyniesie 88,2 km/h, a czas podróży ulegnie skróceniu do 4 minut i 20 sekund (ok. 34 %). W przypadku samochodów ciężarowych i autobusów spodziewać się należy wzrostu prędkości średniej z 46,1 km/h do 73,4 km/h i skrócenia czasu przejazdu z 8 minut i 18 sekund do 5 minut i 13 sekund, tj. o 37 %. Ponadto projekt przyniesie szereg pozytywnych oddziaływań na otoczenie. Można m.in. oczekiwać powstania w jego wyniku nowych firm i utworzenia przy tej okazji nowych miejsc pracy. W porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym znacząco zmniejszą się także negatywne wpływy drogi na środowisko.

Projekt wykazuje wysoką efektywność ekonomiczną. Ekonomiczna wartość korzyści, które przyniesie jego realizacja znacznie przekracza kwotę niezbędnych nakładów inwestycyjnych. Szacuje się, że współczynnik korzyści do kosztów (B/C) ukształtuje się na poziomie 2,90, ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu EIRR wyniesie 18,71 %, zaś wartość bieżąca netto ENPV 21.252.733 zł. Należy podkreślić, że wybrany wariant realizacji został wybrany spośród kilku innych, szerzej opisanych w SW w pkt. 5.2.

Efektami bezpośrednimi realizacji projektu będą również: - skrócenie czasu podróży na przebudowanym odcinku drogi – o 34,0 % (patrz SW rozdział 3 str. 37-38) - skrócenie czasu podróży w przewozach pasażerskich (patrz SW rozdział 3 str. 37); - skrócenie czasu podróży w przewozach towarowych (patrz SW rozdział 3 str. 38); - wzmocnienie nawierzchni do nośności  $\geq 115$  kN/os (patrz SW rozdział 3 str. 38); - zmniejszenie ryzyka wystąpienia wypadków drogowych; - wzrost natężenia ruchu na przedmiotowym odcinku drogi o ponad 5,9 % (patrz SW rozdział 3 str. 37); - poprawa przejezdności na odcinku przebudowywanej drogi (projektowana szerokość pasów ruchu dla drogi kat. Z -7,0 m jest szerokością maksymalną zgodnie z (Dz.U. Nr 43 poz.430 z 1999 r. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. z dnia 14 maja 1999 r.) na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - prawo budowlane; - znacząca poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (pod kątem poprawy bezpieczeństwa użytkowników dróg), poprzez zastosowanie rozwiązań inżynierskich znacząco zwiększających bezpieczeństwo (dostosowanie parametrów drogi do wymogów i standardów UE, wykonanie nowej i korekta istniejącej organizacji ruchu, budowę nowych chodników i przebudowę istniejących, budowę ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż całego odcinka przebudowy po stronie lewej, , przebudowa poboczy utwardzonych, budowę i przebudowę zatok autobusowych, budowę zjazdów do posesji i pól, skorygowanie oznakowania pionowego i poziomego drogi oraz budowę urządzeń ograniczających prędkość pojazdów na terenach zabudowanych, np.: wydzielanie przejść dla pieszych; - ograniczenie i znaczące zmniejszenie wpływu na środowisko naturalne (budowa przepustów dla zwierząt, przebudowa- udrożnienie kanalizacji deszczowej - wykonanie nowych elementów odwodnienia drogi- przebudowę infrastruktury technicznej kolidującej z inwestycją, - budowę kanału technologicznego); - znaczące korzyści techniczne, ekonomiczne (cash-flow dodatni) a przede wszystkim społeczne uzyskane w wyniku realizacji projektu dla całego regionu; - wysoki poziom ekonomiczności projektu (stosunek przewidzianych do poniesienia nakładów rozumianych jako zasoby finansowe i zasoby ludzkie, do możliwych do uzyskania rezultatów) (patrz SW rozdział 1 str. 6-7).

### III.6. Powiązanie projektu z innymi projektami realizowanymi w ramach programów operacyjnych (projekty zrealizowane lub będące w trakcie realizacji)

TAK

Projekt „Tykocin – Jezewo Stare – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671” należy uznać za komplementarny z wcześniej zrealizowanymi inwestycjami na drodze wojewódzkiej Nr 671, szczególnie na odcinku Tykocin – Knyszyn:

- „Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671 na odcinku Knyszyn – Krypno” o wartości 7,307 mln zł w ramach ZPORR,
  - „Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671 na odcinku Krypno – Tykocin – etap I (odcinek Krypno – Tykocin, przejazd kolejowy na odcinku Knyszyn – Krypno, remont mostu przez rz. Narew w m. Tykocin)” o wartości 25,608 mln zł w ramach RPOWP,
  - „Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671 na odcinku Krypno – Tykocin – etap II (m. Tykocin – od mostu do granicy zabudowy w stronę m. Stare Jezewo; m. Tykocin – dojazd do mostu od strony Krypna)” o wartości 14,517 mln zł w ramach RPOWP,
  - „Janów – Korycin – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671” o wartości 52,588 mln zł w ramach RPOWP.
- Jest też logicznie spójny z licznymi inwestycjami w ramach RPOWP obejmującymi przebudowę dróg wojewódzkich, np.:
- „Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 668 na odcinku Piątница Poduchowna – Jedwabne od km 0+100 do km 16+938”,
  - „Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 685 na odcinku Nowosady – Hajnówka oraz drogi wojewódzkiej Nr 687 na odcinku Zwodzieckie – Nowosady” o wartości 25,275 mln zł,
  - „Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 678 na odcinku Białystok – Kleosin” o wartości 68,386 mln zł

oraz działaniami podejmowanymi przez Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad na drogach krajowych. Wszystkie te inwestycje przyczyniają się do poprawy dostępności komunikacyjnej województwa poprzez integrację lokalnych i ponadlokalnych układów transportowych z krajowym systemem transportowym, zwiększenia wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu oraz poprawy bezpieczeństwa transportowego.

Za działanie komplementarne uznać należy również projekt PZDW realizowany obecnie w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej „Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 645 na odcinku granica województwa – Nowogród wraz z mostem przez rzekę Piśę w miejscowości Morgowniki”.

W szerszym kontekście inwestycja jest komplementarna z działaniami podejmowanymi w ramach RPOWP w ramach osi priorytetowej I: „Wzrost innowacyjności i wspieranie przedsiębiorczości w regionie” oraz osi III: „Rozwój turystyki i kultury”. Zarówno do wzmocnienia aktywności gospodarczej w regionie i przyciągania inwestorów zewnętrznych, jak również do zwiększenia atrakcyjności turystycznej regionu konieczny jest rozwój infrastruktury komunikacyjnej, której obecny stan stanowi jedną z ważniejszych barier rozwoju województwa.

### III.7. Promocja projektu

Zgodnie z Artykułem 8 Rozporządzenia Komisji (WE) nr 1828/2006 z 8 grudnia 2006 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności oraz rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego Beneficjent poinformuje opinię publiczną o pomocy otrzymanej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego poprzez umieszczenie na stałe nie później niż 6 miesięcy po zakończeniu projektu widocznej, dużej tablicy pamiątkowej. Tablica będzie zawierać emblemat Unii Europejskiej, spełniający normy graficzne określone w

załączniku I do Rozporządzenia oraz odniesienie do Unii Europejskiej, jak również odniesienie do Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz hasło określone przez instytucję zarządzającą („FUNDUSZE EUROPEJSKIE – DLA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO”), podkreślające wartość dodaną pomocy Wspólnoty. Informacje te będą zajmować co najmniej 25% powierzchni tablicy. Na tablicy zostanie umieszczony również opis i tytuł projektu.

W każdym miejscu realizacji projektu, w trakcie jego trwania umieszczona zostanie z kolei tablica informacyjna. Emblemat Unii Europejskiej, odniesienie do Unii Europejskiej, jak również odniesienie do Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz hasło określone przez instytucję zarządzającą, podkreślające wartość dodaną pomocy Wspólnoty zajmować będzie co najmniej 25% powierzchni takiej tablicy.

Beneficjent w sposób wyraźny będzie informować o fakcie, że realizowany projekt został wybrany w ramach programu operacyjnego współfinansowanego z EFRR. Wszelkie dokumenty odnoszące się do projektu, w tym zaświadczenie o udziale lub innego rodzaju, zawierać będą informację o współfinansowaniu programu operacyjnego z EFRR. Ponadto informacje dotyczące realizacji projektu będą publikowane na stronie internetowej Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich oraz na portalu wrotapodlasia.pl.

Promocja projektu będzie spełniać wymagania określone w „Wytocznych Instytucji Zarządzającej Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013 dla beneficjentów w zakresie informacji i promocji”.

### III.8. Trwałość projektu

Projekt przebudowy drogi wojewódzkiej Nr 671 został opracowany zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane (Dz.U. Nr 106, poz. 1126) i Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr. 43, poz. 430), a więc parametry drogi i obiektów inżynierskich odpowiadać będą aktualnym normom. Beneficjent będzie utrzymywał projekt i nie podda go znaczącym modyfikacjom przez co najmniej 5 lat od chwili zakończenia jego realizacji. Droga objęta projektem po jego ukończeniu pozostanie w administracji Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, który będzie ponosić, tak jak dotychczas, koszty związane z jej utrzymaniem i eksploatacją. Zgodnie z obowiązującymi zasadami Projekt będzie funkcjonować w okresie długoterminowym, w ciągu 5 lat od decyzji o dofinansowaniu nie zostaną wprowadzone żadne znaczne modyfikacje odnośnie jego pierwotnego przeznaczenia. W perspektywie tej Projekt będzie spełniał kryteria i normy obowiązujące w Unii Europejskiej odnośnie pierwotnego przeznaczenia i wykorzystania. Żadne wartości nabyte podczas Projektu nie zostaną zbyte, a kontynuacja Projektu będzie odbywała się zgodnie z zapisami wniosku i umowy o dofinansowanie. Prawo własności drogi nie będzie przeniesione na inny podmiot. Przedsięwzięcie nie ma charakteru komercyjnego, lecz jest ukierunkowane na zapobieganie marginalizacji regionu poprzez rozwój infrastruktury. Wnioskodawca rezerwuje środki własne na inwestycję, co jest potwierdzone podjętą uchwałą. Zarządzającym drogą będzie Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, który deklaruje utrzymanie inwestycji. W wyniku przeprowadzonych analiz projektu inwestycyjnego i jednostek w nim uczestniczących, pod kątem zapewnienia trwałości projektu, stwierdzono, iż PZDW posiada odpowiednie (wieloletnie) doświadczenie oraz wyspecjalizowaną kadrę w realizacji projektów inwestycyjnych zarówno obowiązkowych jak i ponadobowiązkowych (unijne). PZDW jest jednostką ustanowioną w celu zarządzania dla wszystkich dróg województwa (planowanie, budowa, modernizacja, utrzymanie, ochrona, inżynieria ruchu). Biorąc pod uwagę powyższe czynniki, dane finansowe uczestników oraz inne informacje można stwierdzić, że Wnioskodawca i Podmiot reprezentujący Wnioskodawcę są w stanie, zarówno na etapie inwestycji jak i na etapie eksploatacji, zapewnić trwałość instytucjonalną i organizacyjną projektu. Trwałość techniczna - Trwałość techniczna Projektu zostanie osiągnięta poprzez zapewnienie wysokiej jakości wykonania inwestycji. Spełnione będą normy i kryteria jakościowe zarówno krajowe jak i unijne, dotyczące zarówno zastosowanych materiałów i wykonania robót. Zastosowane zostaną materiały, które posiadają certyfikat bezpieczeństwa. Podsumowując należy stwierdzić, iż wnioskodawca posiada zdolność organizacyjną i finansową oraz odpowiednie doświadczenie do utrzymania i zarządzania Projektem przez okres, co najmniej 5 lat od chwili zrealizowania Projektu. Trwałość Projektu potwierdza stabilność instytucjonalną i finansową jednostki samorządu terytorialnego. Należy, zatem stwierdzić, iż przyjęte rozwiązanie dotyczące eksploatacji zakładanej do realizacji w ramach Projektu inwestycji, jak również sposób zapewnienia środków finansowych na utrzymanie i eksploatację majątku, gwarantuje trwałość i stabilność analizowanego Projektu pod względem instytucjonalnym i finansowym – trwałość Projektu zostanie w pełni zachowana.

#### IV. Harmonogram realizacji projektu

IV. Harmonogram realizacji projektu			dzień / miesiąc / rok
IV.1 Termin rozpoczęcia realizacji projektu			28/12/2012
IV.2 Planowany termin wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego			05/11/2013
IV.3 Planowany termin rozpoczęcia rzeczowej realizacji projektu - podpisanie umowy z wykonawcą prac inwestycyjnych, dostawą towarów i usług			20/01/2014
IV.4 Etapy realizacji projektu:			
L.p.	Opis etapu/zadania	Data rozpoczęcia	Data zakończenia
1	Roboty drogowe tj.: (roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, rozbudowę i budowę systemu odwodnienia, podbudowy, roboty wykończeniowe, oznakowanie dróg i urządzenia bezpieczeństwa ruchu, elementy ulic, zieleń, budowa ciągu pieszo-rowerowego, ścieżki rowerowej i zatok autobusowych, budowa oświetlenia a także koszt ogólny dostosowania do warunków umowy, SST i SIWZ, czasowa organizacja ruchu, tablice informacyjne i pamiątkowe, powykonawcza inwentaryzacja geodezyjna, kanał technologiczny oraz roboty inżynierskie tj.: (roboty związane z przebudową przepustów - roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, regulacja rowów melioracyjnych)) (w tym nawierzchnie tylko w okresach umożliwiających ich wykonanie)	20/01/2014	31/10/2014
Opis stopnia zaawansowania prac jeżeli realizacja projektu została rozpoczęta:			nie dotyczy
IV.5 Planowany termin rzeczowego zakończenia realizacji projektu -podpisanie końcowego protokołu odbioru			31/10/2014
IV.6 Planowany termin finansowego zakończenia realizacji projektu - dokonanie płatności za ostatnią fakturę			28/11/2014
IV.7 Złożenie ostatniego wniosku Beneficjenta o płatność			19/12/2014

#### V. Wskaźniki osiągnięcia celów projektu

##### V.1.1 Wskaźniki produktu - wskaźniki KSI (SIMIK 07-13)

L.p.	Nazwa wskaźnika	Źródło pozyskania informacji	Jednostka miary	Rok 0: 2013	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Długość przebudowanych dróg wojewódzkich	Protokół odbioru końcowego	km	0,00							0,00	6,38	

##### V.1.2 Wskaźniki produktu - wskaźniki RPOWP

L.p.	Nazwa wskaźnika	Źródło pozyskania informacji	Jednostka miary	Rok 0: 2013	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
------	-----------------	------------------------------	-----------------	-------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

##### V.1.3 Wskaźniki produktu - wskaźniki własne Beneficjenta

L.p.	Nazwa wskaźnika	Źródło pozyskania informacji	Jednostka miary	Rok 0: 2013	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Liczba projektów z zakresu transportu drogowego	Protokół odbioru końcowego	szt.	0,00							0,00	1,00	

##### V.2.1 Wskaźniki rezultatu - wskaźniki KSI (SIMIK 07-13)

L.p.	Nazwa wskaźnika	Źródło pozyskania informacji	Jednostka miary	Rok 0: 2013	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1	Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich	Pomiary własne w oparciu o natężenie ruchu i prędk	PLN/rok	0,00							0,00	0,00	809 278,00	853 819,00	901 772,00
2	Oszczędność czasu w przewozach towarowych	Pomiary własne w oparciu o natężenie ruchu i prędk	PLN/rok	0,00							0,00	0,00	198 864,00	208 365,00	217 308,00

##### V.2.2 Wskaźniki rezultatu - wskaźniki RPOWP

L.p.	Nazwa wskaźnika	Źródło pozyskania informacji	Jednostka miary	Rok 0: 2013	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
------	-----------------	------------------------------	-----------------	-------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

V.2.3 Wskaźniki rezultatu - wskaźniki własne Beneficjenta															
L.p.	Nazwa wskaźnika	Źródło pozyskania informacji	Jednostka miary	Rok 0: 2013	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1	Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich	Pomiary własne w oparciu o natężenie ruchu i prędk	euro/rok	0,00							0,00	0,00	191 409,00	201 944,00	213 286,00
2	Oszczędność czasu w przewozach towarowych	Pomiary własne w oparciu o natężenie ruchu i prędk	euro/rok	0,00							0,00	0,00	47 035,00	49 282,00	51 397,00
3	Skrócenie czasu przejazdu pomiędzy dwoma punktami sieci	Pomiary własne	%	0,00							0,00	34,00	34,00	34,00	34,00
4	Zwiększenie nośności przebudowanego odcinka drogi	Protokół odbioru końcowego	kN/oś	80,00							80,00	115,00	115,00	115,00	115,00

V.3.1 Wpływ projektu na zatrudnienie														
Nazwa wskaźnika	Źródło pozyskania informacji	Jednostka miary	Rok 0: 2013	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
PRODUKT														
Liczba bezpośrednio utworzonych nowych miejsc pracy (EPC)	Ewidencja własna (rejestr nowo-zawartych umów o pr	szt.	0,00							0,00	0,00			
REZULTAT														
Liczba utworzonych miejsc pracy (brutto zatrudnienie w pełnym wymiarze godzin) ogółem, w tym: - kobiety - mężczyźni	Ewidencja własna (rejestr nowo-zawartych umów o pr	szt.	0,00							0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Uzasadnienie:														
Beneficjent Końcowy/Wnioskodawca (jak również Podmiot reprezentujący Beneficjenta Końcowego/Wnioskodawcę) nie przewiduje utworzenia nowego miejsca pracy dotyczącego bezpośrednio przedmiotowego Projektu (tj.: samej infrastruktury drogowej) zarówno jako wskaźnika produktu jak i wskaźnika rezultatu.														

V.4 Sposób monitorowania i pomiaru osiąganych wskaźników:																
Monitorowanie i pomiary wskaźników będą wykonywane przez pracowników Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku po zakończeniu realizacji projektu w ramach środków własnych. Podstawą do potwierdzenia długości przebudowanego odcinka drogi, zwiększenia nośności przebudowanego odcinka drogi oraz liczby projektów z zakresu transportu drogowego (w rozumieniu ilości zakończonych projektów z zakresu transportu drogowego znacząco podnoszących parametry drogi) będzie końcowy protokół odbioru robót – spisany komisyjnie po zakończeniu całej inwestycji, a także protokół zdawczo – odbiorczy przekazania przebudowanej drogi wojewódzkiej zarządcy tj. PZDW. Dokumentem także potwierdzającym osiągnięcie ww wskaźników będzie inwentaryzacja powykonawcza robót. Wartości docelowe wskaźników rezultatu dotyczących oszczędności w przewozach pasażerskich i towarowych zostaną osiągnięte dopiero w 2015 roku (czyli rok po zakończeniu Projektu) ze względu na specyfikę pomiarów (wyliczenia dokonane bezpośrednio po zakończeniu Projektu – IV kwartał 2014 r. mogą być niemiernodajne, ze względu na zbyt krótki okres po skończeniu realizacji Projektu), natomiast wskaźnik rezultatu dotyczący: -skrócenia czasu przejazdu pomiędzy dwoma punktami sieci oraz -zwiększenie nośności przebudowanego odcinka drogi zostanie osiągnięty wraz z zakończeniem realizacji Projektu czyli w 2014 r. Wskaźniki dotyczące oszczędności w przewozach pasażerskich i towarowych będą monitorowane i obliczane przez cały okres trwania zgodnie z wytycznymi RPOWP tj.: 5 lat po zakończeniu czyli do 2019 roku – a ze względu na ograniczenia Generatora – wskaźniki tj.: - oszczędność w przewozach pasażerskich (w jedn.- PLN/rok) w 2018 roku wyniosą: 951 810,00 natomiast w 2019 roku wyniosą: 1 002 079,00; - oszczędność w przewozach towarowych (w jedn.- PLN/rok) w 2018 roku wyniosą: 227 545,00 natomiast w 2019 roku wyniosą: 238 106,00; - oszczędność w przewozach pasażerskich (w jedn.- euro/rok) w 2018 roku wyniosą: 225 121,00 natomiast w 2019 roku wyniosą: 237 010,00; - oszczędność w przewozach towarowych (w jedn.- euro/rok) w 2018 roku wyniosą: 53 819,00 natomiast w 2019 roku wyniosą: 56 316,00. Wskaźniki dotyczące oszczędności w przewozach pasażerskich i towarowych zostaną potwierdzone zgodnie z instrukcją oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych przyjętą dla danych wskaźników w oparciu o protokoły odbioru robót i okresowe kontrole w terenie oraz dane statystyczne (zgodnie z przyjętymi założeniami i wzorem w SW). Wskaźnik dotyczący skrócenia czasu przejazdu pomiędzy dwoma punktami sieci (obejmujący cały przebudowany odcinek drogi wojewódzkiej) zostanie obliczony jednorazowo po zakończeniu realizacji projektu na podstawie różnicy prędkości miarodajnej z okresu przed (dane ze SW) i po przebudowie odcinka drogi (sporządzony zostanie protokół przez PZDW). Wskaźniki rezultatu mierzone, monitorowane i weryfikowane będą po zakończeniu projektu, (przez cały okres trwania zgodnie z wytycznymi RPOWP tj.: 5 lat po zakończeniu czyli do 2019 roku) na podstawie protokołu ostatecznego robót, danych statystycznych z województwa podlaskiego oraz pomiarów ruchu. Wskaźnik dotyczący zarówno produktu - liczby bezpośrednio utworzonych nowych miejsc pracy jak i rezultatu - liczby utworzonych miejsc pracy (brutto, zatrudnienie w pełnym wymiarze godzin) ogółem, w tym: (- kobiety / - mężczyźni) / zostanie zmierzony jednorazowo po zakończeniu projektu na podstawie rejestru zawartych nowych umów o pracę w PZDW. Jednakże wskaźnik rezultatu - liczba utworzonych miejsc pracy (brutto, zatrudnienie w pełnym wymiarze godzin) ogółem, w tym: (- kobiety / - mężczyźni) / będzie monitorowany przez cały okres trwania zgodnie z wytycznymi RPOWP tj.: 5 lat po zakończeniu czyli do 2019 roku – a ze względu na ograniczenia Generatora – wskaźnik ten zarówno w 2018 jak i w 2019 roku wyniesie: 0,00). Celem monitoringu będzie zapewnienie zgodności realizacji projektu z wcześniej zatwierdzonymi założeniami i celami, oraz potwierdzenie efektywności wdrażania projektu w perspektywie wykorzystania dofinansowania z Unii Europejskiej.																

## VI. Budżet projektu

Czy wydatek VAT jest dla Beneficjenta wydatkiem kwalifikowalnym: TAK

### Planowane wydatki w ramach projektu w PLN

#### VI.1 Koszty kwalifikowalne

VI.1.1 Koszty kwalifikowalne - Koszty inwestycyjne																
Lp	Rodzaj kosztu / kategoria kosztu	Stawka VAT	Wartość brutto	Wartość netto	Kwota VAT	wydatek kwalifikowalny	rok/kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
I	Roboty drogowe tj.: (roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, oznakowanie dróg i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, elementy ulic, przebudowa linii optoelektromagnetycznej, przebudowa sieci telefonicznej, a także koszt ogólny dostosowania do warunków umowy, SST i SIWZ, czasowa organizacja ruchu, tablice informacyjne i pamiątkowe, powykonawcza inwentaryzacja geodezyjna, oraz roboty inżynierskie tj.: (roboty związane z przebudową przepustów - roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe)) (w tym nawierzchnie tylko w okresach umożliwiających ich wykonanie)	23%	20 286 826,00	16 493 354,47	3 793 471,53	20 286 826,00	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20 286 826,00	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 600 000,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5 000 000,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8 893 354,47	0,00
	Roboty drogowe tj.: (roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, oznakowanie dróg i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, elementy ulic, przebudowa linii optoelektromagnetycznej, przebudowa sieci telefonicznej, a także koszt ogólny dostosowania do warunków umowy, SST i SIWZ, czasowa organizacja ruchu, tablice informacyjne i pamiątkowe, powykonawcza inwentaryzacja geodezyjna, oraz roboty inżynierskie tj.: (roboty związane z przebudową przepustów - roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe)) (w tym nawierzchnie tylko w okresach umożliwiających ich wykonanie) - VAT (23%)						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	598 000,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 150 000,00	0,00

Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach  
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013

2	Nadzór Inwestorski	23%	500 118,00	406 600,00	93 518,00	500 118,00	IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 045 471,53	0,00
							Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	500 118,00	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100 000,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	116 600,00	0,00
	Nadzór Inwestorski - VAT (23%)						IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	190 000,00	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	23 000,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	26 818,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	43 700,00	0,00
3	Badania laboratoryjne	23%	356 700,00	290 000,00	66 700,00	356 700,00	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	356 700,00	0,00
	Badania laboratoryjne - VAT (23%)						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80 000,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90 000,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	120 000,00	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Przylązca do sieci						II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18 400,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20 700,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	27 600,00	0,00
		23%	55 350,00	45 000,00	10 350,00	55 350,00	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	55 350,00	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Przylązca do sieci - VAT (23%)						II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	45 000,00	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5	Nadzór archeologiczny	23%	61 500,00	50 000,00	11 500,00	61 500,00	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	61 500,00	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50 000,00	0,00
	Nadzór archeologiczny - VAT (23%)						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00



[illegible]

C697-ABE5-4980-2045

Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach  
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013

**VI.1.2 Koszty kwalifikowalne - Koszty nieinwestycyjne**

Lp	Rodzaj kosztu / kategoria kosztu	Stawka VAT	Wartość brutto	Wartość netto	Kwota VAT	wydatek kwalifikowalny	rol/ kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Dokumentacja techniczna (projektowo - wykonawcza) netto	23%	162 360,00	132 000,00	30 360,00	162 360,00	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	162 360,00	0,00	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	92 400,00	0,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	39 600,00	0,00	0,00
	Dokumentacja techniczna (projektowo - wykonawcza) netto - VAT (23%)						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	21 252,00	0,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9 108,00	0,00	0,00
			18 696,00	15 200,00	3 496,00	18 696,00	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18 696,00	0,00	0,00
2	Studium wykonalności - VAT (23%)						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15 200,00	0,00	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Opracowanie mapy do celów projektowych - VAT (23%)						II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 496,00	0,00	0,00
			18 450,00	15 000,00	3 450,00	18 450,00	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18 450,00	0,00	0,00	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3	Opracowanie mapy do celów projektowych - VAT (23%)						II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15 000,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Opracowanie mapy do celów projektowych - VAT (23%)						III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Opracowanie mapy do celów projektowych - VAT (23%)						IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 450,00	0,00	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach  
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013

Podsumowanie kosztów nieinwestycyjnych													
Razem koszty nieinwestycyjne (2007-2015)	rok/ kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015	2014	RAZEM
	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18 450,00	181 056,00	0,00	0,00	0,00	0,00	199 506,00
	I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	113 652,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18 450,00	67 404,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

VI.1.3 Koszty kwalifikowalne - Koszty cross-financing																			
Lp	Rodzaj kosztu / kategoria kosztu	Stawka VAT	Wartość brutto	Wartość netto	Kwota VAT	wydatek kwalifikowalny	rok/ kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015			
Podsumowanie kosztów cross-financing																			
								rok/ kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015		
								Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
								I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
								II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
								III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
								IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
								Razem koszty cross-financing (2007-2015)										RAZEM	0,00

Kwota planowanego cross - finansingu w PLN		0,00 PLN
% planowanego cross-finansingu - do ogólnej wartości środków kwalifikowalnych		0,00 %

VI.1.4 Podsumowanie kosztów kwalifikowalnych													
Razem koszty kwalifikowalne (2007-2015)	rok/ kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015	2014	RAZEM
	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18 450,00	181 056,00	21 300 494,00	0,00	0,00	0,00	21 500 000,00
	I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	113 652,00	3 459 400,00	0,00	0,00	0,00	
	III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6 404 118,00	0,00	0,00	0,00	
	IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18 450,00	67 404,00	11 436 976,00	0,00	0,00	0,00	

## VI.2 Koszty niekwalifikowalne

VI.2.1 Koszty niekwalifikowalne																
Lp	Rodzaj kosztu / kategoria kosztu	Stawka VAT	Wartość brutto	Wartość netto	Kwota VAT	rok/ kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
VI.2.2 Podsumowanie kosztów niekwalifikowalnych																
						rok/ kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	RAZEM
Razem koszty niekwalifikowalne (2007-2015)						Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
						II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
						III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
						IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

### VI.3 Całkowity koszt projektu

VI.3 Podsumowanie kosztów całkowitych												
rok/ kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	RAZEM		
Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18 450,00	181 056,00	21 300 494,00	0,00	21 500 000,00		
I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	113 652,00	3 459 400,00	0,00	0,00		
III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6 404 118,00	0,00	0,00		
IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18 450,00	67 404,00	11 436 976,00	0,00	0,00		
Razem koszty całkowite Projektu (2007-2015)												

### VI.4. Wydatki kwalifikowalne z różnym poziomem dofinansowania

VI.4. Wydatki kwalifikowalne z różnym poziomem dofinansowania						nie dotyczy
Lp	Rodzaj wydatków	Wartość wydatku	Wartość dofinansowania		Pomoc de minimis	
			kwota	%		
SUMA						
Pomoc inna niż de minimis						

## VI. 5. Źródła finansowania kosztów kwalifikowalnych Projektu

VI.5. Źródła finansowania kosztów kwalifikowalnych Projektu										
Okres realizacji projektu	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	RAZEM
Koszty kwalifikowalne	zł					18 450,00	181 056,00	21 300 494,00		21 500 000,00
<b>Źródło:</b>										
Środki publiczne										
Środki publiczne	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	18 450,00	181 056,00	21 300 494,00	0,00	21 500 000,00
	%					100,00	100,00	100,00		100,0000000000
Wielkość dofinansowania										
Wartość dofinansowania ogółem*, w tym:										
	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	18 265,50	179 245,44	21 087 489,06	0,00	21 285 000,00
	%					99,00	99,00	99,00		99,0000000000
EFRR	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	18 265,50	179 245,44	21 087 489,06	0,00	21 285 000,00
	%					99,00	99,00	99,00		99,0000000000
Budżet państwa (pomoc publiczna)	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	%					0,00	0,00	0,00		0,0000000000
Wkład własny										
Wkład własny, w tym:										
	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	184,50	1 810,56	213 004,94	0,00	215 000,00
	%					1,00	1,00	1,00		1,0000000000
Środki publiczne, w tym:	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	184,50	1 810,56	213 004,94	0,00	215 000,00
	%					1,00	1,00	1,00		1,0000000000
Budżet państwa (dysponenci)	zł									0,00
	%									0,0000000000
Budżet województwa	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	184,50	1 810,56	213 004,94	0,00	215 000,00
	%					1,00	1,00	1,00		1,0000000000
Budżet powiatu	zł									0,00
	%									0,0000000000
Budżet gmin	zł									0,00
	%									0,0000000000
Inne krajowe fundusze publiczne (jaki?)	zł									



### Lista załączników

Poniżej zamieszczona została lista potencjalnych załączników. Przez wypełnienie jej (użycie symbolu x w odpowiednim polu) należy upewnić się, iż wszystkie wymagane dokumenty niezbędne przy ubieganiu się o dofinansowanie projektu ze środków finansowych Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego zostały dołączone do wniosku aplikacyjnego.

Lp.	Nazwa załącznika	Tak	Nie	N/D
1	Studium wykonalności	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Biznes plan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Informacja o udzielonej pomocy publicznej	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
4	Dokumenty związane z przeprowadzeniem postępowania oceny oddziaływania na środowisko			
	I a) formularz wniosku o dofinansowanie w zakresie OOS	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	I b) zaświadczenie organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Ocena/raport oddziaływania na środowisko	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Oświadczenie, iż projekt leży poza obszarem Sieci Natura 2000	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Dokumenty dotyczące zagospodarowania przestrzennego			
	a) Kopia decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	b) Potwierdzenie zgodności projektu z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	c) Potwierdzenie lokalizacji inwestycji celu publicznego	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
8	Kopia pozwolenia na budowę lub zgłoszenia budowy	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	Wyciąg z dokumentacji technicznej (projekt i opis techniczny)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	Mapy, szkice lokalizacyjne sytuujące projekt	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	Potwierdzenie prawa do dysponowania gruntem lub obiektami – oświadczenie o prawie dysponowania nieruchomością na cele budowlane, umowa najmu, dzierżawy itp.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	Oświadczenie Beneficjenta o zabezpieczeniu środków niezbędnych do zrealizowania projektu, w przypadku instytucji społecznych statut i odpowiednia uchwała organu stanowiącego.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
13	Poświadczenia o współfinansowaniu projektu przez instytucje partycypujące finansowo w kosztach.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
14	Kopia zawartej umowy (porozumienia lub innego dokumentu) określająca role w realizacji projektu, wzajemne zobowiązania stron, odpowiedzialność wobec dysponenta środków unijnych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
15	Bilans za ostatni rok zgodnie z Ustawą o rachunkowości (jeżeli Beneficjent działa krócej niż rok – za okres działalności; dla form niesporządzających bilansu – kopia odpowiednio PIT/CIT, w zależności od formy opodatkowania) w przypadku jednostek samorządu terytorialnego zaświadczenie z RIO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
16	Rachunek zysków i strat przynajmniej za ostatni rok (potwierdzony j.w.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
17	Wypis z Krajowego Rejestru Sądowego, Ewidencji Działalności Gospodarczej lub innego dokumentu tej rangi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
18	Oświadczenie Beneficjenta o możliwości odzyskania podatku VAT	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
19	Oświadczenie Beneficjenta o braku możliwości odzyskania podatku VAT	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20	Poświadczona kopia dokumentu rejestrowego, świadcząca, iż Beneficjent nie działa w celu osiągnięcia zysku	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
21	Metryka klastra /powiązania kooperacyjnego	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
22	Zaświadczenia o pomocy de minimis otrzymanej w okresie ostatnich trzech lat kalendarzowych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
23	Informacja na temat liczby imprez (misji i targów), w których podmiot brał udział w danym roku kalendarzowym i otrzymał do nich dofinansowanie w ramach RPOWP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
24	Regulamin działania funduszu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
25	Kopia uchwały odpowiedniego organu wnioskodawcy o wyodrębnieniu księgowym funduszu przeznaczonego wyłącznie na udzielanie pożyczek/poręczeń przedsiębiorcom prowadzącym działalność gospodarczą na terytorium województwa podlaskiego.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>



Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach  
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013

- |    |  |   |                              |   |
|----|--|---|------------------------------|---|
| 26 | Kopie umów z instytucjami kredytującymi, których kredyty lub pożyczki są przedmiotem poręczeń            | Tak <input type="checkbox"/>            | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input checked="" type="checkbox"/> |
| 27 | Inne niezbędne załączone dokumenty wymagane prawem polskim lub kategorią projektu.                       | Tak <input checked="" type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input type="checkbox"/>            |
| 28 | Upoważnienie dyrektora PZDW do reprezentowania Województwa Podlaskiego przy realizacji Projektu          | Tak <input checked="" type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input type="checkbox"/>            |
| 29 | Oświadczenie dotyczące nieskorzystania z innych funduszy pomocowych                                      | Tak <input checked="" type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input type="checkbox"/>            |
| 30 | Program zintegrowanego rozwoju drogownictwa w Województwie Podlaskim do 2005 r., z perspektywą do 2015 r | Tak <input checked="" type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input type="checkbox"/>            |
| 31 | Kierunki polityki transportowej Województwa Podlaskiego  | Tak <input checked="" type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input type="checkbox"/>            |
| 32 | Załącznik do pkt. I.8  | Tak <input checked="" type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input type="checkbox"/>            |
| 33 | Oświadczenie o generowaniu dochodu netto   | Tak <input checked="" type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input type="checkbox"/>            |

## Oświadczenia Beneficjenta

Oświadczam, że zgodnie z linią demarkacyjną pomiędzy Programami Operacyjnymi Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej i Wspólnej Polityki Rybackiej projekt *TYKOCIN - JEŻEWO STARE - PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 671* zgłoszony do współfinansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013/wnioskodawca WOJEWÓDZTWO PODLASKIE nie otrzymał wsparcia / nie została zawarta z nim umowa w ramach innych programów operacyjnych.

Jednocześnie oświadczam, że WOJEWÓDZTWO PODLASKIE, wspólnota samorządowa - województwo nie otrzymał wsparcia na takie same wydatki jak zaprezentowane w projekcie *TYKOCIN - JEŻEWO STARE - PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 671* w ramach innych programów operacyjnych.

Oświadczam, że zakres projektu *TYKOCIN - JEŻEWO STARE - PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 671* nie został objęty dofinansowaniem z innych Programów Operacyjnych w ramach Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia na lata 2007-2013.

W związku z ubieganiem się o przyznanie dofinansowania ze środków EFRR w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013 na realizację projektu *TYKOCIN - JEŻEWO STARE - PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 671* oświadczam, iż WOJEWÓDZTWO PODLASKIE, wspólnota samorządowa - województwo nie jest wykluczony z możliwości ubiegania się o dofinansowanie - zgodnie z art. 207 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157 poz. 1240 z 2009 r. z późn. zm.).

W związku z ubieganiem się o przyznanie dofinansowania ze środków EFRR w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013 na realizację projektu *TYKOCIN - JEŻEWO STARE - PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 671* oświadczam, iż WOJEWÓDZTWO PODLASKIE, wspólnota samorządowa - województwo w przypadku wystąpienia pomocy publicznej w ramach projektu (przy udzielaniu pomocy indywidualnej), to zastosuje się do przepisów ustawy z dnia 30 kwietnia 2004r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2007r nr 59 poz. 404) oraz będzie je przestrzegać.

Oświadczam, że po realizacji inwestycji pod nazwą *TYKOCIN - JEŻEWO STARE - PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 671* w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013 zostaną zachowane cele projektu, zgodnie z zapisami znajdującymi się we wniosku o dofinansowanie realizacji projektu, w ciągu 5 lat od zakończenia jego realizacji (3 lata w przypadku MŚP).

Ponadto oświadczam, iż informacje zawarte w niniejszym wniosku oraz w dołączonych jako załączniki dokumentach są zgodne z prawdą. Jednocześnie oświadczam, iż jestem świadom praw i obowiązków związanych z realizacją projektu współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013, a w przypadku pozytywnego rozpatrzenia niniejszego wniosku zobowiązuje się do osiągnięcia i utrzymania planowanych efektów projektu.

Oświadczam także, że posiadam środki finansowe niezbędne do realizacji projektu *TYKOCIN - JEŻEWO STARE - PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 671* w wysokości zgodnej z tabelą nr VI.5. Źródła finansowania kosztów kwalifikowanych projektu.

Wyrażam zgodę na podanie do publicznej wiadomości nazwy Beneficjenta, tytułu operacji i przyznanej kwoty finansowania publicznego zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1828/2006 z dnia 8 grudnia 2006 ustanawiającym szczególne przepisy ogólne dotyczące Europejskiego funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności oraz rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, art. 6.

Wyrażam również zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych do celów związanych z realizacją projektu *TYKOCIN - JEŻEWO STARE - PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 671* zgodnie z Ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 o ochronie danych osobowych (tekst jednolity Dz. U. Nr 133 poz. 883), w tym do celów związanych z realizacją badań przeprowadzanych przez Instytucję Zarządzającą lub na jej zlecenie.

Oświadczam, że nie pozostaję w stanie upadłości, pod zarządem komisyjnym, lub nie znajduję się w toku likwidacji, postępowania upadłościowego lub postępowania układowego z wierzycielami.

Zobowiązuję się prowadzić wyodrębnioną ewidencję księgową dokumentów dotyczących realizacji Projektu.

Oświadczam, iż zgadzam się na poddanie kontroli w zakresie realizowanego projektu przeprowadzanej przez Instytucję

Zarządzającą oraz udostępnić, na żądanie tej instytucji, wszelką dokumentację związaną z projektem.

Oświadczam, że informacje zawarte w niniejszym wniosku oraz w dołączonych jako załączniki dokumentach są zgodne ze stanem faktycznym i prawnym. Jestem świadomy(-a) odpowiedzialności karnej za podanie nieprawdy lub zatajenie prawdy.

Oświadczenie powyższe składam pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań, przewidzianej w Kodeksie Karnym (Dz.U. 1997 r., Nr 88, poz 553).

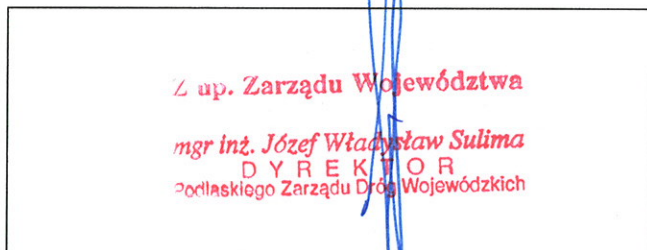
Wszystkie informacje zawarte we wniosku są objęte tajemnicą handlową.

**Józef Władysław Sulima**

*Imię i Nazwisko*

**Dyrektor Podlaskiego Zarządu Dóg Wojewódzkich w Białymstoku**

*Stanowisko*



*Podpis i pieczęć*

**PODLASKI  
ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH**  
w Białymstoku  
15-620 Białystok, ul. Elewatorska 6  
tel. 85 67-67-130, fax 85 67-67-153  
NIP 542-25-66-904, REGON 050667863

**28-11-2013**

*Data (dd-mm-rrrr)*

**SKARBNIK  
WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO**  
*Henryk Gryko*  
**Henryk Gryko**