

**Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu  
w ramach  
Regionalnego Programu Operacyjnego  
Województwa Podlaskiego  
na lata 2014-2020**

Wypełnia Instytucja Zarządzająca RPOWP 2014-2020

W P L Y N I E Ł O  
Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego  
15-071 Białystok, ul. J. Łukasza 10B  
2018 -02- 23  
podpis.....  
Data wpływu papierowej wersji wniosku i pieczęć wpływu

Data przesłania do IZ RPOWP elektronicznej wersji wniosku o dofinansowanie:

Dzień: 2018-02-23, godzina: 07:05:15

Numer wniosku o dofinansowanie:

RPO.04.01.01-20-0001/16

Numer naboru:

RPPD.04.01.01-IZ.00-20-001/16

## I. Informacje podstawowe

<b>I.1 Identyfikacja poziomu wdrażania</b>	
Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020	
Oś priorytetowa	IV: POPRAWA DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ
Działanie	4.1. Mobilność regionalna
Poddziałanie	4.1.1 Mobilność regionalna
Priorytet inwestycyjny	7.2. Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi
Numer naboru	RPPD.04.01.01-IZ.00-20-001/16
Lokalna grupa działania	NIE DOTYCZY

<b>I.2 Podstawowe informacje o projekcie</b>	
Tytuł projektu	Dąbrowa Białostocka - Sokółka - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 673
Czy projekt jest objęty pomocą publiczną?	NIE
Czy projekt realizowany jest w formie instrumentów finansowych?	NIE

<b>Charakter projektu</b>					
Duży	NIE	Kurs euro:		z dnia:	
Tryb pozakonkursowy					TAK
Projekt realizowany przez Partnerów/Realizatorów	NIE	Liczba partnerów/realizatorów:	0		
Partnerstwo Publiczno-Prywatne					Nie określono
Grupa projektów					NIE

## II. Identyfikacja beneficjenta/Lidera

<b>II.1 Dane beneficjenta</b>	
Nazwa beneficjenta	Województwo Podlaskie
Kraj	Polska
NIP	5422542016
Regon	050658404
Numer rachunku beneficjenta/odbiorcy	PL 35 1090 2587 0000 0001 3064 5458
Typ beneficjenta	2. Jednostki organizacyjne JST posiadające osobowość prawną
Forma prawna beneficjenta	wojewódzkie samorządowe jednostki organizacyjne
Czy VAT jest kwalifikowalny?	TAK

Forma własności	Suma udziałów wynosi:	100%
Nazwa		%-owy udział
Jednostki samorządu terytorialnego lub samorządowe osoby prawne		100
<b>Kod PKD/EKD podstawowej działalności Beneficjenta</b>		
Kod PKD/EKD	Opis	
52.21.Z	Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy	
<b>Kod PKD/EKD działalności Beneficjenta dotyczącej projektu</b>		
Kod PKD/EKD	Opis	
52.21.Z	Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy	

Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach  
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020

<b>Adres siedziby Beneficjenta</b>	
Województwo	Podlaskie
Powiat	Powiat m. Białystok
Gmina	M. Białystok
Miejscowość	Białystok
Kod pocztowy	15-888
Ulica	Kardynała Stefana Wyszyńskiego
Numer budynku	1
Numer lokalu	-
Numer telefonu	856654100
Numer faksu	856654101
Adres e-mail	kancelaria@wrotapodlasia.pl
Adres www	www.wrotapodlasia.pl
Adres do korespondencji inny niż adres siedziby?	NIE

<b>II.2 Dane podmiotu reprezentującego wnioskodawcę</b>	
Nazwa podmiotu	Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku
NIP	5422566904
Regon	050667863
Województwo	Podlaskie
Powiat	Powiat m. Białystok
Gmina	M. Białystok
Miejscowość	Białystok
Kod pocztowy	15-620
Ulica	Elewatorska
Numer budynku	6
Numer lokalu	-
Numer telefonu	856767130
Numer faksu	856767153
Adres e-mail	sekretariat@pzdw.wrotapodlasia.pl
Adres www	www.pzdw.wrotapodlasia.pl

<b>II.3 Udział w realizacji projektu innych podmiotów/partnerów</b>	<b>Liczba partnerów projektu:</b>	0
---	-----------------------------------	---

<b>II.4 Dane osoby upoważnionej (osób upoważnionych) przez Wnioskodawcę do podpisania umowy</b>	
Kraj	Polska
Imię	Jerzy
Nazwisko	Leszczyński
Pesel	61020804652
Stanowisko	Marszałek Województwa Podlaskiego
Adres e-mail	kancelaria@wrotapodlasia.pl
Numer telefonu	0856654100
Numer faksu	0856654101

<b>II.5 Dane osoby uprawnionej (osób uprawnionych)</b>
--

Kraj	Polska
Imię	Józef Władysław
Nazwisko	Sulima
Pesel	60032016493
Adres e-mail	sekretariat@pzd.wrotapodlasia.pl
Numer telefonu	856767130
Numer faksu	856767153
Reprezentowany podmiot	Lider

### III. Informacje o projekcie

<b>III.1 Klasyfikacja projektu</b>		
<b>III.1.1 Zakres interwencji (dominujący/uzupełniający)</b>	<b>Razem :</b>	100%
<b>Zakres interwencji dominujący</b>		<b>% udziału</b>
030 Drugorzędne połączenia drogowe z siecią drogową i węzłami TEN-T (nowo budowane)		79%
<b>Zakres interwencji uzupełniający</b>		<b>% udziału</b>
034 Inne drogi przebudowane lub zmodernizowane (autostrady, drogi krajowe, regionalne lub lokalne)		21%
<b>III.1.2 Forma finansowania</b>		
01 Dotacja bezwrotna		
<b>III.1.3 Typ obszaru realizacji</b>		
03 Obszary wiejskie (o małej gęstości zaludnienia)		
<b>III.1.4 Rodzaj działalności gospodarczej</b>		
18 Administracja publiczna		
<b>III.1.5 Typ projektu</b>		
Nie dotyczy		
<b>III.2 Dochód w projekcie</b>		
Czy projekt jest projektem generującym dochód w myśl art. 61 Rozporządzenia 1303/2013?	NIE	
Nazwa (rozdział) i numer strony dokumentu źródłowego, w którym przeprowadzono pełną analizę:		
Studium Wykonalności Rozdział 3 Analiza Finansowa Projektu (str. 81 - 87)		
<b>III.3 Przedmiot Projektu</b>		
III.3.1 Promocja gospodarcza	NIE DOTYCZY	
III.3.2 Promocja efektywności energetycznej i gospodarki niskoemisyjnej	NIE DOTYCZY	
III.3.3 Promocja i edukacja ekologiczna	NIE DOTYCZY	
III.3.4 Informacje uzupełniające	NIE DOTYCZY	
<b>III.4 Pomoc publiczna</b>		
<b>III.4.1 Informacje dotyczące zakresu pomocy publicznej</b>		
Projekt objęty pomocą publiczną (poza pomocą de minimis)	NIE	
Projekt objęty pomocą de minimis	NIE	
III.4.2 Rozporządzenia pomocowe w projekcie	NIE	
III.4.3 Dotychczas uzyskana pomoc de minimis	NIE	
<b>III.5 Lokalizacja projektu / miejsce realizacji projektu</b>		
Projekt realizowany na terenie całego kraju	NIE	



<b>III.5.1 Szczegółowa lokalizacja projektu / miejsce realizacji projektu - lokalizacja 1</b>			
Województwo	Podlaskie		
Powiat	Powiat sokólski		
Gmina	Dąbrowa Białostocka		
Podmioty uczestniczące w realizacji projektu w danej lokalizacji:			
%-owy udział w wartości dofinansowania	38		
Uwagi:			
<b>III.5.1 Szczegółowa lokalizacja projektu / miejsce realizacji projektu - lokalizacja 2</b>			
Województwo	Podlaskie		
Powiat	Powiat sokólski		
Gmina	Sidra		
Podmioty uczestniczące w realizacji projektu w danej lokalizacji:			
%-owy udział w wartości dofinansowania	39		
Uwagi:			
<b>III.5.1 Szczegółowa lokalizacja projektu / miejsce realizacji projektu - lokalizacja 3</b>			
Województwo	Podlaskie		
Powiat	Powiat sokólski		
Gmina	Sokółka		
Podmioty uczestniczące w realizacji projektu w danej lokalizacji:			
%-owy udział w wartości dofinansowania	23		
Uwagi:			
<b>III.6 Ocena wpływu na środowisko</b>			
Projekt zlokalizowany na obszarze sieci NATURA 2000			NIE
Wpływ projektu na obszary objęte lub mogące być objęte siecią NATURA 2000			NEUTRALNY
Czy projekt należy do I, II lub III grupy przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko?			II grupa przedsięwzięć
<b>III.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	TAK	Data uzyskania	2015-11-10
Projekt wymaga sporządzenia raportu OOŚ			NIE
Zezwolenie na inwestycje			TAK
<b>Zezwolenie na inwestycje</b>			
Rodzaj zezwolenia			Data uzyskania
Inna decyzja administracyjna			2016-09-02
<b>III.7 Zasady horyzontalne</b>			
III.7.1 Zrównoważony rozwój			POZYTYWNY
Uzasadnienie			

Projekt będzie miał pozytywny wpływ na środowisko w aspekcie oddziaływania na ludzi. Przebudowa drogi w szczególności znacznie ograniczy uciążliwość hałasu z uwagi na wyprowadzenie ruchu z miejscowości. „Globalnie” inwestycję należy traktować w zasadzie jako niemal neutralną w aspekcie zanieczyszczeń powietrza i emisji gazów cieplarnianych (zmian klimatu). Tym niemniej należy zauważyć, że wszelkie emisje substancji szkodliwych pojawiają się na terenach niezabudowanych, a więc będą w znacznie mniejszym niż obecnie stopniu oddziaływać na zdrowie ludzi, kiedy to droga przebiega kilka metrów od okien kilkuset domów.

Poprawie powinno ulec bezpieczeństwo ruchu drogowego, a nowe rozwiązania dodatkowo wpłyną również na estetykę pasa drogowego.

W trakcie realizacji zadania dopuszczalne będą 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 nowy budulec. Recykling przyczyni się również do zmniejszenia zużycia energii w bilansie globalnym – powtórne wykorzystanie materiałów wymaga mniejszego zużycia paliw i energii elektrycznej w porównaniu z produktami nowymi.

Projekt nie oddziałuje negatywnie 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.

Należy podkreślić fakt, iż projekt odpowiada podstawowym zasadom polityki UE dotyczącym ochrony środowiska, takim jak:

- wysoki poziom ochrony środowiska – polityka ochrony środowiska w projekcie uwzględnia warunki środowiskowe w regionie, stosunek środowiskowych kosztów do korzyści, jak również warunki ekonomiczne i społeczne,
- podejmowanie środków ostrożności – co oznacza, że o ile jest to możliwe należy unikać szkód w środowisku naturalnym,
- zapobieganie ewentualnym skutkom zanieczyszczenia i niedopuszczanie do tego, by przenikały one do środowiska,
- zrównoważony rozwój, który spełnia potrzeby czasów obecnych, nie naruszając zdolności przyszłych pokoleń do spełniania ich własnych potrzeb obejmujących środowisko naturalne.

### III.7.2 Równość szans i niedyskryminacja

POZYTYWNY

#### Uzasadnienie

Projekt pozytywnie wpłynie na zagadnienia z zakresu polityki równości szans. Droga Nr 673 przebiega głównie przez tereny wiejskie i zapewnia komunikację z siecią dróg krajowych, z większymi ośrodkami miejskimi oraz największym ośrodkiem regionu – Białymstokiem. Inwestycja podniesie standard dowozu uczniów do szkół podstawowych i gimnazjów oraz ułatwi dostęp do szkół średnich. Tym samym wyrównane zostaną szanse edukacyjne dzieci zamieszkających na obszarze oddziaływania inwestycji w porównaniu z ich rówieśnikami z dużych miast czy też miejsc, gdzie infrastruktura drogowa jest odpowiedniej jakości.

Wyrównane zostaną także szanse dorosłych mieszkańców wsi w stosunku do ludności miejskiej czy też z miejsc wyposażonych w dobre drogi – lepsza komunikacja to łatwiejszy dojazd do pracy, ośrodków zdrowia, placówek oświatowych i instytucji publicznych. Ponadto przebudowa drogi skróci czas przejazdu nie tylko prywatnych użytkowników, ale także służb ratowniczych. Ominięcie licznych miejscowości pozwoli na zdecydowanie szybszą jazdę, co umożliwi sprawniejszy przejazd służb i zbliży czas ich dotarcia na miejsce wezwania do tego, jaki występuje w dużych ośrodkach miejskich.

Wyższa jakość drogi nr 673 i lepsze połączenie z siecią dróg krajowych to także większa szansa na inwestycje na całym odcinku Dąbrowa Białostocka - Sokółka 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. Jako przykład można tu wymienić odcinki ciągu pieszo-rowerowego, z którego bez niebezpieczeństwa kolizji z samochodem będą mogły korzystać także osoby niepełnosprawne.

Realizacja inwestycji przyczyni się do zmniejszenia dysproporcji rozwojowych między województwem podlaskim a regionami Unii Europejskiej.

Projekt należy określić jako neutralny pod kątem zasady niedyskryminacji. Z jego produktów skorzystają na równych prawach wszyscy użytkownicy bez względu na płeć, wiek, rasę, niepełnosprawność, przynależność religijną, pochodzenie etniczne, wyznawane światopoglądy oraz orientację seksualną.

### III.7.3 Równouprawnienie płci

NEUTRALNY

#### Uzasadnienie

Projekt będzie miał neutralny wpływ na zasadę równouprawnienia płci. Nie przyczynia się on w żaden sposób do zwiększania nierówności pomiędzy płciami na rynku pracy oraz w pozostałych dziedzinach życia społecznego. Z produktów projektu skorzystają na równych prawach zarówno kobiety, jak i mężczyźni.

Procedury zatrudnieniowe stosowane przez podmioty zaangażowane w realizację projektu oparte zostaną na prawie polskim. Zapewnione zostaną równe szanse dla wszystkich zainteresowanych podmiotów, osób fizycznych i grup społecznych. W ramach działań niezbędnych do prawidłowej realizacji projektu zagwarantowany zostanie udział kobiet posiadających odpowiednie kwalifikacje. Można przypuszczać, iż w ramach projektu zatrudnione zostaną również kobiety, oczywiście pod warunkiem posiadania odpowiednich kwalifikacji.

### III.7.4 Przeciwdziałanie zmianom klimatu i ład przestrzenny

NEUTRALNY

#### Uzasadnienie



Przy planowanej inwestycji oczekuje się neutralnego wpływu na zmiany klimatu. Średnie zużycie paliwa przez samochody mierzone w litrach na 100 km będzie w wariancie inwestycyjnym zbliżone do obecnego. Ponieważ trasa przejazdu z Dąbrowy Białostockiej do Sokółki w wyniku projektu ulegnie nieznacznemu wydłużeniu, spodziewać się można niemal identycznych jak obecnie emisji zanieczyszczeń oraz dwutlenku węgla przez pojazdy.

Realizacja projektu nie wprowadzi zmian zaburzających układ urbanistyczny czy ład przestrzeni publicznej. Inwestycja w części pokrywać się będzie z obecnym przebiegiem DW 673. Na nowych odcinkach trasa przebiega przez tereny niezabudowane, a liczba niezbędnych rozbiórek istniejących budynków jest minimalna (jeden budynek mieszkalny i jeden budynek gospodarczy).

W związku z inwestycją dokonane zostaną wywłaszczenia terenów, głównie prywatnych, mające na celu powiększenie pasa drogowego. Jednak jak już wspomniano dotyczy to głównie obszarów niezabudowanych. Ponadto w miarę możliwości nowa trasa zostanie poprowadzona z wykorzystaniem pasów drogowych istniejących dróg gminnych.

Przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na zahamowanie migracji gatunków, ciągłość ekologiczną formacji roślinnych, czy też drożność korytarzy ekologicznych. W ramach inwestycji nie zaplanowano żadnych działań, które zakłóciłyby istniejące warunki środowiska.

<b>III.7.5 Współpraca</b>	<b>NEUTRALNY</b>
---------------------------	------------------

**Uzasadnienie**

Projekt będzie miał neutralny wpływ na zasadę współpracy, bowiem będzie realizowany przez Beneficjenta samodzielnie, bez udziału innych podmiotów. W trakcie realizacji i po zakończeniu projektu wszystkim zainteresowanym będzie zapewniony dostęp do informacji związanej z przedsięwzięciem.

<b>III.8. Zamówienia publiczne - stosowanie Ustawy PZP</b>	<b>TAK</b>
--	------------

<b>Liczba kontraktów w ramach których będzie realizowany projekt</b>	<b>4</b>
--	----------

L.p.	Tryb postępowania	Planowany termin wszczęcia postępowania
1	Przetarg nieograniczony	2014-10-22
<b>Przedmiot kontraktu</b>		
Dokumentacja techniczna (projektowo-wykonawcza) w tym projekty podziału działek - tryb postępowania - przetarg nieograniczony dot. "opracowania dokumentacji projektowej na: „Rozbudowę drogi wojewódzkiej Nr 673 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Dąbrowa Białostocka – Sokółka. 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.). Udzielenie zamówienia publicznego na realizację projektu przeprowadzone było w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą PZP. Specyfikacja warunków zamówienia została określona tak, że pozwoliła na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.		
2	Przetarg nieograniczony	2016-08-17
<b>Przedmiot kontraktu</b>		
roboty drogowe - przetarg nieograniczony dotyczący zadania pn: - roboty drogowe - tryb postępowania - przetarg nieograniczony. Wybór wykonawców projektu odbył się z zachowaniem zasad określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 2164 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 zostało w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą PZP. Specyfikacja warunków zamówienia została określona tak, że pozwoliła na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.		
3	Przetarg nieograniczony	2016-10-18
<b>Przedmiot kontraktu</b>		
nadzór inwestorski - przetarg nieograniczony dotyczący zadania pn: - nadzór inwestorski - tryb postępowania - przetarg nieograniczony. Wybór wykonawców projektu odbył się z zachowaniem zasad określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 2164 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 zostało w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą PZP. Specyfikacja warunków zamówienia została określona tak, że pozwoliła na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.		
4	Przetarg nieograniczony	2016-10-19
<b>Przedmiot kontraktu</b>		



badania laboratoryjne- przetarg nieograniczony dotyczący zadania obsługi laboratoryjnej Projektu pn.: - badania laboratoryjne - przetarg nieograniczony. Wybór wykonawców projektu odbył się z zachowaniem zasad określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 2164 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 było w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą PZP. Specyfikacja warunków zamówienia została określona tak, że pozwoliła na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.

### III.9 Grupa projektów

NIE DOTYCZY

## IV. Opis projektu

### IV.1 Krótki opis projektu

Projekt Dąbrowa Białostocka– Sokółka– przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 673 obejmuje budowę z rozbudową drogi wraz z obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku od km 10+971,32 do km 41+923 o długości 30,95 km przebiegającym przez gminy Dąbrowa Białostocka, Sidra i Sokółka w powiecie sokólskim.

Planowana inwestycja obejmuje istotne zmiany przebiegu drogi. Trasa z Lipska w kierunku Sokółki prowadzić będzie od ronda na wjeździe do Dąbrowy Białostockiej przebiegiem wspólnym z DW 670 w kierunku Osowca, po czym po około 1 km skręci w lewo i nowym śladem ominie od wschodu miasto. Następnie na wysokości Jasionówki przetnie istniejący przebieg DW 673 i podąży na odcinku około 14 km równoległe do niego, omijając ciąg wsi na terenie gminy Dąbrowa Białostocka i gminy Sidra. Dalej droga wojewódzka od wysokości m. Makowlany pobiegnie po istniejącym śladzie przez tereny niezabudowane, po czym na terenie gmin, Sokółka znów od niego odejdzie, co pozwoli ominąć miejscowości Sokolany, Woroniany i Kraśniany. Trasa powróci na obecny jej przebieg już na terenie Sokółki.

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.

Zakres podstawowych robót w ramach inwestycji obejmuje:

- wykonanie jezdni o szerokości 7,0 m z konstrukcją nawierzchni przystosowaną do przenoszenia obciążenia ruchem KR5,
- budowę i przebudowę obiektów inżynierskich - mostów i przepustów,
- budowę dróg serwisowych o nawierzchni bitumicznej i odcinków ciągu pieszo-rowerowego,
- przebudowę dróg gminnych i powiatowych (głównie w związku z dowiązaniem do nowego przebiegu DW) oraz miejsc dostępu do drogi (zjazdów),
- przebudowę skrzyżowań z drogami powiatowymi i gminnymi,
- budowę nowych i przebudowę istniejących zatok autobusowych, (SW rozdz.1 str. 47-55)

### IV.2 Identyfikacja problemów i uzasadnienie potrzeby realizacji projektu

Problemy Województwa Podlaskiego, które za pośrednictwem Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku zarządza siecią dróg wojewódzkich wynikają wprost z niedoboru środków na utrzymanie infrastruktury. W zasadzie od początku członkostwa Polski w Unii Europejskiej i dostępności funduszy strukturalnych niemal wszystkie większe inwestycje realizowane na sieci dróg wojewódzkich wspierane były ze środków unijnych (ZPORR, RPOWP) lub krajowych (kontrakty wojewódzkie). Bez zewnętrznego wsparcia finansowego PZDW 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, przebudowy pojedynczych skrzyżowań czy przebudowy krótkich, kilkusetmetrowych odcinków dróg w miejscach szczególnie niebezpiecznych.

Z zestawień wydatków PZDW w Białymstoku w latach 2011-2015 w ramach poszczególnych zadań budżetowych wynika, że wartość inwestycji dofinansowanych ze środków UE przekroczyła w tym okresie 645 mln zł, podczas gdy na inwestycje ze środków własnych wydano zaledwie 54 mln zł, a na remonty 106 mln zł. Jeśli dane te powiązać ze zmianami jakości sieci drogowej na przestrzeni ostatnich lat ewidentnie staje się, że ogromne w porównaniu z nakładami własnymi wsparcie unijne przyniosło jedynie nieznaczna poprawę stanu sieci dróg na Podlasiu. Fakt ten daje wyobrażenie, jak ogromne nakłady są niezbędne, aby osiągnąć pożądaną standard infrastruktury transportowej zarządzanej przez PZDW w Białymstoku.

Ponieważ nie jest spodziewana istotna zmiana dochodów Województwa Podlaskiego w kolejnych latach w żadnym razie nie można liczyć na poważne zwiększenie własnych nakładów na bardziej znaczącą modernizację sieci drogowej. Z tego względu jedyną szansą na realizację większych inwestycji w zakresie 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 marginalizację jego znaczenia w skali kraju.

W odniesieniu do drogi wojewódzkiej Nr 673, której dotyczy projekt głównym problemem jest jej przebieg – mniej więcej połowa trasy na odcinku Dąbrowa Białostocka – Sokółka przecina tereny zabudowane. W związku z tym prędkość przejazdu jest niska, a ruch samochodowy jest uciążliwy dla otoczenia (hałas, spaliny). Niski jest też poziom bezpieczeństwa ruchu (brak lub zdegradowane chodniki w miejscowościach, przystanki autobusowe zlokalizowane przeważnie na jezdni, ruch rowerowy nakładający się na samochodowy). Pewną kwestię stanowi też geometria trasy (w kilku miejscach nienormalne łuki pionowe i poziome) i nieoptymalnie z punktu bezpieczeństwa zlokalizowane wloty kilku dróg bocznych.

W związku z tym niezbędne jest podjęcie robót, które dostosują przebieg i parametry drogi do współczesnych realiów. O ile trasa prowadząca przez miejscowości nie stanowiła problemu kilkadziesiąt lat temu, to przy obecnym i rosnącym z biegiem lat natężeniu ruchu sytuacja wygląda już zgoła odmiennie.

Realizacja inwestycji jest tym bardziej pożądana, iż DW 673 pomiędzy Sokolanami a Sokółką krzyżuje się z planowanym przebiegiem drogi S19, która ma stanowić element sieci kompleksowej TEN-T (dopóki droga ekspresowa nie powstanie jej rolę



pełni DK 19). Tym samym planowane przedsięwzięcie pozwoli wzmocnić transportową spójność wewnątrz regionu oraz wpłynie na poprawę dostępności do międzynarodowych korytarzy transportowych z peryferyjnych obszarów Podlasia.

Niski standard i wysokie koszty czasu podróży - Istotnym i najbardziej oczywistym problemem, który dotyka bezpośrednich użytkowników drogi objętej projektem jest długi czas podróży wynikający z przebiegu trasy w dużej mierze przez tereny zabudowy. DW 673 od Dąbrowy Białostockiej aż do wsi Siekierka (tj. ok. 15 km) przecina obszar zabudowany ciągnących się jedna za drugą wsi, z rzadka przedzielonych krótkimi odcinkami śródpolnymi. Ograniczenie prędkości w terenie zabudowanym w połączeniu z nakładaniem się na ruch tranzytowy lokalnego ruchu pojazdów rolniczych oraz lokalizacją przystanków autobusowych w większości na jezdni sprawia, że podróż na trasie kilkunastu kilometrów odbywa się ze średnią prędkością w granicach 40-50 km/h. Również dalej, od miejscowości Sokolany do Sokółki, jazdę spowalnia lokalizacja kilku kolejnych wsi.

Chociaż prędkość podróży jest zbliżona do optymalnej z punktu widzenia zużycia paliwa przez samochody, to użytkownicy tracą na trasie Dąbrowa Białostocka – Sokółka bardzo dużo czasu, którego wartość z ekonomicznego punktu widzenia jest wielokrotnie większa niż oszczędności wynikające z niewielkiego spalania.

Rozwiązanie problemu obecnego standardu podróżowania jest tym ważniejsze, że z roku na rok rośnie natężenie ruchu na drodze, a tym samym dotyka on coraz większej liczby użytkowników. Najdotkliwiej obecny stan rzeczy odczuwają osoby dojeżdżające do pracy czy szkoły w Sokółce, względnie dalej – Czarnej Białostockiej czy Białymstoku. W przypadku mieszkańców Dąbrowy Białostockiej i okolic czas spędzony na codzienne dojazdy mógłby ulec skróceniu nawet w granicach 25-30 minut, gdyby trasa drogi wojewódzkiej przebiegała w terenie niezabudowanym przy braku ograniczeń prędkości. Obecna sytuacja stawia ich w zdecydowanie złej sytuacji, jeśli chodzi o dostępność miejsc pracy, szkół, ośrodków zdrowia, infrastruktury społecznej i innych instytucji oddalonych od miejsca zamieszkania.

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, który powoduje, że niska jest dostępność wewnętrzna znacznych obszarów Podlasia. Jednym z nich jest znikomy poziom inwestycji zewnętrznych, który w połączeniu z trudnymi warunkami prowadzenia działalności prowadzić musi 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 i zwiększyć obszar potencjalnych terenów inwestycyjnych.

Problemy w tym zakresie zostały podniesione w dokumentach strategicznych, zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym.

Utrudnione warunki funkcjonowania przedsiębiorców - W obrębie oddziaływania drogi wojewódzkiej Nr 673 poziom przedsiębiorczości poza dużym ośrodkiem o znaczeniu ponadlokalnym jakim jest Sokółka i jej najbliższą okolicą jest bardzo niewielki. Takiemu stanowi rzeczy „sprzyja” z pewnością obecna infrastruktura drogowa – przedsiębiorcy działający na rynku lokalnym są narażeni na duże koszty związane z transportem, na których mocno waży czas przejazdu (problem ten nie byłby aż tak istotny w przypadku firm transportujących towary na duże odległości), jak również kłopotów następcza im pozyskiwanie pracowników o kwalifikacjach niedostępnych na miejscu – długi pod względem czasu dojazd jest czynnikiem, który zniechęca do wyboru pracodawcy, w związku z czym ten zmuszony jest do stosowania zachęt, chociażby ponadstandardowych warunków płacowych.

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 na stałe w rodzinne strony. To natomiast ma wpływ nie tylko na bieżący potencjał demograficzny regionu, ale także będzie miało wyjątkowo poważne konsekwencje w tym aspekcie w długim horyzoncie czasowym.

Czas reakcji służb ratunkowych - Czas przejazdu drogą wojewódzką Nr 673 na odcinku Dąbrowa Białostocka – Sokółka jest obecnie długi nie tylko w przypadku prywatnych użytkowników, ale także służb ratowniczych. Osiągnięcie średniej prędkości 70 km/h na trasie projektu nawet w przypadku pojazdu uprzywilejowanego jest bardzo trudne, głównie z powodu jej przebiegu przez tereny zabudowane, gdzie ruch spowalniają często pojazdy rolnicze, a i samochody osobowe znacznie zwalniają ze względu na obowiązujące ograniczenia.

Jeżeli przyjąć, że inwestycja objęta niniejszym studium pozwoli osiągnąć średnią prędkość na poziomie 90 km/h, to przejazd odcinka o długości 30 km ulegnie skróceniu w granicach 12 minut. Tak więc w sytuacjach nagłych dojazd do zdarzenia w połowie trasy między Dąbrową a Sokółką zajmie szacunkowo o 6 minut mniej, a pacjent trafi do szpitala o 12 min. wcześniej.

Zanieczyszczenia obszaru wzdłuż dróg - Wzrastające z roku na rok natężenie ruchu powoduje nieustanny wzrost emisji spalin do atmosfery oraz uciążliwości hałasu generowanego przez pojazdy. Czynniki te są oczywiście szczególnie dotkliwe na obszarach zabudowy mieszkalnej, podczas gdy ich znacznie jest zdecydowanie mniejsze na terenach rolniczych czy leśnych. Droga wojewódzka przebiega niestety w bardzo dużej części przez miejscowości, a odległość od krawędzi jezdni do znajdującego się obok domu wynosi nierzadko tylko kilka metrów. Uciążliwość sąsiedztwa drogi z biegiem lat rośnie nie tylko ze względu na przyrost ruchu, ale także pogarszający się stan nawierzchni. Szczególnie odczuwalne stają się przejazdy samochodów ciężarowych – np. ruchome metalowe elementy przyczep czy naczep zdecydowanie częściej i z większą siłą uderzają o siebie na jezdni zdeformowanej niż nowej, o normatywnych parametrach.

#### IV.3.1 Cel/cele projektu

Cele bezpośrednie projektu obejmują:

- zwiększenie spójności drogi Nr 673 z krajowym systemem transportowym (DK 19) oraz siecią TEN-T,
- zwiększenie wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Ponadto projekt zakłada:

- spadek kosztów ponoszonych przez użytkowników drogi dzięki skróceniu czasu przejazdu,
- 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.



Zwiększy się także atrakcyjność inwestycyjna terenów wzdłuż drogi.  
Inwestycja w powiązaniu z planowanymi w okresie kilku lat działaniami komplementarnymi na sieci dróg krajowych i wojewódzkich przyniesie poprawę dostępności transportowej całego regionu, w tym mierzoną wskaźnikiem MWDT.  
Produkty projektu powstaną w 2018 r.  
Przewiduje się osiągnięcie wskaźników:  
Liczba projektów z zakresu transportu drogowego (szt.): 1;  
Długość przebudowanych dróg wojewódzkich (km): 6,52;  
Długość wybudowanych dróg wojewódzkich (km): 24,43;  
Ze względu na specyfikę projektu drogowego nie jest spodziewane powstanie nowych miejsc pracy związanych bezpośrednio z inwestycją.  
Najbardziej oczywistym rezultatem realizacji projektu z punktu widzenia użytkowników drogi będzie skrócenie czasu podróży, spowodowane wyprowadzeniem ruchu z miejscowości i poprowadzeniem praktycznie całej trasy poza obszarami zabudowanymi. W wyniku realizacji inwestycji odcinek drogi wojewódzkiej Nr 673 o długości 30,95 km będzie miał nośność 115 kN/oś.  
Ze względu na dłuższy niż obecnie projektowany przebieg drogi oraz podniesienie prędkości pojazdów powodujące wyższe zużycie paliwa, ekonomiczne koszty środowiskowe w ujęciu całłościowym nieznacznie wzrosną. Na bazie obliczeń na potrzeby analizy ekonomicznej przyjąć można, że:  
•poziom zanieczyszczeń środowiska spadnie o ok. 1,3%,  
•ilość emitowanego dwutlenku węgla zwiększy się o ok. 1,7%.  
Zauważyć należy, że chociaż „globalnie” inwestycję można traktować w zasadzie jako niemal neutralną w obu aspektach, to po jej zrealizowaniu wszelkie emisje substancji szkodliwych pojawią się na terenach niezabudowanych, a więc będą w znacznie mniejszym niż obecnie stopniu oddziaływać na zdrowie ludzi, kiedy to droga przebiega kilka metrów od okien kilkuset domów. Bardzo dobrze obrazują to wyniki obliczeń kosztów ekonomicznych hałasu, w których uwzględnia się fakt przebiegu trasy czy to przez teren „miejski”, czy przez „niezabudowany”. W tej kategorii spodziewany jest spadek kosztów ekonomicznych rzędu 90%.  
W związku z nowym przebiegiem trasy poza terenem zabudowanym w bardzo istotnej skali – mimo o kilka procent dłuższego niż obecnie projektowanego przebiegu DW 673 – od 2019 r. ulegnie skróceniu czas podróży na odcinku Dąbrowa Białostocka – Sokółka. Koszty ekonomiczne czasu użytkowników dróg w porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym spadną w granicach 37%.  
Celem ogólnym projektu jest zwiększenie wewnętrznej spójności układu komunikacyjnego regionu i poprawa stanu infrastruktury istotnej w aspekcie funkcjonowania środkowo-wschodniej części województwa podlaskiego. Tereny wzdłuż drogi staną się lepiej dostępne z punktu widzenia komunikacji drogowej, a do tego za sprawą wysokiego standardu przebudowanej drogi wojewódzkiej zostaną lepiej zintegrowane z krajowym systemem transportowym (DK 19) oraz siecią TEN-T.  
Przedsięwzięcie stworzy bazę do szybszego rozwoju przedsiębiorczości na obszarze jego oddziaływania oraz przyczyni się do poprawy poziomu życia miejscowej ludności oraz wyrównania szans mieszkańców małych miejscowości w porównaniu z dużymi ośrodkami miejskimi.  
W wyniku realizacji inwestycji zostaną osiągnięte następujące cele:  
•podniesienie standardu i jakości trasy poprzez wprowadzenie parametrów technicznych zgodnych z normami, rozporządzeniami i warunkami technicznymi dla danej klasy drogi,  
•spadek kosztów ponoszonych przez użytkowników drogi dzięki skróceniu czasu przejazdu, jak i ograniczeniu kosztów eksploatacji pojazdów,  
•dostosowanie drogi do przenoszenia większych obciążeń,  
•poprawa 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 zewnętrznej i wewnętrznej dzięki rozbudowie sieci drogowej/transportowej,  
•poprawa dostępności transportowej w transporcie drogowym.  
•poprawa warunków bezpieczeństwa ruchu dla wszystkich użytkowników drogi (zarówno kierowców i pasażerów, jak i pieszych i rowerzystów).

#### IV.3.2 Zgodność projektu z celami RPOWP/priorytetu/działania

##### 1. Cel projektu zgodny z celami RPOWP/priorytetu/działania

Zwiększona dostępność transportowa regionu w ruchu drogowym

##### Uzasadnienie

Celem szczegółowym działania jest Zwiększona dostępność transportowa regionu w ruchu drogowym. Z uwagi na jego peryferyjne położenie celem planowanych inwestycji jest poprawa dostępności zewnętrznej i wewnętrznej. Przyczynią się one do poprawy atrakcyjności inwestycyjnej poprzez połączenie regionu z krajowymi i międzynarodowymi ośrodkami wzrostu.  
W uzasadnieniu działania w dużej mierze powielono elementy diagnozy oraz oczekiwane rezultaty i oddziaływania ze „Strategii rozwoju województwa podlaskiego”: przewidywany wzrost mobilności regionalnej będzie prowadzić do poprawy spójności przestrzennej w wymiarze międzyregionalnym, co jest szczególnie ważne z uwagi na znaczne dysproporcje w poziomie rozwoju pomiędzy województwem podlaskim a innymi regionami UE i słabe skomunikowanie ze stolicami sąsiednich województw oraz innymi miastami europejskimi. Zwiększenie atrakcyjności regionu, m.in. z punktu widzenia potencjalnych inwestorów, wymaga poprawy jego dostępności zewnętrznej i wewnętrznej poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej o istotnym znaczeniu gospodarczym, niezbędnej do skomunikowania, np. z terenami inwestycyjnymi czy przejściami granicznymi.  
Projekty realizowane w ramach działania mają przyczyniać się również do budowy gospodarki niskoemisyjnej i odpornej na zmiany klimatu dzięki odpowiedniemu planowaniu infrastruktury. Infrastruktura drogowa ma być budowana z poszanowaniem... (patrz SW str. 38-40)

#### IV.4 Cele projektu w odniesieniu do kategorii planowanej inwestycji początkowej

Założenie nowego zakładu

NIE



Zwiększenie zdolności produkcyjnej istniejącego zakładu	NIE
Dywersyfikacja produkcji zakładu poprzez wprowadzenie produktów uprzednio nieprodukowanych w zakładzie	NIE
Zasadnicza zmiana dotycząca procesu produkcyjnego istniejącego zakładu	NIE
Nabycie aktywów należących do zakładu, który został zamknięty lub zostałby zamknięty, gdyby zakup nie nastąpił	NIE

<b>IV.5 Zgodność z dokumentami strategicznymi wspólnotowymi, krajowymi, regionalnymi</b>	
<b>1. Nazwa dokumentu</b>	
Strategia Rozwoju Kraju 2020	
<b>Uzasadnienie</b>	
„Strategia Rozwoju Kraju 2020” przyjęta została uchwałą Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. W obszarze strategicznym II - Konkurencyjna gospodarka wyznaczony został cel II.7 Zwiększenie efektywności transportu, zaś w jego ramach cel szczegółowy II.7.2 Modernizacja i rozbudowa połączeń transportowych. W dokumencie zaznaczono, że infrastruktura transportowa to jeden ze słabszych elementów polskiej gospodarki, jest niedostosowana do przedsiębiorczości Polaków ... (patrz SW str 28-29)	
<b>2. Nazwa dokumentu</b>	
Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020	
<b>Uzasadnienie</b>	
W ramach Osi priorytetowej IV Poprawa dostępności transportowej zdefiniowano Działanie 4.1 Mobilność regionalna. Polegać ono ma na realizacji zadań w zakresie priorytetu inwestycyjnego 7b Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi. Celem szczegółowym działania jest Zwiększona dostępność transportowa regionu w ruchu drogowym. Z uwagi na jego peryferyjne położenie celem... (patrz SW 38-40)	
<b>3. Nazwa dokumentu</b>	
Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030	
<b>Uzasadnienie</b>	
„Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030” przyjęta przez Radą Ministrów 13 grudnia 2011 r. jest najważniejszym dokumentem dotyczącym ładu przestrzennego Polski. Jej celem strategicznym jest efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i zróżnicowanych potencjałów rozwojowych do osiągnięcia konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia i większej sprawności państwa oraz spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej w długim okresie. Jako cel 3 przyjęto Poprawę ... (patrz SW str. 31)	
<b>4. Nazwa dokumentu</b>	
Strategia rozwoju województwa podlaskiego	
<b>Uzasadnienie</b>	
W przyjętej uchwałą Nr XXXI/374/13 Sejmiku Województwa Podlaskiego z dnia 9 września 2013 r. „Strategii rozwoju województwa podlaskiego do roku 2020” docelowy, odpowiadający aspiracjom mieszkańców obraz regionu w przyszłości określono krótkim hasłowym przekazem „Województwo podlaskie: zielone, otwarte, dostępne i przedsiębiorcze”. Osiągnięcie każdego z czterech zamierzonych atrybutów wymaga podjęcia szeregu wielopłaszczyznowych działań w sferze społecznej, gospodarczej ... (patrz SW str. 36-38)	
<b>5. Nazwa dokumentu</b>	
Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020	
<b>Uzasadnienie</b>	
W ramach Osi priorytetowej IV Poprawa dostępności transportowej zdefiniowano Działanie 4.1 Mobilność regionalna. Polegać ono ma na realizacji zadań w zakresie priorytetu inwestycyjnego 7b Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi. Celem szczegółowym działania jest Zwiększona dostępność transportowa regionu w ruchu drogowym. Z uwagi na jego peryferyjne położenie celem... (patrz SW 38-40)	
<b>6. Nazwa dokumentu</b>	
Regionalny plan transportowy	
<b>Uzasadnienie</b>	
Celem nadrzędnym regionalnej polityki transportowej jest tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze wojewódzkim, krajowym, europejskim i globalnym, przy zapewnieniu, tam gdzie to możliwe, komplementarności projektów realizowanych na poziomie regionalnym z projektami szczebla krajowego, które ujęte zostały w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Planowane ... (patrz str. 40-41)	

<b>7. Nazwa dokumentu</b>			
Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030			
<b>Uzasadnienie</b>			
W dokumencie (w skrócie: SPA) opublikowanym w 2013 r. przez Ministerstwo Środowiska zauważono, że sektor transportu „jest szczególnie wrażliwy na kilka elementów klimatu, zwłaszcza na silne wiatry, ulewy, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i zjawiska lodowe, burze, niską i wysoką temperaturę oraz brak widoczności (mgła, smog). (...) Transport drogowy ze względu na przestrzenny charakter jest szczególnie wrażliwy na zmieniające się zjawiska klimatyczne. Silne wiatry ... (patrz SW str. 35-36)			
<b>IV.6 Powiązanie ze strategiami</b>			
<b>1. Nazwa dokumentu</b>			
Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego			
<b>Uzasadnienie</b>			
Już w „Komunikacie Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczącym Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego” z dnia 10 czerwca 2009 r. wskazano, że jednym z wyzwań, przed którym stoi region jest wzrost jego dostępności i atrakcyjności. W przypadku dostępności jako kwestie priorytetowe określono ulepszenie sieci połączeń, przerwanie energetycznej izolacji niektórych części regionu oraz (patrz SW str. 27-28)			
<b>2. Nazwa dokumentu</b>			
Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020			
<b>Uzasadnienie</b>			
W „Strategii” wskazuje się na problem niskiej dostępności transportowej Polski Wschodniej, zarówno zewnątrzregionalnej, jak i wewnątrzregionalnej. W odniesieniu do pierwszej wskazuje się, że wszystkie województwa (poza świętokrzyskim) charakteryzują się poziomem Wskaźnika Międzygałęziowej Dostępności Transportowej (WMDT) wyraźnie niższym od średniej krajowej – od 77,1% wartości krajowej w województwie warmińsko-mazurskim do 82,3% w województwie podkarpackim ... (patrz SW str. 33-36)			
<b>IV.7 Komplementarność</b>			
<b>Komplementarność - dane dotyczące projektu nr 1</b>			
<b>Tytuł projektu</b>			
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 671 na odcinku Sokolany – Janów			
<b>Podmiot realizujący</b>			
Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jako podmiot reprezentujący Beneficjenta / Wnioskodawcę - Województwo Podlaskie			
<b>Numer projektu</b>	WND-RPPD.02.01.01-20-003/15		
<b>Wartość ogółem</b>	3 913 879,56	<b>Wartość dofinansowania</b>	3 855 379,30
<b>Rodzaj komplementarności</b>			
<b>Cel i obszar realizacji:</b>		<b>Źródło finansowania:</b>	
<b>Komplementarność geograficzna</b>	TAK	<b>Komplementarność wewnętrzna</b>	TAK
<b>Komplementarność problemowa</b>	TAK	<b>Komplementarność zewnętrzna</b>	NIE
<b>Komplementarność sektorowa</b>	TAK		
<b>Uzasadnienie komplementarności projektu</b>			
Inwestycja znacząco przyczynia się do poprawy dostępności komunikacyjnej województwa poprzez integrację lokalnych i ponadlokalnych układów transportowych z krajowym systemem transportowym (DK8 oraz DK19 poprzez DW 673), zwiększenia wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu oraz poprawy bezpieczeństwa transportowego. Ponadto Projekt należy uznać za komplementarny z wcześniej zrealizowanymi inwestycjami na drogach wojewódzkich oraz działaniami podejmowanymi przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na drogach krajowych (zwłaszcza przebudowa Drogi Krajowej Nr 19 tzw.: „Via Carpatia”, która jest w trakcie projektowania i realizacji). 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. Inwestycja w powiązaniu ze zrealizowanymi już oraz planowanymi w okresie kilku lat działaniami komplementarnymi na sieci dróg krajowych i wojewódzkich przyniesie poprawę dostępność transportowej całego regionu, w tym mierzoną wskaźnikiem MWDT.			
<b>Komplementarność - dane dotyczące projektu nr 2</b>			
<b>Tytuł projektu</b>			



Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach  
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020

Janów - Korycin - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671			
<b>Podmiot realizujący</b>			
Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jako podmiot reprezentujący Beneficjenta / Wnioskodawcę - Województwo Podlaskie			
<b>Numer projektu</b>	WND-RPPD.02.01.01-20-007/11		
<b>Wartość ogółem</b>	25 670 201,84	<b>Wartość dofinansowania</b>	25 385 966,18
<b>Rodzaj komplementarności</b>			
<b>Cel i obszar realizacji:</b>		<b>Źródło finansowania:</b>	
<b>Komplementarność geograficzna</b>	TAK	<b>Komplementarność wewnętrzna</b>	TAK
<b>Komplementarność problemowa</b>	TAK	<b>Komplementarność zewnętrzna</b>	NIE
<b>Komplementarność sektorowa</b>	TAK		
<b>Uzasadnienie komplementarności projektu</b>			
<p>Inwestycja znacząco przyczynia się do poprawy dostępności komunikacyjnej województwa poprzez integrację lokalnych i ponadlokalnych układów transportowych z krajowym systemem transportowym (DK8 oraz DK19 poprzez DW 673), zwiększenia wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu oraz poprawy bezpieczeństwa transportowego.</p> <p>Ponadto Projekt należy uznać za komplementarny z wcześniej zrealizowanymi inwestycjami na drogach wojewódzkich oraz działaniami podejmowanymi przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na drogach krajowych (zwłaszcza przebudowa Drogi Krajowej Nr 19 tzw.: „Via Carpatia”, która jest w trakcie projektowania i realizacji).</p> <p>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.</p> <p>Inwestycja w powiązaniu ze zrealizowanymi już oraz planowanymi w okresie kilku lat działaniami komplementarnymi na sieci dróg krajowych i wojewódzkich przyniesie poprawę dostępność transportowej całego regionu, w tym mierzoną wskaźnikiem MWDT.</p>			
<b>Komplementarność - dane dotyczące projektu nr 3</b>			
<b>Tytuł projektu</b>			
Białystok - Supraśl - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 676			
<b>Podmiot realizujący</b>			
Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jako podmiot reprezentujący Beneficjenta / Wnioskodawcę - Województwo Podlaskie			
<b>Numer projektu</b>	zostanie nadany po złożeniu do dofinansowania		
<b>Wartość ogółem</b>	120 000 000,00	<b>Wartość dofinansowania</b>	102 000 000,00
<b>Rodzaj komplementarności</b>			
<b>Cel i obszar realizacji:</b>		<b>Źródło finansowania:</b>	
<b>Komplementarność geograficzna</b>	TAK	<b>Komplementarność wewnętrzna</b>	NIE
<b>Komplementarność problemowa</b>	TAK	<b>Komplementarność zewnętrzna</b>	TAK
<b>Komplementarność sektorowa</b>	TAK		
<b>Uzasadnienie komplementarności projektu</b>			
<p>Inwestycja znacząco przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej województwa poprzez integrację lokalnych i ponadlokalnych układów transportowych z krajowym systemem transportowym (pośrednio DK19 poprzez DW 674 oraz z DK8 przez Miasto Białystok do wylotu na Warszawę), zwiększenia wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu oraz poprawy bezpieczeństwa transportowego.</p> <p>Ponadto Projekt należy uznać za komplementarny z wcześniej zrealizowanymi inwestycjami na drogach wojewódzkich oraz działaniami podejmowanymi przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na drogach krajowych (zwłaszcza przebudowa Drogi Krajowej Nr 19 tzw.: „Via Carpatia”, która jest w trakcie projektowania i realizacji).</p> <p>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.</p> <p>Inwestycja w powiązaniu ze zrealizowanymi już oraz planowanymi w okresie kilku lat działaniami komplementarnymi na sieci dróg krajowych i wojewódzkich przyniesie poprawę dostępność transportowej całego regionu, w tym mierzoną wskaźnikiem MWDT.</p>			
<b>Źródło finansowania komplementarności zewnętrznej</b>			
EFRR w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia na lata 2014-2020 – Oś priorytetowa II Nowoczesna Infrastruktura Transportowa, Działanie 2.2 - Projekt pn: "Przebudowa DW 676 na odcinku granica miasta Białystok – Supraśl"			
<b>Komplementarność - dane dotyczące projektu nr 4</b>			

Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach  
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020

<b>Tytuł projektu</b>			
Lipsk - granica państwa - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 664			
<b>Podmiot realizujący</b>			
Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jako podmiot reprezentujący Beneficjenta / Wnioskodawcę - Województwo Podlaskie			
<b>Numer projektu</b>	zostanie nadany po złożeniu do dofinansowania		
<b>Wartość ogółem</b>	42 500 000,00	<b>Wartość dofinansowania</b>	36 130 000,00
<b>Rodzaj komplementarności</b>			
<b>Cel i obszar realizacji:</b>		<b>Źródło finansowania:</b>	
<b>Komplementarność geograficzna</b>	TAK	<b>Komplementarność wewnętrzna</b>	NIE
<b>Komplementarność problemowa</b>	TAK	<b>Komplementarność zewnętrzna</b>	TAK
<b>Komplementarność sektorowa</b>	TAK		
<b>Uzasadnienie komplementarności projektu</b>			
<p>Inwestycja znacząco przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej województwa poprzez integrację lokalnych i ponadlokalnych układów transportowych z krajowym systemem transportowym (pośrednio DK19 poprzez DW 673 oraz z DK8 przez DW 664 w stronę Augustowa), zwiększenia wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu oraz poprawy bezpieczeństwa transportowego.</p> <p>Ponadto Projekt należy uznać za komplementarny z wcześniej zrealizowanymi inwestycjami na drogach wojewódzkich oraz działaniami podejmowanymi przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na drogach krajowych.</p> <p>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.</p> <p>Inwestycja w powiązaniu ze zrealizowanymi już oraz planowanymi w okresie kilku lat działaniami komplementarnymi na sieci dróg krajowych i wojewódzkich przyniesie poprawę dostępność transportowej całego regionu, w tym mierzoną wskaźnikiem MWDT.</p>			
<b>Źródło finansowania komplementarności zewnętrznej</b>			
Europejski Instrument Sąsiedztwa poprzez Program Współpracy Transgranicznej Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 Rozwój współpracy partnerskiej na rzecz poprawy przygranicznej infrastruktury drog. w województwie podlaskim i rejonie grodzieńskim			

<b>IV.8 Promocja projektu</b>
<p>Na wszystkich dokumentach dotyczących Projektu tj. dokumentacja przetargowa, umowy z wykonawcami oraz korespondencja stosowane są logotypy zgodnie z "Wytycznymi w zakresie informacji i promocji programów operacyjnych polityki spójności na lata 2014-2020".</p> <p>Promocja projektu - materiały opisujące projekt, materiały informacyjne i reklamowe inwestycji zostaną umieszczone na portalu wrotopodlasia.pl i PZDW w Białymstoku. Projekt podczas realizacji będzie oznaczony specjalnymi tablicami informacyjnymi, umieszczonymi bezpośrednio na placu budowy. Po jego zakończeniu tablice informacyjne zostaną zastąpione tablicami pamiątkowymi zgodnie z wytycznymi Ministra Infrastruktury i Rozwoju.</p> <p>Beneficjent w sposób wyraźny będzie informować o fakcie, że realizowany projekt został wybrany w ramach programu operacyjnego współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020</p> <p>Zobowiązania w zakresie promocji będą realizowane z poszanowaniem wszelkich wymogów określonych w „Podręczniku wnioskodawcy i beneficjenta programów polityki spójności 2014-2020 w zakresie informacji i promocji”.</p>

<b>IV.9 Trwałość projektu</b>
-------------------------------



Beneficjent zobowiązuje się do zachowania trwałości projektu przez 5 lat od zakończenia realizacji, zgodnie z art. 71 rozporządzenia PE i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. Tym samym nie zająd okoliczności, które stanowiłyby istotną modyfikację projektu. Byłaby nią: -modyfikacja mająca wpływ na charakter lub warunki realizacji projektu lub powodująca uzyskanie nieuzasadnionej korzyści przez przedsiębiorstwo lub podmiot publiczny, -modyfikacja wynikająca ze zmiany charakteru własności elementu infrastruktury/środków trwałych albo z zaprzestania działalności. W okresie trwałości nie zaistnieją więc okoliczności, które można byłoby zakwalifikować jako: -podmiotową zmianę własności wytworzonego majątku/zmianę własności elementu projektu, -prawne przeniesienie własności na inny podmiot, na mocy umowy sprzedaży, zamiany, darowizny, przekazania lub innej umowy służącej przeniesieniu własności rzeczy, -zaprzestanie działalności, które oznacza trwałe przerwanie działań bezpośrednio związanych z realizowanym projektem. Ponadto, działania niedozwolone w okresie trwałości projektu to: -zmiana charakteru realizacji projektu, która dotyczy przede wszystkim: stopnia osiągania zakładanych wskaźników realizacji projektu, realizacji celów projektu, okoliczności towarzyszące pogorszeniu wskaźników, -zmiana warunków realizacji projektu, gdzie: warunki realizacji projektu to te wszystkie elementy, niewynikające bezpośrednio z wkładu finansowego, mające negatywny wpływ na osiągnięcie/utrzymanie celów projektu.

Trwałość finansowa projektu zostanie zapewniona zarówno na etapie realizacji inwestycji, jak również w trakcie eksploatacji. W pierwszym przypadku Beneficjent posiada środki zabezpieczone w budżecie Województwa Podlaskiego z przeznaczeniem na realizację inwestycji drogowych na 2017r. W wieloletniej prognozie finansowej w roku 2017 zagwarantowano na budowę i przebudowę dróg wojewódzkich łącznie 55,87mln zł, z czego na przedsięwzięcia przeprowadzane ze środków własnych 22mln zł. W 2017, a więc w momencie rozpoczęcia robót budowlanych wskaźnik planowanej łącznej kwoty spłaty zobowiązań, o którym mowa w art. 243 ust.1 ustawy o finansach publicznych do dochodów ogółem, bez uwzględnienia zobowiązań związku współtworzonego przez jednostkę samorządu terytorialnego i bez uwzględnienia ustawowych wyłączeń przypadających na dany rok wyniesie 4,46% i będzie niższy aniżeli dopuszczalny wskaźnik spłaty zobowiązań określony w art. 243 ustawy, po uwzględnieniu ustawowych wyłączeń, obliczony w oparciu o plan trzech kwartałów roku poprzedzającego rok budżetowy, jak również w oparciu o wykonanie roku poprzedzającego rok budżetowy odpowiednio o 0,83 p.p. oraz 1,91 p.p.. Dane finansowe dowodzą zatem, iż nie istnieje zagrożenie dla rozpoczęcia zadania inwestycyjnego. Zmodernizowana droga będzie posiadała całkowicie nową konstrukcję, zostanie dostosowana do odpowiedniej kategorii ruchu. Dobre parametry techniczne sprawiają, iż w ciągu wielu lat od momentu oddania inwestycji do użytkowania Beneficjent praktycznie nie będzie ponosił nakładów związanych z większymi remontami. W chwili obecnej przeprowadza on co pewien czas zabiegi poprawiające stan jezdni, w związku z czym wydatki tego typu zmniejszają się w porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym. Poza tym Wnioskodawca będzie zobowiązany do pokrywania kosztów bieżącego utrzymania drogi (likwidacja śliskości zimowej, uzupełnienie oznakowania, etc.) w wymiarze zbliżonym do obecnego. Tak więc na poziomie operacyjnym powinny pojawić się nieznacznie dodatnie przepływy finansowe, co świadczy o możliwości utrzymania trwałości projektu również w fazie użytkowania drogi. Ponieważ sieć drogowa utrzymywana jest wyłącznie ze środków budżetowych, zagrożeniem dla finansowej trwałości projektu w dłuższym terminie może być ograniczenie dotacji z budżetu Województwa Podlaskiego na zadania realizowane przez PZDW. Sektor finansów publicznych w Polsce co prawda boryka się z niedoborami środków, jednak nie jest spodziewane w tym zakresie jakieś znaczące pogorszenie, które doprowadziłoby samorządy wojewódzkie do takiej sytuacji, kiedy nie byłoby w stanie finansować własnych instytucji albo też zapewnić minimalnego standardu utrzymania infrastruktury. Jeżeli nawet miałyby miejsce niekorzystne okoliczności, w wyniku których dochody Województwa uległyby zasadniczemu ograniczeniu, to z pewnością samorząd obniżyłby przede wszystkim wydatki inwestycyjne, utrzymując jednocześnie minimalny, wymagany do bieżącego funkcjonowania poziom dotacji instytucji wojewódzkich, w tym PZDW. Zważywszy powyższe okoliczności można przyjąć, że trwałość finansowa projektu jest zapewniona. Po realizacji rzeczowej jego elementy pozostaną własnością Wnioskodawcy, który będzie utrzymywał je w dobrym stanie w ramach budżetu PZDW, zapewnianego corocznie przez Województwo Podlaskie. PZDW posiada już wieloletnią historię i jest jednostką wykonującą obowiązki w zakresie realizacji inwestycji drogowych, jak i utrzymania sieci dróg wojewódzkich.

## V. Harmonogram realizacji projektu

V.1 Termin rozpoczęcia realizacji projektu	2015-10-31			
V.2 Planowany termin rzeczowego zakończenia realizacji projektu - podpisanie końcowego protokołu odbioru	2018-11-30			
V.3 Planowany termin finansowego zakończenia realizacji projektu	2018-12-10			
V.4 Zakres rzeczowy projektu				
Zakres rzeczowy projektu - Zadanie 1				
Nazwa zadania	Data rozpoczęcia	Data zakończenia	Wydatek rzeczywiście poniesiony	Wydatek rozliczany ryczałtowo
Dokumentacja projektowa	2015-10-31	2016-12-28	Tak	Nie
Opis działań planowanych do realizacji				
opracowanie dok projektowo-wykonawczej: Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 673 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą tech. na odcinku Dąbrowa Białostocka-Sokołka				

Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach  
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020

Zakres rzeczowy projektu - Zadanie 2				
Nazwa zadania	Data rozpoczęcia	Data zakończenia	Wydatek rzeczywiście poniesiony	Wydatek rozliczany ryczałtowo
Roboty drogowe	2017-02-17	2018-11-30	Tak	Nie
<b>Opis działań planowanych do realizacji</b>				
wykonanie robót drogowych branże m.in: drogowa drogowe obiekty inżynierskie wodociągowa sanitarna melioracyjna elektroenergetyczna telekomunikacyjna bez kanału technologicznego				
Zakres rzeczowy projektu - Zadanie 3				
Nazwa zadania	Data rozpoczęcia	Data zakończenia	Wydatek rzeczywiście poniesiony	Wydatek rozliczany ryczałtowo
Nadzór inwestorski	2017-03-15	2018-11-30	Tak	Nie
<b>Opis działań planowanych do realizacji</b>				
usługa związana z zapewnieniem ciągłego nadzoru na inwestycji w trakcie jej realizacji				
Zakres rzeczowy projektu - Zadanie 4				
Nazwa zadania	Data rozpoczęcia	Data zakończenia	Wydatek rzeczywiście poniesiony	Wydatek rozliczany ryczałtowo
Badania laboratoryjne	2017-03-10	2018-11-30	Tak	Nie
<b>Opis działań planowanych do realizacji</b>				
obsługa laboratoryjna inwestycji obejmująca wykonanie niezbędnych badań laboratoryjnych związanych z realizacją projektu				
Zakres rzeczowy projektu - Zadanie 5				
Nazwa zadania	Data rozpoczęcia	Data zakończenia	Wydatek rzeczywiście poniesiony	Wydatek rozliczany ryczałtowo
Wykupy gruntów	2017-04-06	2018-11-30	Tak	Nie
<b>Opis działań planowanych do realizacji</b>				
zakup nieruchomości na mocy decyzji Wojewody Podlaskiego orzekających o ustaleniu odszkodowania za nieruchomości przejęte z mocy prawa na rzecz Województwa Podlaskiego na podstawie ostatecznej decyzji Wojewody Podlaskiego Nr 12/2016 z 02.09.2016r.				
Zakres rzeczowy projektu - Zadanie 6				
Nazwa zadania	Data rozpoczęcia	Data zakończenia	Wydatek rzeczywiście poniesiony	Wydatek rozliczany ryczałtowo
Kanał technologiczny	2017-02-17	2018-11-30	Tak	Nie
<b>Opis działań planowanych do realizacji</b>				
roboty związane z wykonaniem kanału technologicznego tj. m.in.: wykopy, przewiertki mechaniczne, budowa studni kablowych, ułożenie rur, badanie szczelności, roboty pomiarowe				

## VI. Wskaźniki

VI.1.1 Wskaźniki produktu - kluczowe/specyficzne dla programu					
Lp.	Kod	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa
1	411	Długość przebudowanych dróg wojewódzkich	km	0,00	6,52
<b>Źródło pozyskania informacji</b>					
protokół ostatecznego odbioru robót – spisany komisyjnie przez wszystkie strony biorące udział w procesie budowlanym					
<b>Sposób monitorowania i pomiaru wskaźnika</b>					



Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach  
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020

Podstawą do potwierdzenia długości przebudowanego odcinka drogi tj.: długości przebudowanych dróg wojewódzkich będzie protokół ostatecznego odbioru robót – spisany komisyjnie przez wszystkie strony biorące udział w procesie budowlanym (wraz z gestorami sieci) po zakończeniu całej inwestycji, gdzie stwierdzona i potwierdzona jednorazowo zostanie dokładna długość przebudowanego odcinka drogi wojewódzkiej.

Lp.	Kod	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa
2	411	Długość wybudowanych dróg wojewódzkich	km	0,00	24,43

**Źródło pozyskania informacji**

protokół ostatecznego odbioru robót – spisany komisyjnie przez wszystkie strony biorące udział w procesie budowlanym

**Sposób monitorowania i pomiaru wskaźnika**

Podstawą do potwierdzenia długości nowo-wybudowanego odcinka drogi tj.: długości wybudowanych dróg wojewódzkich będzie protokół ostatecznego odbioru robót – spisany komisyjnie przez wszystkie strony biorące udział w procesie budowlanym (wraz z gestorami sieci) po zakończeniu całej inwestycji, gdzie stwierdzona i potwierdzona jednorazowo zostanie dokładna długość nowo-wybudowanego odcinka drogi wojewódzkiej.

Lp.	Kod	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa
3	411	Liczba projektów w zakresie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego	szt.	0,00	1,00

**Źródło pozyskania informacji**

protokół ostatecznego odbioru robót – spisany komisyjnie przez wszystkie strony biorące udział w procesie budowlanym

**Sposób monitorowania i pomiaru wskaźnika**

Podstawą do potwierdzenia liczby projektów w zakresie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (w rozumieniu ilości zakończonych projektów z zakresu transportu drogowego znacząco podnoszących parametry drogi) będzie protokół ostatecznego odbioru robót – spisany komisyjnie przez wszystkie strony biorące udział w procesie budowlanym (wraz z gestorami sieci) po zakończeniu całej inwestycji.

**VI.1.2 Wskaźniki produktu - specyficzne dla projektu**

**VI.2.1 Wskaźniki rezultatu - kluczowe/specyficzne dla programu**

**VI.2.2 Wskaźniki rezultatu - specyficzne dla projektu**

Lp.	Kod	Nazwa wskaźnika	Rok docelowy	Jednostka miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa
1	brak	Skrócenie czasu przejazdu pomiędzy dwoma punktami sieci	2018	% (procent)	0,00	37,60

**Źródło pozyskania informacji**

Protokół pomiaru czasu przejazdu sporządzany corocznie przez pracowników PZDW w czasie trwania projektu.

**Sposób monitorowania i pomiaru wskaźnika**

Monitorowanie i pomiar wskaźnika będzie wykonywane przez pracowników Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku po zakończeniu realizacji Projektu w ramach środków własnych.  
Wskaźnik rezultatu dotyczący skrócenia czasu przejazdu pomiędzy dwoma punktami sieci zostanie osiągnięty wraz z zakończeniem realizacji Projektu, czyli w 2018 roku a następnie będzie mierzony w rocznych odstępach celem potwierdzenia braku degradacji trasy ograniczającej osiągnięte oszczędności czasu. Wynikiem pomiarów będzie Protokół pomiaru czasu przejazdu sporządzany corocznie przez pracowników PZDW w czasie trwania projektu.

Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach  
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020

## VII. Budżet

### VII.1 Wydatki rzeczywiście poniesione

Lp.	Opis kosztu w danej kategorii	Kategoria kosztu	Rodzaj limitu	Pomoc publiczna	Kwalifikowalność VAT / Stawka VAT	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne		% dofinansowania	Dofinansowanie
								w tym VAT		
Zadanie 1 - Dokumentacja projektowa										
1	opracowanie dok projektowo-wykonawczej: Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 673 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą tech.	Dokumentacja techniczna	nie dotyczy	Nie	Tak / 23%	615 000,00	0,00	0,00	0,00%	0,00
Razem:						615 000,00	0,00	0,00		0,00
Zadanie 2 - Roboty drogowe										
1	wykonanie robót drogowych branże m.in: drogowa drog obiekty inż wodociągowa sanitarna melioracyjna elektroenerget telekom bez kanału technologicznego	Roboty drogowe	nie dotyczy	Nie	Tak / 23%	79 933 301,58	79 933 301,58	14 946 877,53	85,00%	67 943 306,34
Razem:						79 933 301,58	79 933 301,58	14 946 877,53		67 943 306,34
Zadanie 3 - Nadzór inwestorski										
1	usługa związana z zapewnieniem ciągłego nadzoru na inwestycji w trakcie jej realizacji	Nadzór inwestorski	nie dotyczy	Nie	Tak / 23%	968 010,00	968 010,00	181 010,00	85,00%	822 808,50
Razem:						968 010,00	968 010,00	181 010,00		822 808,50
Zadanie 4 - Badania laboratoryjne										
1	badania laboratoryjne zgodnie z wymaganiami zapewniające obsługę laboratoryjną nad realizacją inwestycji oraz wyk. niezbędnych ekspertyz dot. projektu	Usługi pozostałe	nie dotyczy	Nie	Tak / 23%	734 279,25	734 279,25	137 304,25	85,00%	624 137,36
Razem:						734 279,25	734 279,25	137 304,25		624 137,36
Zadanie 5 - Wykupy gruntów										
1	zakup nieruchomości na mocy decyzji Wojewody Podlaskiego orzekających o ustaleniu odszkodowania za nieruchomości przejęte na rzecz Województwa Podl.	Obowiązkowy wykup nieruchomości wynikający z ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania (zakup gruntu)	zakup gruntów	Nie	Tak / np.	7 000 000,00	7 000 000,00	0,00	85,00%	5 950 000,00
Razem:						7 000 000,00	7 000 000,00	0,00		5 950 000,00
Zadanie 6 - Kanał technologiczny										



Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach  
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020

1	roboty związane z wykonaniem kanału technologicznego tj. m.in.: wykopy przewiertu mechaniczne budowa studni kablowych ułożenie rur badanie szczelności	Roboty drogowe	nie dotyczy	Nie	Nie / 23%	2 930 954,58	2 382 889,90	0,00	85,00%	2 025 456,41
Razem:						2 930 954,58	2 382 889,90	0,00		2 025 456,41
Ogółem wydatki rzeczywiście poniesione:						92 181 545,41	91 018 480,73	15 265 191,78		77 365 708,61

## VII.2 Wydatki rozliczane ryczałtowo

Lp.	Rodzaj ryczałtu	Rodzaj limitu	Nazwa ryczałtu	Informacje dotyczące ryczałtów		Pomoc publiczna	Kwalifikowalność VAT / Stawka VAT	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne		% dofinansowania	Dofinansowanie
				Nazwa wskaźnika/Wysokość stawki/Stawka ryczałtowa	Wartość wskaźnika/Liczba stawek					w tym VAT		
Ogółem wydatki rozliczane ryczałtowo:								0,00	0,00	0,00		0,00

## VII.3 Podsumowania

### Podsumowania wydatków ogółem projektu

	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne	w tym VAT	Dofinansowanie	Udział %
Ogółem wydatki rzeczywiście poniesione	92 181 545,41	91 018 480,73	15 265 191,78	77 365 708,61	100,00
Ogółem wydatki rozliczane ryczałtowo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ogółem wydatki w projekcie	92 181 545,41	91 018 480,73	15 265 191,78	77 365 708,61	
- w tym koszty pośrednie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- w tym koszty bezpośrednie	92 181 545,41	91 018 480,73	15 265 191,78	77 365 708,61	100,00

### Podsumowanie w ramach zadań

L.p.	Nazwa zadania	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne	Dofinansowanie	Udział %
1	Zadanie 1 - Dokumentacja projektowa	615 000,00	0,00	0,00	0,00
2	Zadanie 2 - Roboty drogowe	79 933 301,58	79 933 301,58	67 943 306,34	87,82
3	Zadanie 3 - Nadzór inwestorski	968 010,00	968 010,00	822 808,50	1,06
4	Zadanie 4 - Badania laboratoryjne	734 279,25	734 279,25	624 137,36	0,81
5	Zadanie 5 - Wykupy gruntów	7 000 000,00	7 000 000,00	5 950 000,00	7,69
6	Zadanie 6 - Kanał technologiczny	2 930 954,58	2 382 889,90	2 025 456,41	2,62
Razem:		92 181 545,41	91 018 480,73	77 365 708,61	

Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach  
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020

**Podsumowanie w ramach kategorii kosztów**

L.p.	Nazwa kategorii kosztu	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne	Dofinansowanie	Udział %
1	Dokumentacja techniczna	615 000,00	0,00	0,00	0,00
2	Nadzór inwestorski	968 010,00	968 010,00	822 808,50	1,06
3	Obowiązkowy wykup nieruchomości wynikający z ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania (zakup gruntu)	7 000 000,00	7 000 000,00	5 950 000,00	7,69
4	Roboty drogowe	82 864 256,16	82 316 191,48	69 968 762,75	90,44
5	Usługi pozostałe	734 279,25	734 279,25	624 137,36	0,81
<b>Razem:</b>		<b>92 181 545,41</b>	<b>91 018 480,73</b>	<b>77 365 708,61</b>	

**Podsumowanie w ramach kategorii podlegających limitom**

L.p.	Nazwa kategorii kosztu	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne	Dofinansowanie	Udział %
1	Wydatki poniesione na zakup gruntów	7 000 000,00	7 000 000,00	5 950 000,00	7,69
2	Wkład rzeczowy	0,00	0,00	0,00	0,00
3	cross - financing	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Razem:</b>		<b>7 000 000,00</b>	<b>7 000 000,00</b>	<b>5 950 000,00</b>	

**Podsumowanie w ramach Rozporządzeń pomocowych**

L.p.	Nazwa Rozporządzenia	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne	Dofinansowanie
<b>Razem:</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

**VII.4.1 Planowany harmonogram ponoszenia wydatków**



Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach  
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020

Rok	Kwartał	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne	Dofinansowanie				
				Ogółem	EFRR	w tym Budżet Państwa (pomoc publiczna)	w tym Budżet Państwa (poza pomocą publiczną)	Razem Budżet Państwa
2015	Kwartał IV	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	<b>Razem:</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2016	Kwartał I	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Kwartał II	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Kwartał III	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Kwartał IV	615 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	<b>Razem:</b>	615 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2017	Kwartał I	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Kwartał II	6 106 009,36	6 106 009,36	5 190 107,96	5 190 107,96	0,00	0,00	0,00
	Kwartał III	4 801 250,51	4 555 059,42	3 871 800,51	3 871 800,51	0,00	0,00	0,00
	Kwartał IV	11 404 549,53	11 352 133,07	9 649 313,11	9 649 313,11	0,00	0,00	0,00
	<b>Razem:</b>	22 311 809,40	22 013 201,85	18 711 221,58	18 711 221,58	0,00	0,00	0,00
2018	Kwartał I	5 561 943,00	5 561 943,00	4 727 651,55	4 727 651,55	0,00	0,00	0,00
	Kwartał II	7 415 026,44	7 415 026,44	6 302 772,47	6 302 772,47	0,00	0,00	0,00
	Kwartał III	14 019 863,06	14 019 863,06	11 916 883,60	11 916 883,60	0,00	0,00	0,00
	Kwartał IV	42 257 903,51	42 008 446,38	35 707 179,41	35 707 179,41	0,00	0,00	0,00
	<b>Razem:</b>	69 254 736,01	69 005 278,88	58 654 487,03	58 654 487,03	0,00	0,00	0,00
	<b>Ogółem dla projektu:</b>	92 181 545,41	91 018 480,73	77 365 708,61	77 365 708,61	0,00	0,00	0,00

VII.4.2 Struktura finansowania projektu w zakresie pomocy publicznej

Zakres projektu	Wartość ogółem	Koszty kwalifikowalne	Dofinansowanie		Wkład własny
			Ogółem	EFRR	

Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach  
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020

VII.5 Źródła finansowania wydatków projektu - ogółem dla projektu

Źródło finansowania wydatków projektu		Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne
<b>Finansowanie ogółem</b>			
Dofinansowanie + Środki krajowe	PLN	92 181 545,41	91 018 480,73
	%	100,00	100,00
<b>Wartość dofinansowania</b>			
Wartość dofinansowania ogółem w tym	PLN	77 365 708,61	77 365 708,61
	%	83,92	84,99
EFRR	PLN	77 365 708,61	77 365 708,61
	%	83,92	84,99
Budżet Państwa	PLN	0,00	0,00
	%	0,00	0,00
Budżet Państwa (pomoc publiczna)	PLN	0,00	0,00
	%	0,00	0,00
Budżet Państwa (poza pomocą publiczną)	PLN	0,00	0,00
	%	0,00	0,00
<b>Środki krajowe</b>			
Krajowe środki ogółem, w tym:	PLN	14 815 836,80	13 652 772,12
	%	16,07	15,00
Krajowe środki publiczne, w tym:	PLN	14 815 836,80	13 652 772,12
	%	16,07	15,00
Budżet województwa	PLN	14 815 836,80	13 652 772,12
	%	16,07	15,00
<b>SUMA:</b>	PLN	92 181 545,41	91 018 480,73



### VIII.1 Lista załączników

L.p.	Nazwa załącznika	
1	Studium wykonalności	TAK
2	Biznes plan	NIE DOTYCZY
3	Dokumenty związane z przeprowadzeniem postępowania oceny oddziaływania na środowisko	TAK
4	Kopia pozwolenia na budowę lub zgłoszenia budowy/dokumenty dotyczące zagospodarowania przestrzennego	TAK
5	Wyciąg z dokumentacji technicznej	TAK
6	Kosztorys inwestorski	TAK
7	Potwierdzenie prawa do dysponowania gruntem lub obiektami - oświadczenie o prawie do dysponowania nieruchomością na cele realizacji projektu	TAK
8	Oświadczenie Beneficjenta o braku możliwości odzyskania podatku VAT	TAK
9	Dokumenty finansowe	TAK
10	Oświadczenie o przetwarzaniu swoich danych osobowych	TAK
11	Oświadczenie hydrotechniczne	NIE DOTYCZY

## IX.1 Lista oświadczeń

Wnioskodawca oświadcza, że:

- zapoznał się z Regulaminem Konkursu i akceptuje jego zasady,
- w przypadku otrzymania dofinansowania na realizację Projektu nie naruszy zasady zakazu podwójnego finansowania, oznaczającej niedozwolone zrefundowanie całkowite lub częściowe danego wydatku dwa razy ze środków publicznych (unijnych lub krajowych),
- nie pozostaje w stanie upadłości, pod zarządem komisyjnym, nie znajduje się w toku likwidacji lub postępowania upadłościowego,
- zapewni wystarczające środki finansowe gwarantujące płynną i terminową realizację projektu przedstawionego w niniejszym wniosku,
- nie podlega wykluczeniu z ubiegania się o dofinansowanie na podstawie:
  - art. 207 ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych,
  - art. 12 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 czerwca 2012 r. o skutkach powierzania wykonywania pracy cudzoziemcom przebywającym wbrew przepisom na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
  - art. 9 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 28 października 2002 r. o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary,
- wyraża zgodę na przetwarzanie danych osobowych zawartych w dokumentacji aplikacyjnej i związanych z realizacją projektu do celów związanych z oceną i realizacją projektu, realizacją obowiązków informacyjnych oraz na potrzeby badań ewaluacyjnych zgodnie z Ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 o ochronie danych osobowych,
- wyraża zgodę na udział w badaniach ewaluacyjnych mających na celu ocenę procesu wdrażania Programu,
- zgodnie z art. 24 ust. 1 Ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 o ochronie danych osobowych, został poinformowany i przyjął do wiadomości, że:
  - administratorem danych osobowych jest Zarząd Województwa Podlaskiego (Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego w Białymstoku, ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego 1, 15-888 Białystok);
  - dane osobowe będą przetwarzane wyłącznie w celach oceny i realizacji projektu, realizacji obowiązków informacyjnych oraz na potrzeby badań ewaluacyjnych i nie będą udostępnione odbiorcom danych w rozumieniu Ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 o ochronie danych osobowych;
  - ma prawo dostępu do treści danych i ich poprawiania;
  - podanie danych jest dobrowolne, jednak brak zgody na ich podanie we wniosku jest równoznaczne z brakiem możliwości aplikowania o dofinansowanie projektu;

**Klauzula o ochronie informacji i tajemnic zawartych w dokumentacji aplikacyjnej (tj. wniosku o dofinansowanie i załącznikach).**



zobowiązuję właściwe instytucje (w tym Instytucję Zarządzającą oraz Instytucję Pośredniczącą) do zagwarantowania ochrony oznaczonych informacji i tajemnic zawartych w dokumentacji aplikacyjnej (tj. wniosku o dofinansowanie i załącznikach)

**Podstawa prawna ochrony ww. informacji i tajemnic ze względu na status wnioskodawcy oraz uzasadnienie:**

**Wykaz elementów zastrzeżonych oznaczonych w dokumentacji aplikacyjnej:**



Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za podanie fałszywych danych lub złożenie fałszywych oświadczeń co do okoliczności o istotnym znaczeniu dla uzyskania wsparcia.

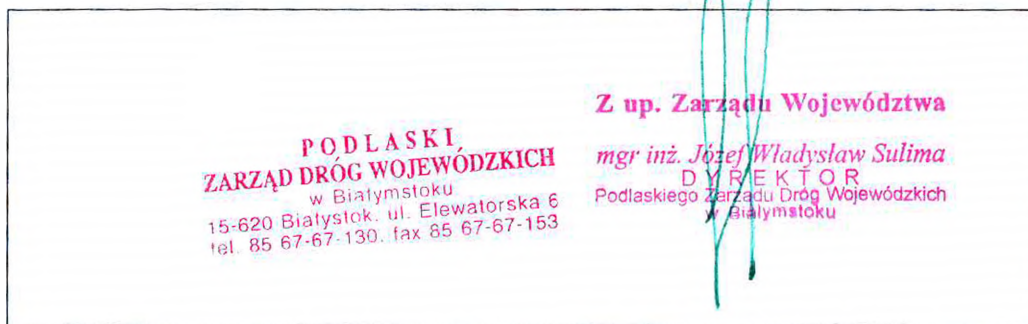
**Józef Władysław Sulima**

Imię i Nazwisko

**Dyrektor PZDW**

Stanowisko





Podpis i pieczęć

**2018-02-23**

Data (rrrr-mm-dd)

SKARBNIK  
WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO

Henryk Gryko

