

**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

Białystok 9 sierpień 2016r.

**PRU.70.0.2016**



**Urząd Marszałkowski**  
**Województwa Podlaskiego**  
**Departament Rozwoju Regionalnego**  
ul. Poleska 89  
15-874 Białystok

W odpowiedzi na pismo z dnia 8 sierpnia 2016 r. (sygnatura DRR-II.411.83.2016) Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jako podmiot reprezentujący Beneficjenta/ Wnioskodawcę - Województwo Podlaskie przesyła w załączeniu Instytucji Zarządzającej RPOWP skorygowane fisze projektowe projektów pozakonkursowych dotyczących dróg wojewódzkich w ramach PI 7b ujętych na liście rankingowej zadań inwestycyjnych dla sieci dróg wojewódzkich w „Regionalnym planie transportowym województwa podlaskiego na lata 2014-2020” dotyczące Projektów: „Dąbrowa Białostocka - Sokółka - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 673” i „Ciechanowiec - Ostrożany - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 690”.

Jednocześnie skorygowano w fiszach:

ad. I. Uwagi ogólne:

- ad.1. Skorygowano planowany termin złożenia wniosku o dofinansowanie na wrzesień 2016r. z uwagi na wszczęcie procedury przetargowej (brak umowy/decyzji ws dofinansowania uniemożliwi rozstrzygnięcie postępowania z uwagi na brak zabezpieczonych środków);
- ad.2. W fiszach skorygowano wskaźniki tylko te, które dotyczą projektów natomiast nie występujące usunięto;
- ad.3. Dla każdego zadania, przedstawionego w punkcie 4. fiszy określono szacunkowy harmonogram ich realizacji odrębnie;
- ad.4. W punkcie 9 fiszy skorygowano opis i pozostawiono jedynie opis rzeczywistego bezpośredniego powiązania przedsięwzięcia z inwestycjami zrealizowanymi, realizowanymi lub planowanymi do realizacji komplementarnymi z projektem, którego dotyczy fisza projektowa;
- ad.5. W pkt. 10 fiszy skorygowano i uzupełniono zgodnie z zaleceniami IZ RPOWP wskaźniki;

Ponadto skorygowano w fiszach:

ad.II. Uwagi szczegółowe:

**ad.1. Dąbrowa Białostocka- Sokółka- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 673**

ad.1.1. Niespójność pomiędzy przewidywanym terminem zakończenia realizacji projektu określonym w fiszce (2018r.) w odniesieniu do informacji określonej w RPT, zgodnie z którą planowany termin zakończenia robót budowlanych to 2017r. wynika z podstawowego założenia, iż PZDW planowało rozpoczęcie już samej realizacji na początku (I/II kwartał) 2016 roku co przy wymogach zastosowanych technologii (z uwagi na znaczący zakres rzeczowy zadania powstaje konieczność dwóch pełnych okresów/ sezonów roboczych tzn.: czas robót nie obejmujący okresów zimowych) mogło się zakończyć w IV kwartale 2017 roku. Natomiast z uwagi na przesunięcie terminu umożliwiającego rozpoczęcie robót w perspektywie niezbędnego pod względem technologicznym czasu (2 sezony bez okresów zimowych) nastąpiło także przesunięcie zakończenia robót na IV kwartał 2018r.;

ad.1.2. Wzrost wartości całkowitej/kosztów kwalifikowalnych projektu w stosunku do wartości w RPT spowodowany jest bieżącą zmianą wartości robót, cen jednostkowych, wartości nieruchomości specyfiki i charakteru realizacji projektu zastosowanych technologii oraz perspektywą robót wykonywanych (wartości przetargów w województwie podlaskim w 2015 i 2016 roku – na podstawie danych ogólnodostępnych). Dodatkowo należy podkreślić, iż uprzednie informacje wysyłane do RPT ws wartości całkowitej Projektu były przekazywane jako szacunkowe z uwagi na brak ostatecznej wersji dokumentacji projektowo-wykonawczej, która dopiero dookreśliła ostateczne rozwiązania m.in. technologiczne, projektowe a co za tym idzie uzupełniła

2/2



koszty ostateczne do przedstawionego poziomu. Należy pamiętać, iż dopiero postępowanie przetargowe zweryfikuje/określi dokładną finalną wartość Projektu;

ad.1.3. Uzupełniono opis w zakresie opisu funkcji drogi;

ad.1.4. Ostatecznie skorygowano długość całego odcinka z uwagi na ukończoną dokumentację projektowo-wykonawczą określającą dokładną długość trasy na 30,95 km (uwzględniając zakres rzeczowy, technologiczny, obejścia miejscowości korekty łuków itp. dokładnie wyznaczając początek i koniec inwestycji). Niespójność wynikała z użytych zaokrągleń i szacowanych wartości (wcześniej bez dokumentacji projektowej) (natomiast w pkt. 10 łączna wartość wskaźników jest w zaokrągleniu i dodatkowo dookreślona jako „około” – nie mniej jednak skorygowano wartość do 30,95 km w całej fiszy). W RPT podane informacje były przekazane bez ostatecznych rozwiązań bez dokumentacji projektowej i bez ustalonego finalnie początku i końca przebudowy drogi (rozbieżność nie była zamierzona wynikała z braku wszystkich danych).

ad.1.5. Przewidywany zakres rzeczowy inwestycji jest niezbędny do dostosowania nowobudowanej drogi do określonych prawem (rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie - t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 124) standardów technicznych i użytkowych. By tak się stało przebudowana musi być kolidująca z nowym rozwiązaniem istniejąca infrastruktura techniczna (tzw. uzbrojenie inżynieryjne), na którą w przypadku budowy i rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 673 składa się: sieć elektroenergetyczna (linie WN, SN i nn), sieć wodociągowa (magistrale, przyłącza), sieć kanalizacyjna (kanalizacja sanitarna) i sieć drenarska. W efekcie przebudowy ww. sieci powstają nowe jej elementy, stanowiące nową infrastrukturę techniczną. Budowa sieci teletechnicznej i fragmentarycznej sieci oświetleniowej to również prawny obowiązek zarządcy dróg, który w pierwszym przypadku zobligowany jest ustawowo (ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych) do zlokalizowania w pasie drogowym kanału technologicznego, którym zainteresowany jest określony podmiot (w tym przypadku administrator szerokopasmowej sieci internetowej), w drugim zaś przepisy obligują go do zapewnienia oświetlenia skrzyżowań w ciągu dróg wojewódzkich.

## ad.2. Ciechanowiec -Ostrożany- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 690

ad.2.1. Wzrost wartości całkowitej/kosztów kwalifikowalnych projektu w stosunku do wartości w RPT spowodowany jest bieżącą zmianą wartości robót, cen jednostkowych, wartości nieruchomości specyfiki i charakteru realizacji projektu zastosowanych technologii oraz perspektywą robót wykonywanych (wartości przetargów w województwie podlaskim w 2015 i 2016 roku – na podstawie danych ogólnodostępnych) (przedstawiane dane w RPT były szacunkowe i dopiero postępowanie przetargowe określi dokładną wartość);

ad.2.2. Uzupełniono informację o wykonaniu Studium Wykonalności (skorygowano pkt 8. fiszy);

ad.2.3. Wskazano konkretny miesiąc i rok rozpoczęcia realizacji projektu;

ad.2.4. Niespójność pomiędzy całkowitą długością inwestycji określoną w RPT (18,99 km) i w fiszy (18,95 km) wynika z korekty łuków co przekłada się w projekcie na skrócenie de facto długości drogi natomiast podana w RPT długość nie uwzględniała tego i została przedstawiona literalnie (jest to oczywista niezamierzona omyłka zwłaszcza, iż w fiszce długości są z określeniem „około”);

ad.2.5. Niespójność dotycząca daty uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji (rok 2015 w RPT) wynika z oczywistej niezamierzonej pomyłki pisarskiej (była to data uzyskania ZRiD a nie Decyzji Środowiskowej i stąd powstała rozbieżność.

Ponadto zgodnie z zaleceniami IZ RPOWP przekazano wersje elektroniczne fisz na: [dr.sekretariat@wrotapodlasia.pl](mailto:dr.sekretariat@wrotapodlasia.pl)

Z up. Zarządu Województwa

mgr inż. Józef Włodzisław Sulima  
D Y R E K T O R  
Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich  
w Białymstoku

Sprawa prowadzi:

Artur Żuraw, tel. 085 67 67 148, [artur.zuraw@pzdw.wrotapodlasia.pl](mailto:artur.zuraw@pzdw.wrotapodlasia.pl)  
Wydział ds. Korzystania z Programów Regionalnych i Urlojnych

mgr Artur Żuraw

2016.08.29



**Artur Żuraw**

---

**Od:** Artur Żuraw  
**Wysłano:** 9 sierpnia 2016 12:19  
**Do:** drr.sekretariat@wrotapodlasia.pl; wioletta.dabrowska@wrotapodlasia.pl;  
monika.idzkowska@wrotapodlasia.pl  
**DW:** Józef Sulima  
**Temat:** popr fisze OC 690 i DBS 673  
**Załączniki:** fisz CO 690.pdf; fisza DBS 673.pdf; pismo popr fisze.pdf; zał1 fiszka CO 690  
popr.docx; zał1 fiszka DBS 673 popr.docx

W odpowiedzi na pismo z dnia 8 sierpnia 2016 r. (sygnatura DRR-II.411.83.2016) Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jako podmiot reprezentujący Beneficjenta/ Wnioskodawcę - Województwo Podlaskie przesyła w załączeniu Instytucji Zarządzającej RPOWP skorygowane fisze projektowe projektów pozakonkursowych dotyczących dróg wojewódzkich w ramach PI 7b ujętych na liście rankingowej zadań inwestycyjnych dla sieci dróg wojewódzkich w „Regionalnym planie transportowym województwa podlaskiego na lata 2014-2020” dotyczące Projektów: „Dąbrowa Białostocka - Sokółka - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 673” i „Ciechanowiec - Ostrożany - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 690” (w załączeniu).

Pozdrawiam,

Artur Żuraw

Wydział ds. Korzystania z Programów Regionalnych i Unijnych

tel. +48 (85) 67 67 148

faks +48 (85) 67 67 153

e-mail: [artur.zuraw@pzdw.wrotapodlasia.pl](mailto:artur.zuraw@pzdw.wrotapodlasia.pl)

Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku

ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok

[www.pzdw.bialystok.pl](http://www.pzdw.bialystok.pl)





Załącznik nr 1 do informacji dotyczącej identyfikacji projektów pozakonkursowych dotyczących budowy/przebudowy dróg wojewódzkich w ramach PI 7b oraz inwestycji kolejowych w ramach PI 7d zgłoszonych w ramach Regionalnego planu transportowego województwa podlaskiego na lata 2014-2020

**Fisza projektowa dotycząca dróg wojewódzkich**  
**Projekt zgłoszony w ramach trybu pozakonkursowego w ramach RPOWP 2014-2020<sup>1</sup>**

1	Nazwa projektu (tytuł projektu lub zakres) <i>Można użyć roboczej nazwy określającej istotę lub zakres przedmiotowy projektu</i>	<b>Ciechanowiec - Ostrożany – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 690</b> <i>(przedsięwzięcie będzie dotyczyć budowy i rozbudowy drogi wojewódzkiej Nr 690 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Ciechanowiec - Ostrożany)</i>					
2a	Wnioskodawca (dane kontaktowe) <sup>2</sup>	Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jako podmiot reprezentujący Beneficjenta/ Wnioskodawcę - Województwo Podlaskie ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok					
2b	Forma prawna wnioskodawcy	wspólnota samorządowa - województwo					
2c	Dane osoby/jednostki do kontaktu w sprawie projektu (nr tel., e-mail)	Józef Władysław Sulima 085 6767130 085 6767153 <a href="mailto:sekretariat@pzd.wrotapodlasia.pl">sekretariat@pzd.wrotapodlasia.pl</a> <a href="mailto:artur.zuraw@pzd.wrotapodlasia.pl">artur.zuraw@pzd.wrotapodlasia.pl</a> <a href="mailto:radoslaw.loniewski@pzd.wrotapodlasia.pl">radoslaw.loniewski@pzd.wrotapodlasia.pl</a>					
3	Numer działania/poddziałania RPOWP 2014-2020, w ramach którego projekt będzie realizowany	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					
4	Przewidywany okres realizacji projektu (harmonogram)	Zadanie		Przewidywany termin rozpoczęcia i zakończenia – miesiąc oraz rok			
		Wykupy gruntów Roboty drogowe Nadzór Inwestorski Badania laboratoryjne Audyt		październik 2016 – marzec 2017 październik 2016 – grudzień 2018 październik 2016 – grudzień 2018 październik 2016 – grudzień 2018 styczeń 2018 – marzec 2018			
5	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (miesiąc oraz rok)	wrzesień 2016					
6	Szacowany budżet projektu	Ogółem	2015	2016	2017	2018	...
6a	Szacowana całkowita wartość projektu w PLN	77 000 000,00	340 833,00	1 034 440,00	31 758 194,00	43 866 533,00	
6b	Szacowana wartość kosztów kwalifikowalnych w PLN	77 000 000,00	340 833,00	1 034 440,00	31 758 194,00	43 866 533,00	
6c	Szacowany wkład UE w PLN	65 450 000,00	289 708,05	879 274,00	26 994 464,90	37 286 553,05	
6d	Szacowany wkład własny w PLN	11 550 000,00	51 124,95	155 166,00	4 763 729,10	6 579 979,95	
7	Opis projektu <i>Należy: - opisać zakres rzeczowy projektu</i>	Projekt obejmuje przebudowę z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 690 na odcinku o długości ok. 18,95 km. Przebieg trasy przewidziano niemal w całości po istniejącym śladzie (z wyjątkiem odcinka w m. Żale – korekta					

<sup>1</sup> Należy wypełnić wszystkie pola.

<sup>2</sup> Podmiot, który zostanie wezwany przez właściwą instytucję do złożenia wniosku o dofinansowanie danego projektu i będzie uznawany za beneficjenta niniejszego projektu.

<p><i>i przewidywane rezultaty w ujęciu ilościowym i jakościowym;</i>  - przedstawić m.in. rejestrowane natężenie ruchu w 2010 r. na badanym odcinku drogi;  - przedstawić funkcję drogi, w tym opis usprawnienia połączeń</p>	<p>łuku), w wyniku czego uzyskano jej skrócenie o 0,128 km. Początek inwestycji przyjęto w Ciechanowcu na styku z przebudowanym wcześniej odcinkiem drogi (ul. Mickiewicza), natomiast jej koniec założono w m. Ostrożany, przed skrzyżowaniem z drogą powiatową nr 1711B Grodzisk – Drohiczyn, na styku z przebudowanym w ubiegłym roku odcinkiem DW 690 Ostrożany – Siemiatycze.</p> <p>Potrzeba realizacji przedsięwzięcia wynika przede wszystkim z małej szerokości jezdni, co w połączeniu z faktem występowania licznych garbów, spękań, ubytków i dziur, poszarpanych i obłamanych krawędzi, zdegradowanych poboczy pogarsza komfort podróży, a przede wszystkim obniża bezpieczeństwo użytkowników ruchu drogowego (dodatkowo należy zauważyć, iż SDR w roku 2010 wynosił 1914 natomiast w 2015 - 1902).</p> <p>W geometrii poziomej trasa ma raczej charakter prosty. Na całym odcinku jest niewiele (kilkanaście) łuków poziomych, z czego najmniejsze występują w: km 32+400, km 35+700 (R=250 m), km 38+500 (R=125 m) oraz km 39+900 (R=200 m). Na długości drogi objętej projektem dominują odcinki proste od 2 do 6 km. W przekroju podłużnym na kilku łukach pionowych brak jest widoczności.</p> <p>W ramach projektu przewidziano następujący zakres prac:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• poszerzenie jezdni z szer. 5,0÷5,5 m do szer. 7,0 m i korony do szer. 10,0 m,</li> <li>• ułożenie nowej nawierzchni bitumicznej,</li> <li>• korektę nienormatywnych łuków poziomych i pionowych,</li> <li>• korektę trasy (sprostowanie) na odc. km 37 do km 39,</li> <li>• wybudowanie ciągu pieszo-rowerowego szerokości 3,0 m o nawierzchni bitumicznej,</li> <li>• wykonanie nowego mostu jednoprzęsłowego z belek prefabrykowanych z żelbetowymi przyczółkami nad rzeką Pęchówką w km 37+464,6,</li> <li>• wybudowanie 14 przepustów stalowych karbowanych z rur <math>\varnothing</math> 80, 100, 120 cm lub stalowych karbowanych o przekroju łukowo-kołowym o wymiarach: B=1,43÷2,10 m, H=0,97÷1,55 m, natomiast pod skrzyżowaniami z drogami poprzecznymi (powiatowymi, gminnymi) przepusty stalowe <math>\varnothing</math> 60÷80 cm, a pod zjazdami z HDPE <math>\varnothing</math> 40÷50 cm,</li> <li>• poprawę funkcjonalności skrzyżowań z drogami powiatowymi i gminnymi,</li> <li>• budowę nowego ronda,</li> <li>• wykonanie zjazdów do pól, działek i posesji,</li> <li>• budowę przystanków autobusowych i wyposażenie ich w zatoki (16 szt. / 8 par) z miejscem na wiatę,</li> <li>• budowę stanowiska WITD do kontroli i ważenia pojazdów (w pobliżu Ciechanowca),</li> <li>• oświetlenie miejsc newralgicznych, tj. ronda, przejścia dla pieszych, stanowiska dla WITD,</li> <li>• przebudowę kolidującej z zadaniem infrastruktury technicznej (kable i linie energetyczne, kable i linie teletechniczne, wodociągi),</li> <li>• oznakowanie poziome i pionowe drogi.</li> </ul> <p>Odprowadzenie wód opadowych z jezdni przewiduje się jako powierzchniowe poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych umożliwiających spływ wody do obustronnych rowów. Zaprojektowano obustronne rowy trawiaste, gdzie nastąpi samooczyszczenie wód opadowych. Woda z rowów drogowych zostanie przejęta przez rzekę Pęchówkę oraz przez istniejącą sieć rowów usytuowanych poprzecznie do drogi.</p> <p><b>Cele projektu</b></p> <p>Celem ogólnym projektu jest zwiększenie wewnętrznej spójności układu</p>
--	---



		<p>komunikacyjnego regionu i poprawa stanu infrastruktury istotnej w aspekcie funkcjonowania południowej 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, DK 63) 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.</p> <p>W wyniku realizacji inwestycji zostaną osiągnięte następujące cele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• podniesienie standardu i jakości trasy poprzez wprowadzenie parametrów technicznych zgodnych z normami, rozporządzeniami i warunkami technicznymi dla danej klasy drogi,</li> <li>• zapewnienie wysokiego komfortu podróżowania,</li> <li>• zwiększenie prędkości przejazdu/zmniejszenie czasu przejazdu,</li> <li>• zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych pojazdów oraz kosztu emisji niebezpiecznych związków do atmosfery,</li> <li>• zdecydowane poprawienie warunków bezpieczeństwa ruchu dla wszystkich użytkowników drogi (zarówno kierowców i pasażerów, jak i pieszych i rowerzystów),</li> <li>• poprawa dostępności zewnętrznej i wewnętrznej dzięki rozbudowie sieci drogowej/transportowej,</li> <li>• poprawa dostępności transportowej w transporcie drogowym.</li> </ul> <p>Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w województwie podlaskim, na terenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 powiatów: wysokomazowiecki, siemiatycki,</li> <li>• 3 gmin: m. Ciechanowiec, Ciechanowiec, Perlejewo, Grodzisk.</li> </ul>
8	<p><b>Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja itp.)</b></p> <p><i>Należy wskazać na jakim etapie realizacji jest projekt, tj. jakie elementy zostały zrealizowane oraz jakie pozostały do realizacji. Należy wskazać czy: - dokumentacja projektowa jest w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji - jest uzyskana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji lub jest w trakcie uzyskiwania; - jest uzyskane zezwolenie na realizację inwestycji drogowej lub jest w trakcie uzyskiwania. W przypadku braku rozpoczęcia realizacji przedsięwzięcia należy wskazać stan zaawansowania prac, tj. m.in. planowany termin uzyskania niezbędnych dokumentów oraz planowane do podjęcia działania.</i></p>	<p>- decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji uzyskano w 2012 r.;</p> <p>- zezwolenie na realizację inwestycji drogowej uzyskano w 2015r.;</p> <p>- Studium Wykonalności – planowany termin wykonania opracowania – sierpień 2016r.</p> <p>- sierpień 2016 roku -planowane jest wszczęcie procedury przetargowej a następnie wyłonienie (podpisanie umowy) Wykonawcy (planowany październik 2016r.);</p> <p>Po podpisaniu umów z Wykonawcami robót i usług planuje się wykonanie Projektu do końca IV kwartału 2018 roku.</p>
9	<p><b>Opis powiązań projektu z projektami komplementarnymi realizowanymi w ramach RPOWP 2014-2020, z projektami finansowanymi w ramach innych programów operacyjnych oraz projektami finansowanymi ze środków własnych, realizowanymi obecnie lub planowanymi do realizacji.</b></p>	<p>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 a także DK 63). 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</p>

	<i>Komplementarność ma pokazywać, jak dane przedsięwzięcie wpisuje się w inne realizowane lub planowane do realizacji działania. Należy wskazać czy realizacja projektu odbywać się będzie w obrębie ciągu drogowego na odcinku przylegającym do odcinka już zrealizowanego (inwestycje z okresu programowania 2007-2013), znajdującego się w trakcie realizacji lub planowanego do realizacji (inwestycje w okresie programowania 2014-2020)</i>	regionu, w tym mierzoną wskaźnikiem MWDT. Ze względu na kontynuację niedawno zakończonej inwestycji, zadanie uznać należy za szczególnie mocno uzupełniające się z projektem WND-RPPD.02.01.01-20-002/13 „Ostrożany - Siemiatycze – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 690” w ramach RPOWP 2007-2013. W ramach tego przedsięwzięcia w latach 2014-2015 za łączną kwotę ok. 60 mln złotych dokonano przebudowy DW 690 na odcinku od km 41+650 do km 57+752,67 o długości 16,1 km od m. Ostrożany. Zakres robót był zbliżony do przewidzianego w aktualnym projekcie. W planach Województwa Podlaskiego do realizacji jest również inwestycja „Wólka Pietkowska – Ciechanowiec – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 681” (umieszczona w Regionalnym Planie transportowym Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020 i planowana do realizacji w tym okresie programowania).
10	Zakładane efekty projektu wyrażone wskaźnikami określonymi w RPOWP 2014-2020, Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych RPOWP 2014-2020 (SZOOP RPOWP2014-2020) oraz wskaźnikami własnymi <sup>3</sup>	
Wskaźniki produktu <sup>4</sup>		
Nazwa wskaźnika		Jednostka miary
Wartość docelowa w roku 2020		
Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI 14)		km
		ok. 18,95
Długość przebudowanych dróg wojewódzkich		km
		ok. 18,95
Liczba projektów w zakresie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego		szt.
		1
Wskaźniki rezultatu		
Nazwa wskaźnika		Jednostka miary
Wartość docelowa w roku 2020		
Skrócenie czasu przejazdu pomiędzy dwoma punktami sieci*		%
		33,8 %

\* wskaźnik własny Beneficjenta pn.: „Skrócenie czasu przejazdu pomiędzy dwoma punktami sieci” będzie obejmował dokonanie corocznych (w trakcie trwania okresu trwałości Projektu) pomiarów czasu przejazdu od początku do końca zrealizowanej inwestycji celem ukazania bezpośredniego efektu dla użytkowników drogi (poziomu wyrażonego w procentach) wykonania Projektu a więc skrócenia czasu przejazdu dzięki przebudowie i rozbudowie odcinka drogi wojewódzkiej

\*\* (ponadto dla przyjętego kursu z 2016r. tj.: 4,1749) (średni kurs złotego w stosunku do euro stanowiący podstawę przeliczania wartości zamówień publicznych wynosi 4,1749 na podstawie rozporządzenia prezesa rady ministrów z dnia 28 grudnia 2015 r. w sprawie średniego kursu złotego w stosunku do euro stanowiącego podstawę przeliczania wartości zamówień publicznych) wartości dla ww Projektu wynoszą:

-Szacunkowa całkowita wartość kosztów kwalifikowalnych – 18,44 mln EURO

-Szacunkowa wartość kosztów kwalifikowalnych – 18,44 mln EURO

-Szacowany wkład UE (85% kosztów kwalifikowalnych) – 15,67 mln EURO

\*\*\*\* przyjęte założenia do wskaźnika (całkowita długość nowych dróg) oznacza wg. Beneficjenta drogi wybudowane w nowym przebiegu poza istniejącym pasem drogowym co bezspornie znacząco polepsza jakość (dotyczy obwodnic, obejść miejscowości itp.) (nie dotyczy korekty istniejącego pasa drogowego m.in. korekty łuków)

**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

**Z up. Zarządu Województwa**  
mgr inż. Józef Władysław Sulima  
DIREKTOR  
Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich  
w Białymstoku

2016-08-09

<sup>3</sup> Przewidywana wartość wskaźnika lub wskaźników (z katalogu wskaźników przypisanych do danego działania/poddziałania w RPOWP 2014-2020 oraz SZOOP RPOWP 2014-2020 lub w uzasadnionych przypadkach określonych przez wnioskodawcę), która zostanie osiągnięta dzięki realizacji projektu. W przypadku propozycji wskaźników własnych dodatkowo należy podać następujące informacje: definicja wskaźnika, metodologia jego pomiaru oraz uzasadnienie doboru wskaźników do w/w projektu. Przy wypełnianiu tego pkt. można wspierać się Wytycznymi w zakresie monitorowania postępu rzeczowego realizacji programów operacyjnych na lata 2014-2020<sup>3</sup> dostępnych na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju. W Wytycznych znajdują się definicje wskaźników rezultatu i produktu oraz przywołanie właściwych aktów prawnych definiujących m.in. zasady monitorowania projektów.  
Należy wybrać wskaźniki adekwatne do zakresu projektu

Załącznik nr 1 do informacji dotyczącej identyfikacji projektów pozakonkursowych dotyczących budowy/przebudowy dróg wojewódzkich w ramach PI 7b oraz inwestycji kolejowych w ramach PI 7d zgłoszonych w ramach Regionalnego planu transportowego województwa podlaskiego na lata 2014-2020

**Fisza projektowa dotycząca dróg wojewódzkich**  
**Projekt zgłoszony w ramach trybu pozakonkursowego w ramach RPOWP 2014-2020<sup>1</sup>**

1	Nazwa projektu (tytuł projektu lub zakres) <i>Można użyć roboczej nazwy określającej istotę lub zakres przedmiotowy projektu</i>	<b>Dąbrowa Białostocka - Sokółka - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 673</b> <i>(przedsięwzięcie będzie dotyczyć budowy i rozbudowy drogi wojewódzkiej Nr 673 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Dąbrowa Białostocka – Sokółka wraz z obejściami miejscowości)</i>							
2a	Wnioskodawca (dane kontaktowe) <sup>2</sup>	Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jako podmiot reprezentujący Beneficjenta/ Wnioskodawcę - Województwo Podlaskie ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok							
2b	Forma prawna wnioskodawcy	wspólnota samorządowa - województwo							
2c	Dane osoby/jednostki do kontaktu w sprawie projektu (nr tel., e-mail)	Józef Władysław Sulima 085 6767130 085 6767153 <a href="mailto:sekretariat@pzd.wrotaopodlasia.pl">sekretariat@pzd.wrotaopodlasia.pl</a> <a href="mailto:artur.zuraw@pzd.wrotaopodlasia.pl">artur.zuraw@pzd.wrotaopodlasia.pl</a> <a href="mailto:radoslaw.loniewski@pzd.wrotaopodlasia.pl">radoslaw.loniewski@pzd.wrotaopodlasia.pl</a>							
3	Numer działania/poddziałania RPOWP 2014-2020, w ramach którego projekt będzie realizowany	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							
4	Przewidywany okres realizacji projektu (harmonogram)	Zadanie		Przewidywany termin rozpoczęcia i zakończenia – miesiąc oraz rok					
		Wykupy gruntów Roboty drogowe Nadzór Inwestorski Badania laboratoryjne Audyt		grudzień 2016 – marzec 2017 październik 2016 – grudzień 2018 październik 2016 – grudzień 2018 październik 2016 – grudzień 2018 styczeń 2018 – marzec 2018					
5	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (miesiąc oraz rok)	wrzesień 2016							
6	Szacowany budżet projektu	Ogółem	2016	2017	2018	2019	2020	2021	...
6a	Szacowana całkowita wartość projektu w PLN	145 000 000,00	615 000,00	66 795 000,00	77 590 000,00	0,00	0,00	0,00	
6b	Szacowana wartość kosztów kwalifikowalnych w PLN	145 000 000,00	615 000,00	66 795 000,00	77 590 000,00	0,00	0,00	0,00	
6c	Szacowany wkład UE w PLN	123 250 000,00	522 750,00	56 775 750,00	65 951 500,00	0,00	0,00	0,00	
6d	Szacowany wkład własny w PLN	21 750 000,00	92 250,00	10 019 250,00	11 638 500,00	0,00	0,00	0,00	
7	Opis projektu <i>Należy: - opisać zakres rzeczowy projektu i przewidywane rezultaty w ujęciu</i>	Projekt „Dąbrowa Białostocka – Sokółka – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 673” obejmuje budowę z rozbudową drogi wraz z obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku							

<sup>1</sup> Należy wypełnić wszystkie pola.

<sup>2</sup> Podmiot, który zostanie wezwany przez właściwą instytucję do złożenia wniosku o dofinansowanie danego projektu i będzie uznawany za beneficjenta niniejszego projektu.

<p><i>ilościowym i jakościowym;</i>  - przedstawić m.in. rejestrowane natężenie ruchu w 2010 r. na badanym odcinku drogi;  - przedstawić funkcję drogi, w tym opis usprawnienia połączeń</p>	<p>od km 10+971,32 do km 41+923 o długości ok. 30,95 km przebiegającym przez gminy Dąbrowa Białostocka, Sidra i Sokółka w powiecie sokólskim. Na odcinku projektu natężenie ruchu wg GPR 2015 jest zróżnicowane i wynosi od 2601 poj./dobę (Dąbrowa Białostocka – Sokolany) do 5054 poj./dobę (Sokolany – Sokółka) natomiast w 2010 odpowiednio od 2788 poj./dobę (Dąbrowa Białostocka – Sokolany) do 5205 poj./dobę (Sokolany – Sokółka).</p> <p>Obecnie droga wojewódzka jadąc od strony Lipska podąża od ronda na wjeździe do Dąbrowy Białostockiej trasą wspólną z DW 670 (kierunek Chworościany), następnie skręca w prawo i biegnie przez miasto, a za nim w kierunku Sokółki przez ciąg wsi tworzących niemal nieprzerwany obszar zabudowy, który kończy się dopiero po kilkunastu kilometrach na terenie gminy Sidra. Tam trasa biegnie przez tereny niezabudowane, by na terenie gminy Sokółka znów wejść w obszar kilku miejscowości.</p> <p>Na całym odcinku droga posiada przekrój 1x2 pasy ruchu, jezdnię o szerokości zmiennej (głównie 6,0 m, na terenie Dąbrowy Białostockiej także 7,0 i 8,0 m). W terenie zabudowanym wyposażona jest w wielu miejscach w chodniki (w Dąbrowie Białostockiej obustronne, w pozostałych miejscowościach jednostronne). Na trasie zlokalizowane są liczne przystanki komunikacji zbiorowej, głównie na jezdni.</p> <p>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 odbije w lewo i nowym śladem ominie od wschodu miasto, następnie przetnie istniejący przebieg DW 673 i podąży równoległe do niego, omijając ciąg wsi na terenie gminy Dąbrowa Białostocka i częściowo gminy Sidra. Dalej droga wojewódzka pobiegnie po istniejącym śladzie przez tereny niezabudowane, po czym na terenie gminy Sokółka znów od niego odejdzie, co pozwoli ominąć miejscowości. Trasa powróci na obecny jej przebieg już na terenie Sokółki.</p> <p>Główne problemy związane z obecnie funkcjonującą drogą wojewódzką Nr 673 to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• niska prędkość przejazdu wynikająca z przebiegu na odcinku kilkunastu kilometrów przez teren zabudowany (Dąbrowa Białostocka, wsie ciągnące się na odcinku kilkunastu kilometrów od Dąbrowy Białostockiej, a następnie miejscowości w pobliżu Sokółki),</li> <li>• uciążliwość obecnego przebiegu dla otoczenia – trasa w terenie zabudowy generuje istotny hałas oddziałujący na ludność, wynikający także z nienajlepszego stanu nawierzchni;</li> <li>• niski poziom bezpieczeństwa ruchu – na terenie niektórych miejscowości nie ma chodników, jeśli są, to przeważnie jednostronne, często także w złym stanie technicznym; ruch rowerowy nie jest odseparowany od ruchu samochodowego i prowadzony jest po jezdni; przystanki autobusowe zlokalizowane są na jezdni;</li> <li>• nienormatywna geometria trasy,</li> <li>• nieprawidłowe umieszczenie wlotów niektórych dróg bocznych (w miejscach ograniczonej widoczności, na łukach poziomych).</li> </ul> <p>Zakres podstawowych robót w ramach inwestycji obejmuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wykonanie jezdni o szerokości 7,0 m z konstrukcją nawierzchni przystosowaną do przenoszenia obciążenia ruchem KR5,</li> <li>• budowę i przebudowę obiektów inżynierskich - mostów i przepustów,</li> <li>• budowę dróg serwisowych o nawierzchni bitumicznej i odcinków ciągu pieszo-rowerowego,</li> <li>• przebudowę dróg gminnych i powiatowych (głównie w związku z dowiązaniem do nowego przebiegu DW) oraz miejsc dostępu do drogi wojewódzkiej (zjazdu).</li> <li>• przebudowę skrzyżowań z drogami powiatowymi i gminnymi,</li> </ul>
--	---

- budowę nowych i przebudowę istniejących zatok autobusowych,
- budowę chodników w rejonie zatok autobusowych oraz w terenie zabudowanym,
- budowę zatok do ważenia pojazdów,
- budowę lub przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej (wodociągi, linie energetyczny WN, SN, nN oraz oświetleniowe, kanalizacja teletechniczna, kanalizacja sanitarna, sieć drenarska),
- budowę kanału technologicznego,
- wykonanie nowego odwodnienia drogi - budowę i przebudowę rowów przydrożnych,
- wycinkę drzew i krzewów oraz rozbiórki obiektów kubaturowych kolidujących z inwestycją.

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.

Dodatkowo należy wspomnieć, iż droga wojewódzka nr 673 pełni funkcję łączącą miejscowości Sokółka, Dąbrowa Białostocka oraz wszelkie przylegające do przedmiotowej drogi mniejsze miejscowości z drogami – krajową nr 19 oraz wojewódzką nr 674 (od strony Sokółki) jak również z drogami wojewódzkimi nr 670 oraz 664 (od strony Dąbrowy Białostockiej) pozwalając na lepszą komunikację z resztą województwa podlaskiego.

#### **Cele projektu**

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.

		<p>W wyniku realizacji inwestycji zostaną osiągnięte następujące cele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• podniesienie standardu i jakości trasy poprzez wprowadzenie parametrów technicznych zgodnych z normami, rozporządzeniami i warunkami technicznymi dla danej klasy drogi,</li> <li>• spadek kosztów ponoszonych przez użytkowników drogi dzięki skróceniu czasu przejazdu, jak i ograniczeniu kosztów eksploatacji pojazdów,</li> <li>• dostosowanie drogi do przenoszenia większych obciążeń,</li> <li>• poprawa warunków życia mieszkańców: wyższy komfort podróży, mniejszy hałas i zanieczyszczenia wzdłuż drogi w porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym, podniesienie estetyki drogi,</li> <li>• zmniejszenie uciążliwości drogi dla środowiska.</li> <li>• poprawa dostępności zewnętrznej i wewnętrznej dzięki rozbudowie sieci drogowej/transportowej,</li> <li>• poprawa dostępności transportowej w transporcie drogowym.</li> <li>• poprawa warunków bezpieczeństwa ruchu dla wszystkich użytkowników drogi (zarówno kierowców i pasażerów, jak i pieszych i rowerzystów).</li> </ul>
8	<p><b>Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja itp.)</b></p> <p><i>Należy wskazać na jakim etapie realizacji jest projekt, tj. jakie elementy zostały zrealizowane oraz jakie pozostały do realizacji. Należy wskazać czy: - dokumentacja projektowa jest w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji - jest uzyskana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji lub jest w trakcie uzyskiwania; - jest uzyskane zezwolenie na realizację inwestycji drogowej lub jest w trakcie uzyskiwania. W przypadku braku rozpoczęcia realizacji przedsięwzięcia należy wskazać stan zaawansowania prac, tj. m.in. planowany termin uzyskania niezbędnych dokumentów oraz planowane do podjęcia działania.</i></p>	<p>Stan przygotowania projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dokumentacja projektowa – uzyskano w 2015r.;</li> <li>- decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji w 2015 r.);</li> <li>- zezwolenie na realizację inwestycji drogowej jest w trakcie uzyskiwania- trwa procedura (planowany termin uzyskania –III kwartał 2016 r.);</li> <li>- po uzyskaniu niezbędnych dokumentów – III kwartał 2016 roku planowane jest wszczęcie procedury przetargowej i wyłonienie (podpisanie umowy) Wykonawcy;</li> </ul> <p>Po podpisaniu umowy z Wykonawcami robót i usług planuje się wykonanie Projektu do końca IV kwartału 2018 roku.</p>
9	<p><b>Opis powiązań projektu z projektami komplementarnymi realizowanymi w ramach RPOWP 2014-2020, z projektami finansowanymi w ramach innych programów operacyjnych oraz projektami finansowanymi ze środków własnych, realizowanymi obecnie lub planowanymi do realizacji.</b></p> <p><i>Komplementarność ma pokazywać, jak dane przedsięwzięcie wpisuje się w inne realizowane lub planowane do realizacji działania. Należy wskazać czy realizacja projektu odbywać się będzie w obrębie ciągu drogowego na odcinku przylegającym do odcinka już zrealizowanego (inwestycje z okresu programowania 2007-2013), znajdującego się w trakcie realizacji lub planowanego do realizacji (inwestycje w okresie programowania 2014-2020)</i></p>	<p>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> <p>Inwestycje mające znaczący bezpośredni wpływ na poprawę wewnętrznego, jak i zewnętrznego skomunikowania województwa podlaskiego z ostatnich lat to np. projekty:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• WND-RPPD.02.01.01-20-003/15 „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 671 na odcinku Sokolany – Janów” w ramach RPOWP 2007-2013 <ul style="list-style-type: none"> <li>o Całkowita wartość inwestycji: 3 913 879,56 zł</li> <li>o Kwota dofinansowania z EFRR: 3 855 379,33 zł</li> <li>o Okres rzeczowej realizacji Projektu: 04.2015 – 09.2015</li> </ul> </li> <li>• WND-RPPD.02.01.01-20-007/11 „Janów - Korycin - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671” w ramach RPOWP 2007-2013 <ul style="list-style-type: none"> <li>o Całkowita wartość inwestycji: 25 670 201,84 zł</li> </ul> </li> </ul>



		<ul style="list-style-type: none"><li>o Kwota dofinansowania z EFRR: 25 385 966,18 zł</li><li>o Okres rzeczowej realizacji Projektu: 04.2012–09.2013</li></ul> Komplementarne pośrednio planowane do realizacji Projekty: „Białystok – Supraśl -przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 676” oraz „Lipsk – granica państwa - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 664”	
10	Zakładane efekty projektu wyrażone wskaźnikami określonymi w RPOWP 2014-2020, Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych RPOWP 2014-2020 (SZOOP RPOWP2014-2020) oraz wskaźnikami własnymi <sup>3</sup>		
Wskaźniki produktu <sup>4</sup>			
Nazwa wskaźnika		Jednostka miary	Wartość docelowa w roku 2018
Całkowita długość nowych dróg (CI 13)****		Km	ok. 6,45 km
Długość nowych dróg wojewódzkich		Km	ok. 6,45 km
Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI 14)		km	ok. 24,5 km
Długość przebudowanych dróg wojewódzkich		km	ok. 24,5 km
Liczba projektów w zakresie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego		szt.	1
Wskaźniki rezultatu			
Nazwa wskaźnika		Jednostka miary	Wartość docelowa w roku 2018
Skrócenie czasu przejazdu pomiędzy dwoma punktami sieci*		%	37,6 %

\* wskaźnik własny Beneficjenta pn.: „Skrócenie czasu przejazdu pomiędzy dwoma punktami sieci” będzie obejmował dokonanie corocznych (w trakcie trwania okresu trwałości Projektu) pomiarów czasu przejazdu od początku do końca zrealizowanej inwestycji celem ukazania bezpośredniego efektu dla użytkowników drogi (poziomu wyrażonego w procentach) wykonania Projektu a więc skrócenia czasu przejazdu dzięki przebudowie i rozbudowie odcinka drogi wojewódzkiej

\*\* (ponadto dla przyjętego kursu z 2016r. tj.: 4,1749) (średni kurs złotego w stosunku do euro stanowiący podstawę przeliczania wartości zamówień publicznych wynosi 4,1749 na podstawie rozporządzenia prezesa rady ministrów z dnia 28 grudnia 2015 r. w sprawie średniego kursu złotego w stosunku do euro stanowiącego podstawę przeliczania wartości zamówień publicznych) wartości dla ww Projektu wynoszą:

-Szacunkowa całkowita wartość kosztów kwalifikowalnych – 34,73 mln EURO

-Szacunkowa wartość kosztów kwalifikowalnych – 34,73 mln EURO

-Szacowany wkład UE (85% kosztów kwalifikowalnych) – 29,52 mln EURO

\*\*\*\* przyjęte założenia do wskaźnika (całkowita długość nowych dróg) oznacza wg. Beneficjenta drogi wybudowane w nowym przebiegu poza istniejącym pasem drogowym co bezspornie znacząco polepsza jakość (dotyczy obwodnic, obejść miejscowości itp.) (nie dotyczy korekty istniejącego pasa drogowego m.in. korekty łuków)

**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

**Z up. Zarządu Województwa**

mg: inż. Józef Władysław Sulima

D R E K T O R  
Pierwszego Zarządu Dróg Wojewódzkich  
w Białymstoku

2016-08-09

<sup>3</sup> Przewidywana wartość wskaźnika lub wskaźników (z katalogu wskaźników przypisanych do danego działania/poddziałania w RPOWP 2014-2020 oraz SZOOP RPOWP 2014-2020 lub w uzasadnionych przypadkach określonych przez wnioskodawcę), która zostanie osiągnięta dzięki realizacji projektu. W przypadku propozycji wskaźników własnych dodatkowo należy podać następujące informacje: definicja wskaźnika, metodologia jego pomiaru oraz uzasadnienie doboru wskaźników do w/w projektu. Przy wypełnianiu tego pkt. można wspierać się Wytycznymi w zakresie monitorowania postępu rzeczowego realizacji programów operacyjnych na lata 2014-2020<sup>4</sup> dostępnych na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju. W Wytycznych znajdują się definicje wskaźników rezultatu i produktu oraz przywołanie właściwych aktów prawnych definiujących m.in. zasady monitorowania projektów.

<sup>4</sup> Należy wybrać wskaźniki adekwatne do zakresu projektu





**Ilona Miastkowska**

PRU

PZDW Białystok  
08-08-2016  
L.dz. 6990

**Od:** DRR Sekretariat <dr.ssekretariat@wrotapodlasia.pl>  
**Wysłano:** 8 sierpnia 2016 11:36  
**Do:** Sekretariat; Artur Żuraw  
**DW:** dit.ssekretariat@wrotapodlasia.pl; marek.proniewski@wrotapodlasia.pl;  
joanna.sarosiek@wrotapodlasia.pl  
**Temat:** Uwagi do fiszek projektów pozakonkursowych  
**Załączniki:** Uwagi do fiszek drogowych nr 673 i 690.pdf

Szanowni Państwo,

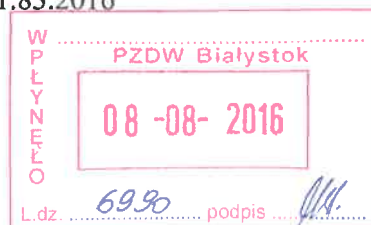
W załączeniu przekazujemy pismo z uwagami IZ RPOWP do fiszek dwóch projektów pozakonkursowych (droga wojewódzka nr 690 i 673). Uwagi do pozostałych fiszek zostaną przekazane w późniejszym terminie.





Białystok, 8 sierpnia 2016 r.

DRR-II.411.83.2016



**Pan Józef Władysław Sulima**  
**Dyrektor Podlaskiego Zarządu**  
**Dróg Wojewódzkich w Białymstoku**

*Szanowny Panie Dyrektore*

W odpowiedzi na pismo z dnia 26 lipca 2016 r. (sygnatura PRU.70.0.2016) Instytucja Zarządzająca RPOWP przesyła uwagi do dwóch fisz projektowych projektów pozakonkursowych dotyczących dróg wojewódzkich w ramach PI 7b ujętych na liście rankingowej zadań inwestycyjnych dla sieci dróg wojewódzkich w „Regionalnym planie transportowym województwa podlaskiego na lata 2014-2020”.

I. Uwagi ogólne:

1. Należy zmienić planowany termin złożenia wniosku o dofinansowanie. Ze względu na czas trwania procedury identyfikacji projektów pozakonkursowych, a następnie wzywania do złożenia wniosku o dofinansowanie termin złożenia obu wniosków należy ustalić na październik 2016 r. - 10 - październik 2016
2. W fiszach nie należy ujmować wskaźników, które nie dotyczą projektu (tj. „Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych” oraz „Liczba zakupionego sprzętu/ systemów służących poprawie bezpieczeństwa/ ochrony uczestników ruchu drogowego”). ✓
3. Dla każdego zadania, przedstawionego w punkcie 4. fiszy, np. wykupy gruntów, roboty drogowe, nadzór inwestorski itd. powinien być określony szacunkowy harmonogram ich realizacji. ✓
4. W punkcie 9. fiszy należy pozostawić jedynie opis rzeczywistego bezpośredniego powiązania przedsięwzięcia z inwestycjami zrealizowanymi, realizowanymi lub planowanymi do realizacji komplementarnymi z projektem, którego dotyczy fisza projektowa. Nie jest konieczne opisywanie inwestycji mających wpływ na poprawę wewnętrznego i zewnętrznego skomunikowania województwa podlaskiego, nie powiązanych wprost z projektem. Należy w szczególności wskazać (gdzie dotyczy), czy realizacja projektu odbywać się będzie w obrębie ciągu drogowego na odcinku przylegającym do odcinka już zrealizowanego (w latach 2007-2013), znajdującego się w trakcie realizacji lub planowanego do realizacji w okresie programowania 2014-2020. ✓



5. Należy uzupełnić w pkt. 10 fiszy wskaźnik „Całkowita długość nowych dróg (CI13)” o wskaźnik „Długość wybudowanych dróg wojewódzkich” oraz „Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (C14)” o wskaźnik „Długość przebudowanych dróg wojewódzkich” w sposób zgodny z załącznikiem nr 2 do SZOOP RPOWP 2014-2020. ✓

## II. Uwagi szczegółowe:

### **1. Dąbrowa Białostocka- Sokółka- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 673**

- 1.1. Należy wyjaśnić niespójność pomiędzy przewidywanym terminem zakończenia realizacji projektu określonym w fiszce (2018 r.) w odniesieniu do informacji określonej w tabeli 12a Regionalnego Planu Transportowego województwa podlaskiego na lata 2014-2020 (RPT), zgodnie z którą planowany termin zakończenia robót budowlanych to 2017 r.
- 1.2. Należy wyjaśnić niespójność pomiędzy fiszą (Pkt 6b i 6c, 6d fiszy) i RPT (Tab. 12) w zakresie wartości całkowitej/kosztów kwalifikowalnych (odpowiednio 145 mln zł i 110 mln zł) oraz wartości dofinansowania z UE (odpowiednio 123 mln zł i 93,50 mln zł).
- 1.3. Należy uzupełnić opis projektu w zakresie opisu funkcji drogi, tj. usprawnienia połączeń oraz obsługi ruchu drogowego do pracy.
- 1.4. Należy wyjaśnić niespójność dotyczącą planowanej długości wybudowanej drogi. W pkt 7 fiszy określono, iż planowana jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 673 na odcinku o długości ok. 30,95 km, natomiast w pkt 10 łączna wartość wskaźników „całkowita długość nowych dróg” i „całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg” to 31 km. Dodatkowo długość dróg określona w RPT wynosi 27 km, a w pkt 8. fiszy- 31 km.
- 1.5. Należy wyjaśnić - w odniesieniu do zakresu rzeczowego inwestycji - dlaczego jest niezbędna i na czym ma konkretnie polegać budowa nowej infrastruktury technicznej (wodociągi, linie energetyczne WN, SN, NN oraz oświetleniowe, kanalizacja teletechniczna, kanalizacja sanitarna, sieć drenarska). Zgodnie z *Wytocznymi w zakresie kwalifikowalności wydatków na lata 2014-2020* wydatek może być kwalifikowalny m.in. jeżeli jest niezbędny do realizacji celów projektu i został poniesiony w związku z realizacją projektu.

### **2. Ciechanowiec -Ostrożany- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 690**

- 2.1. Należy wyjaśnić czym jest spowodowany wzrost wartości całkowitej/kosztów kwalifikowalnych projektu (w fiszy 77 mln zł) oraz wartości dofinansowania (w fiszy 65,45 mln zł) w stosunku do wartości w RPT (odpowiednio 72 mln zł i 61,2 mln zł).





Fundusze  
Europejskie  
Program Regionalny



Podlaskie

Unia Europejska  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



- 2.2. Należy uzupełnić informację o planowanym terminie wykonania Studium Wykonalności (pkt 8. fiszy), co pozwoli na pełną ocenę stanu przygotowań projektu do realizacji. ✓
- 2.3. Należy wskazać konkretny miesiąc i rok rozpoczęcia realizacji projektu. ✓
- 2.4. Należy wyjaśnić niespójność pomiędzy całkowitą długością inwestycji określoną w RPT (zgodnie z którym łączna długość inwestycji wynosi 18,99 km) i w fiszy (18,95 km).
- 2.5. Należy wyjaśnić niespójność dotyczącą daty uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji (rok 2015 w RPT i rok 2012 w fiszy). z

Prosimy o przekazanie wyjaśnień w powyższym zakresie oraz przesłanie poprawionych fisz projektowych na adres: Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego, Departament Rozwoju Regionalnego, ul. Poleska 89, 15-874 Białystok do dnia **16 sierpnia 2016 r.** Ponadto prosimy o przekazanie wersji elektronicznej fisz na adres: [dr.sekretariat@wrotapodlasia.pl](mailto:dr.sekretariat@wrotapodlasia.pl).

2 powołanie  
z up. MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA  
Joanna Sarsiek  
z-ca Dyrektora  
Departamentu Rozwoju Regionalnego

Do wiadomości: Departament Infrastruktury i Transportu UMWP



