

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

Wypełnia Instytucja Zarządzająca RPOWP 2014-2020

Data wpłynięcia papierowej wersji wniosku i pieczęć wpływu

Data przesłania do IZ RPOWP elektronicznej wersji wniosku o dofinansowanie:

Dzień: 2019-10-23, godzina: 06:51:55

Numer wniosku o dofinansowanie:

RPO.04.01.01-20-0002/16

Numer naboru:

RPPD.04.01.01-IZ.00-20-002/16

I. Informacje podstawowe

I.1 Identyfikacja poziomu wdrażania	
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.00-20-002/16
Lokalna grupa działania	NIE DOTYCZY

I.2 Podstawowe informacje o projekcie	
Tytuł projektu	Ciechanowiec - Ostrożany - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 690
Czy projekt jest objęty pomocą publiczną?	NIE
Czy projekt realizowany jest w formie instrumentów finansowych?	NIE

Charakter projektu					
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

II.1 Dane beneficjenta	
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
Kod PKD/EKD podstawowej działalności Beneficjenta			
Kod PKD/EKD	Opis		
52.21.Z	Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy		
Kod PKD/EKD działalności Beneficjenta dotyczącej projektu			
Kod PKD/EKD	Opis		
52.21.Z	Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy		

Adres siedziby Beneficjenta	
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

II.2 Dane podmiotu reprezentującego wnioskodawcę	
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@pzd.wrotapodlasia.pl
Adres www	www.pzd.wrotapodlasia.pl

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

II.4 Dane osoby upoważnionej (osób upoważnionych) przez Wnioskodawcę do podpisania umowy	
Kraj	Polska
Imię	Artur
Nazwisko	Kosicki
Pesel	78091310810
Stanowisko	Marszałek Województwa Podlaskiego
Adres e-mail	biuro@wrotapodlasia.pl
Numer telefonu	0856654100
Numer faksu	0856654101

II.5 Dane osoby uprawnionej (osób uprawnionych)
--

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

III.1 Klasyfikacja projektu		
III.1.1 Zakres interwencji (dominujący/uzupełniający)	Razem :	100%
Zakres interwencji dominujący	% udziału	
034 Inne drogi przebudowane lub zmodernizowane (autostrady, drogi krajowe, regionalne lub lokalne)	100%	
Zakres interwencji uzupełniający	% udziału	
III.1.2 Forma finansowania		
01 Dotacja bezzwrotna		
III.1.3 Typ obszaru realizacji		
03 Obszary wiejskie (o małej gęstości zaludnienia)		
III.1.4 Rodzaj działalności gospodarczej		
18 Administracja publiczna		
III.1.5 Typ projektu		
Nie dotyczy		
III.2 Dochód w projekcie		
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 (str. 85-93)		
III.3 Przedmiot Projektu		
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	
III.4 Pomoc publiczna		
III.4.1 Informacje dotyczące zakresu pomocy publicznej		
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	
III.5 Lokalizacja projektu / miejsce realizacji projektu		
Projekt realizowany na terenie całego kraju	NIE	

III.5.1 Szczegółowa lokalizacja projektu / miejsce realizacji projektu - lokalizacja 1			
Województwo	Podlaskie		
Powiat	Powiat wysokomazowiecki		
Gmina	Ciechanowiec		
Podmioty uczestniczące w realizacji projektu w danej lokalizacji:			
%-owy udział w wartości dofinansowania	54		
Uwagi:			
III.5.1 Szczegółowa lokalizacja projektu / miejsce realizacji projektu - lokalizacja 2			
Województwo	Podlaskie		
Powiat	Powiat siemiatycki		
Gmina	Grodzisk		
Podmioty uczestniczące w realizacji projektu w danej lokalizacji:			
%-owy udział w wartości dofinansowania	24		
Uwagi:			
III.5.1 Szczegółowa lokalizacja projektu / miejsce realizacji projektu - lokalizacja 3			
Województwo	Podlaskie		
Powiat	Powiat siemiatycki		
Gmina	Perlejewo		
Podmioty uczestniczące w realizacji projektu w danej lokalizacji:			
%-owy udział w wartości dofinansowania	22		
Uwagi:			
III.6 Ocena wpływu na środowisko			
Projekt zlokalizowany na obszarze sieci NATURA 2000			NIE
Wpływ projektu na obszary objęte lub mogące być objęte siecią NATURA 2000			NEUTRALNY
Czy projekt należy do I, II lub III grupy przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko?			II grupa przedsięwzięć
III.6.1 Czy zostały dołączone dokumenty związane z postępowaniem OOŚ?			
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	2012-12-05
Projekt wymaga sporządzenia raportu OOŚ			NIE
Zezwolenie na inwestycje			TAK
Zezwolenie na inwestycje			
Rodzaj zezwolenia			Data uzyskania
Inna decyzja administracyjna			2015-12-10
III.7 Zasady horyzontalne			
III.7.1 Zrównoważony rozwój			POZYTYWNY
Uzasadnienie			

Projekt będzie miał pozytywny wpływ na środowisko. Przebudowa drogi znacznie ograniczy hałas ze względu na poprawę jakości nawierzchni w porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym. Zmniejszy się również emisja spalin (w tym dwutlenku węgla) ze względu na płynniejszy ruch pojazdów. Poprawi się bezpieczeństwo ruchu drogowego, a nowe rozwiązania dodatnio wpłyną również na estetykę pasa drogowego.

W dokumentacji projektowej przewidziano rozwiązania, w ramach których materiały z rozbiórki elementów drogi nadające się do ponownego wbudowania, zostaną wykorzystane w procesie budowy. Tym samym zminimalizowane zostanie zapotrzebowanie na 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 spełnia podstawowe zasady polityki UE dotyczące ochrony środowiska, takie 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; przykładem mogą być tu rowy trawiaste, które pełnić będą funkcję naturalnych urządzeń podczyszczających wody spływające z powierzchni drogi. Przed wylotami do rzeki oraz rowów melioracyjnych wody opadowe będą dodatkowo oczyszczane w studzienkach osadnikowych z deflektorami SO,
- zapobieganie ewentualnym skutkom zanieczyszczenia i niedopuszczanie do tego, by przenikały one do środowiska – przykładowo: zamknięcie odpływu na wylotach z rowów do odbiorników ułatwione będzie dzięki wyposażeniu ich w króćce odpływowe, co w razie pojawienia się w rowach zanieczyszczeń pozwoli na ograniczenie skali ich rozprzestrzeniania,
- 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 690 przebiega przez tereny wiejskie i zapewnia komunikację z siecią dróg krajowych, z większymi ośrodkami miejskimi oraz największym ośrodkiem regionu – Białymstokiem. Poprawa jej jakości podniesie standard dowozu uczniów do szkół podstawowych i gimnazjów oraz ułatwi dostęp do szkół średnich. Tym samym wyrównane zostaną szanse edukacyjne dzieci zamieszkałych 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. Szersza jezdnia o dobrej nawierzchni pozwoli na zdecydowanie szybszą jazdę, co pozwoli na przyspieszenie dojazdu służb i zbliży jego czas do tego, jaki występuje w dużych ośrodkach miejskich.

Wyższa jakość drogi nr 690 i lepsze połączenie z siecią dróg krajowych to także większa szansa na inwestycje na całym odcinku Ciechanowiec - Siemiatycze 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 ścieżkę rowerową wzdłuż całego odcinka, która będzie służyła także jako chodnik i z której 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 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

POZYTYWNY

Uzasadnienie

W ramach planowanej inwestycji zastosowane zostaną również rozwiązania mające pozytywny wpływ na efektywność energetyczną, jednocześnie ograniczające wpływy antropogeniczne na klimat. Zgodnie z dyrektywami UE oraz uzgodnieniami między państwami członkowskimi konieczne jest stosowanie rozwiązań przyczyniających się do racjonalnego wykorzystania paliw i energii oraz zmniejszenia zapotrzebowania na nie, w wyniku czego zmniejszy się zagrożenie dla środowiska w postaci emisji gazów cieplarnianych przyczyniających się do coraz szybszych zmian klimatu. Przedmiotowy projekt obejmuje przebudowę drogi, dzięki czemu zostanie wyrównana jej nawierzchnia. Brak nierówności pozwoli na wzrost średniej prędkości poruszania się po drodze, a ruch pojazdów będzie bardziej płynny niż w warunkach sprzed realizacji projektu. Przyczyni się to do ograniczenia zużycia paliw, a w konsekwencji emisji gazów cieplarnianych.

Realizacja projektu nie wprowadzi zmian zaburzających układ urbanistyczny czy ład przestrzeni publicznej. Inwestycja dotyczy istniejącego ciągu drogowego i będzie niemal w całości pokrywać się z obecnym przebiegiem DW 690. Nowością będzie ścieżka rowerowa, jednak jej pojawienie się odbierać należy jako element pozytywny (infrastruktura publiczna służąca rekreacji, turystyce, wypoczynkowi, promująca zdrowy tryb życia). Projekt bezspornie poprawi też estetykę przestrzeni publicznej, którą obecnie niewątpliwie zakłóca zdegradowana infrastruktura drogowa.

W związku z inwestycją dokonane zostaną wywłaszczenia terenów, głównie prywatnych, mające na celu powiększenie pasa drogowego. Dotyczy to jednak obszarów niezabudowanych – nie są przewidywane zajęcia nieruchomości mieszkalnych, wykorzystywanych na cele działalności gospodarczej, itp.

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 w stosunku do stanu obecnego, które zakłóciłyby istniejące warunki środowiska. Warto również zauważyć, iż zastosowano rozwiązania techniczne służące przyrodzie – na przykład dwa przepusty będą posiadały półki i płotki naprowadzające, umożliwiające przejście płazów, istniejący most nad ciekami (ok. km 44+260) zostanie przystosowany do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt.

III.7.5 Współpraca	NEUTRALNY
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.	

III.8. Zamówienia publiczne - stosowanie Ustawy PZP	TAK
Liczba kontraktów w ramach których będzie realizowany projekt	5

L.p.	Tryb postępowania	Planowany termin wszczęcia postępowania
1	Przetarg nieograniczony	2013-08-07
Przedmiot kontraktu		
Dokumentacja techniczna (projektowo-wykonawcza) w tym projekty podziału działek - tryb postępowania - przetarg nieograniczony dot. "opracowania dokumentacji projektowej na: Zadanie B. Rozbudowę drogi wojewódzkiej Nr 690 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą na odcinku Ciechanowiec – Siemiatycze". 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, aby pozwoliła na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.		
2	Przetarg nieograniczony	2016-09-24
Przedmiot kontraktu		
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 było 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	2017-08-25
Przedmiot kontraktu		
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 2017 r. poz. 1579) 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.		
4	Przetarg nieograniczony	2016-11-09
Przedmiot kontraktu		

obsługa laboratoryjna - przetarg nieograniczony dotyczący zadania pn: obsługa laboratoryjna (badania laboratoryjne)- 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 było w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą PZP. Specyfikacja warunków zamówienia została określona tak, że pozwoliła na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.

5	Przetarg nieograniczony	2018-07-03
---	-------------------------	------------

Przedmiot kontraktu

roboty drogowe dokończenie - 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 2017 r. poz. 1579 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 „Ciechanowiec – Ostrożany – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 690” obejmuje przebudowę z rozbudową drogi wraz z obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku o długości ok. 18,95 km od km 22+700 do km 41+650 (wg kilometrażu projektu budowlanego). Zadanie na długości ponad 10 km zlokalizowane jest w powiecie wysokomazowieckim na terenie gminy Ciechanowiec, zaś dalej w powiecie siemiatyckim w gminach Perlejewo i Grodzisk.

Droga wojewódzka Nr 690 na odcinku objętym inwestycją posiada, poza małymi wyjątkami, dobrą geometrię poziomą i pionową i jest dobrze wpisana w teren. Przebiega przez obszar o zagospodarowaniu w przeważającej mierze rolniczym, miejscami leśnym, z dala od większych skupisk ludzkich i nie jest konfliktowa dla otoczenia.

Droga ma jezdnię bitumiczną szerokości 5,0 ÷ 5,50 m i koronę szerokości 8,0 ÷ 9,5 m. Nawierzchnia jest w bardzo złym stanie technicznym, ma liczne garby, spękania, ubytki i dziury. Krawędzie jezdni są poszarpane i obłamane, pobocza zdegradowane – często znacznie pozapadane. Jednoznacznie należy stwierdzić, że stan drogi należy do najgorszych w obrębie całej sieci dróg wojewódzkich na Podlasiu.

Planowany zakres robót obejmuje:

- wykonanie przebudowy i poszerzenie jezdni do szerokości 7,0 m z poboczeniami 2 x 1,5 m,
- korekty łuków poziomych i pionowych,
- wykonanie ciągu pieszo-rowerowego o nawierzchni bitumicznej szerokości 3,0 m na całej długości projektu,
- przebudowę i budowę zjazdów indywidualnych i publicznych,
- budowę i przebudowę obiektów mostowych,
- budowę i przebudowę zatok autobusowych, chodników dla pieszych w ich rejonie,
- budowę stanowiska do kontroli i ważenia pojazdów,
- budowę trzech skrzyżowań z drogami powiatowymi, w tym jednego typu „rondo”,
- budowę odcinków oświetlenia drogowego,
- rozbudowę systemu odwodnienia drogowego,
- przebudowę i zabezpieczenie sieci i urządzeń infrastruktury technicznej,
- wycinkę drzew i krzewów.

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.

Poniżej przedstawiono zestawienie wydatków PZDW w Białymstoku w latach 2011-2015 w ramach poszczególnych zadań budżetowych. Wynika z niego, 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 nieznaczną poprawę stanu sieci dróg na Podlasiu. Fakt ten daje wyobrażenie, jak ogromne nakłady są niezbędne, aby osiągnąć pożądany 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

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 690, której dotyczy projekt problemem jest wyjątkowo zły stan techniczny i niska wartość użytkowa drogi: jezdnia zbudowana została na gruntach nienośnych i w wyniku kilkudziesięciu lat eksploatacji jej kondycja jest jedną z najgorszych na całej sieci zarządzanej przez PZDW. Na całej trasie jezdnia jest bardzo zdeformowana, zarówno w przekroju poprzecznym, jak i podłużnym, pobocza są pozapadane, system odwodnienia jest niedrożny. Chociaż na odcinku objętym projektem dominuje ruch osobowy, to pojawia się tu coraz więcej samochodów ciężarowych. Istniejąca szerokość jezdni w połączeniu ze stanem nawierzchni bardzo utrudnia, a w zasadzie niemal uniemożliwia manewr wyprzedzania, a mijanie się pojazdów, szczególnie tych o większych gabarytach jest bardzo niebezpieczne, wymaga zredukowania i tak bardzo niskiej prędkości jazdy.

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

W związku z tym niezbędne jest podjęcie jak najszybciej robót, które dostosują parametry drogi do współczesnych realiów. Inwestycja jest tym bardziej pożądana, iż przed rokiem zakończono przebudowę odcinka łączącego się z analizowanym zadaniem – w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013 przebudowano drogą na odcinku Ostrożany – Siemiatycze o długości 16,1 km. Zaniechanie działań na trasie od Ciechanowca do m. Ostrożany zniweczy możliwość osiągnięcia rezultatów – szczególnie w aspekcie gospodarczym – które może przynieść inwestycja obejmująca cały ciąg o długości 35 km, łączący Ciechanowiec z Siemiatyczami i DK 19, a więc trasą będącą fragmentem sieci kompleksowej TEN-T.

Niski standard sieci drogowej i koszty podróży

Istotnym i najbardziej oczywistym problemem, który dotyka bezpośrednich użytkowników drogi objętej projektem jest niski standard podróżowania wynikający z wyjątkowo złego stanu nawierzchni. Z tego samego powodu oraz ze względu na małą szerokość jezdni przeciętna prędkość podróży wynosi w granicach 50 km/h. Rozwiązanie problemu niskiego standardu i prędkości podróżowania jest tym ważniejsze, że z roku na rok rośnie natężenie ruchu na drodze, a tym samym dotyka on coraz większej liczby użytkowników.

Zaznaczyć trzeba, że stan nawierzchni powoduje niewątpliwie szybsze zużywanie się elementów zawieszenia pojazdów.

Zagadnienie to nie ma istotnej wagi w przypadku tych, którzy muszą przejechać odcinek projektu kilka razy w roku. Zupełnie inaczej wygląda jednak sytuacja osób korzystających z DW 690 na co dzień – 200 przejazdów rocznie w tę i z powrotem odpowiada przebiegowi rządu 8000 km po drodze urągającej nawet niewygórowanym współczesnym standardom.

Z powyższych względów osoby dojeżdżające do pracy czy szkoły narażone są nie tylko na niewygodę, ale także na większe koszty niż mieszkańcy tych terenów województwa, które z większymi ośrodkami skomunikowane są ciągami drogowymi o odpowiedniej jakości. Zaburza to zasadę równości szans – ludność z obszarów wiejskich części gmin Ciechanowiec, Perlejewo, Grodzisk i Siemiatycze jest w zdecydowanie złej sytuacji, jeśli chodzi o dostępność miejsc pracy, szkół, ośrodków zdrowia, infrastruktury społecznej, itp.

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 przeniesienia 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 690 poziom przedsiębiorczości poza większymi ośrodkami na tym terenie, czyli Siemiatyczami i Ciechanowcem, jest znikomy. Takiemu stanowi rzeczy „sprzyja” z pewnością zły stan infrastruktury drogowej – przedsiębiorcy działający na rynku lokalnym są narażeni na duże koszty związane z transportem (problem ten nie byłby aż tak istotny w przypadku firm transportujących towary na duże odległości), jak również kłopotów następcą im pozyskiwanie pracowników o kwalifikacjach niedostępnych na miejscu – trudny, niekomfortowy 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 odcinka drogi objętego projektem jest obecnie długi nie tylko w przypadku prywatnych użytkowników dróg, ale także służb ratowniczych. Przejazd z Ciechanowca do Ostrożan z prędkością większą niż 70 km/h jest po prostu fizycznie niemożliwy nawet przy pustej drodze. Tym samym wydłuża to czas reakcji służb, takich jak pogotowie ratunkowe czy straż pożarna. Problem jest bardzo istotny ze względu na długość przedmiotowej trasy. Dla ilustracji: wzrost średniej prędkości z 60 km/h do 90 km/h przy przejeździe w obie strony skróciłby czas przejazdu o niemal 15 minut.

Zanieczyszczenia obszaru wzdłuż dróg

Zanieczyszczenia obszaru wzdłuż dróg

Wzrastające z roku na rok natężenie ruchu powoduje nieustannie rosnącą emisję spalin do atmosfery. Aby chociaż częściowo kompensować to oddziaływanie, konieczne jest tworzenie warunków pozwalających na zredukowanie zużycia paliw. Poprawa stanu nawierzchni, poszerzenie jezdni pozwoli skrócić czas podróży użytkowników i zmniejszyć tym samym emisję zanieczyszczeń. Zły stan nawierzchni jest czynnikiem znacznie podwyższającym poziom hałasu wzdłuż analizowanego ciągu. Szczególnie uciążliwe są 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 690 z krajowym systemem transportowym 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, jak i ograniczeniu kosztów eksploatacji pojazdów,
- dostosowanie drogi do przenoszenia większych obciążeń,
- poprawę warunków życia mieszkańców: wyższy komfort podróży, mniejszy hałas i zanieczyszczenia wzdłuż drogi w porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym, podniesienie estetyki drogi,
- zmniejszenie uciążliwości drogi dla środowiska.

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

Inwestycja w powiązaniu z planowanymi w okresie kilku lat działaniami komplementarnymi na sieci dróg krajowych i wojewódzkich przyniesie poprawę dostępność transportową całego regionu, w tym mierzoną wskaźnikiem MWDT.

Produkty projektu powstaną w 2020 r. Przewiduje się osiągnięcie wskaźników (możliwe wcześniejsze):

- Liczba projektów z zakresu transportu drogowego (szt.): 1
- Długość przebudowanych dróg wojewódzkich (km): 18,95

Ze względu na specyfikę projektu drogowego nie jest spodziewane powstanie nowych miejsc pracy związanych bezpośrednio z inwestycją.

Obok niewątpliwej poprawy komfortu podróży spowodowanej poprawą jakości nawierzchni, najbardziej oczywistym rezultatem realizacji projektu z punktu widzenia użytkowników drogi będzie skrócenie czasu podróży.

Zgodnie z założeniami i obliczeniami średnia prędkość samochodów osobowych i dostawczych (LV) na odcinku projektu o długości 19,078 km w 2020 r. w wariantcie bezinwestycyjnym ukształtuje się na poziomie 58,6 km/h, a podróż zajmie 19 minut i 32 sekundy.

Na podstawie projektowanych parametrów drogi i prognozowanego ruchu ustalono, że po realizacji projektu średnia prędkość wyniesie 87,9 km/h. Uwzględniając dodatkowo skrócenie trasy do 18,95 km czas podróży ulegnie zmniejszeniu do 12 minut i 56 sekund (o 33,8%).

W wyniku realizacji inwestycji odcinek drogi wojewódzkiej Nr 690 o długości 18,95 km będzie miał nośność 115 kN/oś.

Szacunkowe koszty utrzymania i remontów drogi objętej projektem w perspektywie 15 lat począwszy od pierwszego roku po zrealizowaniu inwestycji (2020) będą w ujęciu nominalnym niższe niż w wariantcie bezinwestycyjnym o 12,144 mln zł. W wartościach zdyskontowanych na 2016 r. oszczędności, jakie inwestycja przyniesie zarządcy drogi odpowiadają kwocie 9,671 mln zł.

Ze względu na poprawę stanu nawierzchni oraz większą płynność ruchu należy oczekiwać poprawy klimatu akustycznego wzdłuż przebudowanego odcinka drogi. Podobnego pozytywnego oddziaływania należy oczekiwać w aspekcie emisji substancji szkodliwych pochodzących ze spalania paliwa przez pojazdy oraz kosztów ich eksploatacji.

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

Celem ogólnym projektu jest zwiększenie wewnętrznej spójności układu 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.

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,
- zapewnienie wysokiego komfortu podróżowania,
- zwiększenie prędkości przejazdu/zmniejszenie czasu przejazdu,
- zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych pojazdów oraz kosztu emisji niebezpiecznych związków do atmosfery,
- zdecydowane poprawienie warunków bezpieczeństwa ruchu dla wszystkich użytkowników drogi (zarówno kierowców i pasażerów, jak i pieszych i rowerzystów),
- poprawa dostępności zewnętrznej i wewnętrznej dzięki rozbudowie sieci drogowej/transportowej,
- poprawa dostępności transportowej w transporcie drogowym.

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
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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...(patrz SW str. 37-39)</p>

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

IV.5 Zgodność z dokumentami strategicznymi wspólnotowymi, krajowymi, regionalnymi	
1. Nazwa dokumentu	
Strategia Rozwoju Kraju 2020	
Uzasadnienie	
<p>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.</p> <p>Celem szczegółowym działania jest Zwiększona dostępność transportowa regionu w ruchu drogowym. Z uwagi na jego peryferyjne położenie ... (patrz SW str. 37-39)</p>	
2. Nazwa dokumentu	
Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020	
Uzasadnienie	
<p>W „Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: regiony, miasta, obszary wiejskie” zarysowano zestaw jedenastu strategicznych wyzwań sektorowych, przed którymi staje polityka regionalna. Cele dwóch z nich realizuje analizowany projekt przebudowy drogi wojewódzkiej:</p> <ul style="list-style-type: none">• Zapewnienie spójności wewnętrznej kraju. Niedopuszczenie do nadmiernych zróżnicowań przestrzennych <p>Zauważa się, że istotne jest „zapewnienie odpowiedniego poziomu równowagi między wspieraniem obszarów...(patrz SW str. 29-31)</p>	
3. Nazwa dokumentu	
Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030	
Uzasadnienie	
<p>„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. 31-32)</p>	
4. Nazwa dokumentu	
Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030	
Uzasadnienie	
<p>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. 34)</p>	

5. Nazwa dokumentu			
Strategia rozwoju województwa podlaskiego			
Uzasadnienie			
W przyjętej uchwale 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. 34-37)			
6. Nazwa dokumentu			
Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020			
Uzasadnienie			
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 ... (patrz SW str. 37-39)			
7. Nazwa dokumentu			
Regionalny plan transportowy			
Uzasadnienie			
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 SW str. 39-40)			
IV.6 Powiązanie ze strategiami			
1. Nazwa dokumentu			
Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego			
Uzasadnienie			
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 ... (patrz SW str. 27-28)			
2. Nazwa dokumentu			
Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020			
Uzasadnienie			
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. 32-34)			
IV.7 Komplementarność			
Komplementarność - dane dotyczące projektu nr 1			
Tytuł projektu			
Ostrożany - Siemiatycze – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 690			
Podmiot realizujący			
Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jako podmiot reprezentujący Beneficjenta / Wnioskodawcę - Województwo Podlaskie			
Numer projektu	WND-RPPD.02.01.01-20-002/13		
Wartość ogółem	60 344 821,10	Wartość dofinansowania	48 691 141,43
Rodzaj komplementarności			

Cel i obszar realizacji:		Źródło finansowania:	
Komplementarność geograficzna	TAK	Komplementarność wewnętrzna	TAK
Komplementarność problemowa	TAK	Komplementarność zewnętrzna	NIE
Komplementarność sektorowa	TAK		

Uzasadnienie komplementarności projektu

Projekt należy uznać za komplementarny z niedawno zakończoną inwestycją, 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 ponad 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. Inwestycja przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej województwa poprzez integrację lokalnych i ponadlokalnych układów transportowych z krajowym systemem transportowym (bezpośrednio DK19 poprzez kontynuowanie przebudowy DW 690 do Ciechanowca), 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(DK19). Wszystkie te inwestycje przyczyniają się do poprawy dostępności komunikacyjnej całego województwa poprzez integrację lokalnych i ponadlokalnych układów transportowych z krajowym systemem transportowym, zwiększenia wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu oraz poprawy bezpieczeństwa transportowego i bezpieczeństwa uczestników ruchu.

Komplementarność - dane dotyczące projektu nr 2

Tytuł projektu

Wólka Pietkowska - Ciechanowiec - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 681

Podmiot realizujący

Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jako podmiot reprezentujący Beneficjenta / Wnioskodawcę - Województwo Podlaskie

Numer projektu

zostanie nadany po złożeniu do dofinansowania

Wartość ogółem

130 000 000,00

Wartość dofinansowania

110 500 000,00

Rodzaj komplementarności

Cel i obszar realizacji:		Źródło finansowania:	
Komplementarność geograficzna	TAK	Komplementarność wewnętrzna	TAK
Komplementarność problemowa	TAK	Komplementarność zewnętrzna	NIE
Komplementarność sektorowa	TAK		

Uzasadnienie komplementarności projektu

Inwestycja przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej województwa poprzez integrację lokalnych i ponadlokalnych układów transportowych z krajowym systemem transportowym (pośrednio DK19 poprzez DW 690 i DK66), 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 . Wszystkie te inwestycje przyczyniają się do poprawy dostępności komunikacyjnej całego województwa poprzez integrację lokalnych i ponadlokalnych układów transportowych z krajowym systemem transportowym, zwiększenia wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu oraz poprawy bezpieczeństwa transportowego i bezpieczeństwa uczestników ruchu. Inwestycja w powiązaniu ze zrealizowanymi już oraz planowanymi działaniami komplementarnymi na sieci dróg krajowych i wojewódzkich przyniesie poprawę dostępność transportowej całego regionu.

IV.8 Promocja projektu

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".

Promocja projektu - materiały opisujące projekt, materiały informacyjne i reklamowe inwestycji zostaną umieszczone na portalu wrotapodlasia.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.

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

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”.

IV.9 Trwałość projektu

Beneficjent zobowiązuje się do zachowania trwałości projektu przez 5 lat od zakończenia realizacji, zgodnie z art. 71 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. Tym samym nie są to 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 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 2017 r. W wieloletniej prognozie finansowej w roku 2017 zagwarantowano na budowę i przebudowę dróg wojewódzkich łącznie 55,87 mln zł, z czego na przedsięwzięcia przeprowadzane ze środków własnych 22 mln zł.

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 uwzględniania ustawowych wyłączeń przypadających na dany rok wyniesie ok. 4,46% i będzie niższy niżeli 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 ok. 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 zmniejszą 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 w Białymstoku. 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 byłyby 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 w Białymstoku.

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.

V. Harmonogram realizacji projektu

V.1 Termin rozpoczęcia realizacji projektu				2015-08-28
V.2 Planowany termin rzeczowego zakończenia realizacji projektu - podpisanie końcowego protokołu odbioru				2020-07-15
V.3 Planowany termin finansowego zakończenia realizacji projektu				2020-08-31
V.4 Zakres rzeczowy projektu				
Zakres rzeczowy projektu - Zadanie 1				
Nazwa zadania	Data rozpoczęcia	Data zakończenia	Wydatek rzeczywiście poniesiony	Wydatek rozliczany ryczałtowo
dokumentacja techniczna (projektowo - wykonawcza)	2015-08-28	2015-12-11	Tak	Nie
Opis działań planowanych do realizacji				
odbior dokumentacji projektowo-wykonawczej wraz z aktualizacją oraz z wykonanymi zgodnie z umową z wykonawcą podziałami działek				

Zakres rzeczowy projektu - Zadanie 2				
Nazwa zadania	Data rozpoczęcia	Data zakończenia	Wydatek rzeczywiście poniesiony	Wydatek rozliczany ryczałtowo
roboty drogowe	2017-08-08	2018-05-25	Tak	Nie
Opis działań planowanych do realizacji				
roboty drogowe (w tym m.in.: roboty drogowe; drogowe obiekty inżynierskie (w tym m.in.: most M1/z robiórką ist. Obiektu;/ przepusty drogowe); roboty instalacyjne (w tym m.in.: sieci wodociągowe; kanalizacja deszczowa); roboty teletechniczne (...)				
Zakres rzeczowy projektu - Zadanie 3				
Nazwa zadania	Data rozpoczęcia	Data zakończenia	Wydatek rzeczywiście poniesiony	Wydatek rozliczany ryczałtowo
nadzór inwestorski	2017-11-16	2020-08-31	Tak	Nie
Opis działań planowanych do realizacji				
działania zgodnie z wymaganiami prawa budowlanego zapewniające nadzór nad realizacją inwestycji				
Zakres rzeczowy projektu - Zadanie 4				
Nazwa zadania	Data rozpoczęcia	Data zakończenia	Wydatek rzeczywiście poniesiony	Wydatek rozliczany ryczałtowo
badania laboratoryjne	2017-08-17	2020-08-31	Tak	Nie
Opis działań planowanych do realizacji				
badania laboratoryjne zgodnie z wymaganiami zapewniające obsługę laboratoryjną nad realizacją inwestycji oraz wyk. niezbędnych ekspertyz dot. projektu				
Zakres rzeczowy projektu - Zadanie 5				
Nazwa zadania	Data rozpoczęcia	Data zakończenia	Wydatek rzeczywiście poniesiony	Wydatek rozliczany ryczałtowo
wykupy gruntów	2015-12-10	2020-08-31	Tak	Nie
Opis działań planowanych do realizacji				
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 10/2015 z 10.12.2015r.				
Zakres rzeczowy projektu - Zadanie 6				
Nazwa zadania	Data rozpoczęcia	Data zakończenia	Wydatek rzeczywiście poniesiony	Wydatek rozliczany ryczałtowo
roboty drogowe dokończenie	2018-10-15	2020-08-31	Tak	Nie
Opis działań planowanych do realizacji				
roboty drogowe (w tym m.in.: roboty drogowe; drogowe obiekty inżynierskie (w tym m.in.: most M1/z robiórką ist. Obiektu;/ przepusty drogowe); roboty instalacyjne (w tym m.in.: sieci wodociągowe; kanalizacja deszczowa); roboty teletechniczne (...)				

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]	km	0,00	18,95
Źródło pozyskania informacji					
protokół odbioru robót polepszających jakość i przepustowość drogi w zakresie jej konstrukcji i geometrii udostępnionych dla ruchu drogowego oraz na zakończenie - protokół ostatecznego odbioru robót – spisany komisyjnie przez wszystkie strony biorące udział w procesie budowlanym					
Sposób monitorowania i pomiaru wskaźnika					

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 (zgodnie z nową metodologią) będzie - protokół odbioru robót polepszających jakość i przepustowość drogi w zakresie jej konstrukcji i geometrii udostępnionych dla ruchu drogowego oraz finalnie - 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 (możliwe częściowe wcześniejsze uzyskania wskaźnika drogi).

Lp.	Kod	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa
2	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	2020	% (procent)	0,00	33,80

Źródło pozyskania informacji

Protokół pomiaru czasu przejazdu sporządzany corocznie przez pracowników PZDW w czasie trwałości 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 2020 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 trwałości projektu.

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 techniczna (projektowo - wykonawcza)										
1	odbiór dokumentacji projektowo-wykonawczej wraz z aktualizacją oraz z wykonanymi zgodnie z umową z wykonawcą podziałami działek	Dokumentacja techniczna	nie dotyczy	Nie	Tak / 23%	375 273,00	0,00	0,00	0,00%	0,00
Razem:						375 273,00	0,00	0,00		0,00
Zadanie 2 - roboty drogowe										
1	Roboty drogowe (w tym m.in.: roboty drogowe; drogowe obiekty inżynierskie (w tym m.in.: most M1/z robiórką ist. Obiektu/; przepusty drogowe); roboty	Roboty drogowe	nie dotyczy	Nie	Tak / 23%	2 123 566,66	2 123 566,66	397 089,70	100,00%	2 123 566,66
Razem:						2 123 566,66	2 123 566,66	397 089,70		2 123 566,66
Zadanie 3 - nadzór inwestorski										
1	działania zgodnie z wymaganiami prawa budowlanego zapewniające nadzór nad realizacją inwestycji	Nadzór inwestorski	nie dotyczy	Nie	Tak / 23%	570 720,00	570 720,00	106 720,00	75,63%	431 635,53
Razem:						570 720,00	570 720,00	106 720,00		431 635,53
Zadanie 4 - badania laboratoryjne										
1	badania laboratoryjne zgodnie z wymaganiami zapewniające obsługę laboratoryjną nad realizacją inwestycji oraz wyk. niezbędnych ekspertyz dot. projektu	Badania i ekspertyzy	nie dotyczy	Nie	Tak / 23%	445 936,50	445 936,50	83 386,50	75,00%	334 452,37
Razem:						445 936,50	445 936,50	83 386,50		334 452,37
Zadanie 5 - wykupy gruntów										
1	zakup nieruchomości na mocy decyzji Wojewody Podlaskiego orzekających o ustaleniu odszkodowania za nieruchomości przejęte na rzecz Województwa Podl.	Odszkodowania za przejęte nieruchomości (zakup gruntu)	zakup gruntów	Nie	Tak / np.	1 605 717,25	1 605 717,25	0,00	78,02%	1 252 780,59
Razem:						1 605 717,25	1 605 717,25	0,00		1 252 780,59
Zadanie 6 - roboty drogowe dokończenie										
1	Roboty drogowe (w tym m.in.: roboty drogowe; drogowe obiekty inżynierskie (w tym m.in.: most M1/z robiórką ist. Obiektu/; przepusty drogowe); roboty	Roboty drogowe	nie dotyczy	Nie	Tak / 23%	153 337 412,19	153 337 412,19	28 672 849,43	84,40%	129 416 775,88

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

Razem:	153 337 412,19	153 337 412,19	28 672 849,43		129 416 775,88
Ogółem wydatki rzeczywiście poniesione:	158 458 625,60	158 083 352,60	29 260 045,63		133 559 211,03

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	158 458 625,60	158 083 352,60	29 260 045,63	133 559 211,03	100,00
Ogółem wydatki rozliczane ryczałtowo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ogółem wydatki w projekcie	158 458 625,60	158 083 352,60	29 260 045,63	133 559 211,03	
- w tym koszty pośrednie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- w tym koszty bezpośrednie	158 458 625,60	158 083 352,60	29 260 045,63	133 559 211,03	100,00

Podsumowanie w ramach zadań

L.p.	Nazwa zadania	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne	Dofinansowanie	Udział %
1	Zadanie 1 - dokumentacja techniczna (projektowo - wykonawcza)	375 273,00	0,00	0,00	0,00
2	Zadanie 2 - roboty drogowe	2 123 566,66	2 123 566,66	2 123 566,66	1,34
3	Zadanie 3 - nadzór inwestorski	570 720,00	570 720,00	431 635,53	0,36
4	Zadanie 4 - badania laboratoryjne	445 936,50	445 936,50	334 452,37	0,28
5	Zadanie 5 - wykupy gruntów	1 605 717,25	1 605 717,25	1 252 780,59	1,02
6	Zadanie 6 - roboty drogowe dokończenie	153 337 412,19	153 337 412,19	129 416 775,88	97,00
Razem:		158 458 625,60	158 083 352,60	133 559 211,03	

Podsumowanie w ramach kategorii kosztów

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

L.p.	Nazwa kategorii kosztu	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne	Dofinansowanie	Udział %
1	Badania i ekspertyzy	445 936,50	445 936,50	334 452,37	0,28
2	Dokumentacja techniczna	375 273,00	0,00	0,00	0,00
3	Nadzór inwestorski	570 720,00	570 720,00	431 635,53	0,36
4	Odszkodowania za przejęte nieruchomości (zakup gruntu)	1 605 717,25	1 605 717,25	1 252 780,59	1,02
5	Roboty drogowe	155 460 978,85	155 460 978,85	131 540 342,54	98,34
Razem:		158 458 625,60	158 083 352,60	133 559 211,03	

Podsumowanie w ramach kategorii podlegających limitom

L.p.	Nazwa kategorii kosztu	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne	Dofinansowanie	Udział %
1	Wydatki poniesione na zakup gruntów	1 605 717,25	1 605 717,25	1 252 780,59	1,02
2	Wkład rzeczowy	0,00	0,00	0,00	0,00
3	cross - financing	0,00	0,00	0,00	0,00
Razem:		1 605 717,25	1 605 717,25	1 252 780,59	

Podsumowanie w ramach Rozporządzeń pomocowych

L.p.	Nazwa Rozporządzenia	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne	Dofinansowanie
Razem:		0,00	0,00	0,00

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 III	340 833,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Kwartał IV	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Razem:	340 833,00	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	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Razem:	0,00	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	573 275,90	573 275,90	487 284,51	487 284,51	0,00	0,00	0,00
	Kwartał III	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Kwartał IV	1 319 448,69	1 319 448,69	1 319 448,69	1 319 448,69	0,00	0,00	0,00
	Razem:	1 892 724,59	1 892 724,59	1 806 733,20	1 806 733,20	0,00	0,00	0,00
2018	Kwartał I	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Kwartał II	1 580 817,85	1 580 817,85	1 580 817,85	1 580 817,85	0,00	0,00	0,00
	Kwartał III	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Kwartał IV	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Razem:	1 580 817,85	1 580 817,85	1 580 817,85	1 580 817,85	0,00	0,00	0,00
2019	Kwartał I	10 258,20	10 258,20	10 258,20	10 258,20	0,00	0,00	0,00
	Kwartał II	16 573 910,15	16 573 910,15	16 573 910,15	16 573 910,15	0,00	0,00	0,00
	Kwartał III	37 790 474,27	37 790 474,27	37 790 474,27	37 790 474,27	0,00	0,00	0,00
	Kwartał IV	52 850 000,00	52 850 000,00	52 850 000,00	52 850 000,00	0,00	0,00	0,00
	Razem:	107 224 642,62	107 224 642,62	107 224 642,62	107 224 642,62	0,00	0,00	0,00
2020	Kwartał I	12 000 000,00	12 000 000,00	12 000 000,00	12 000 000,00	0,00	0,00	0,00
	Kwartał II	20 000 000,00	20 000 000,00	3 000 000,00	3 000 000,00	0,00	0,00	0,00
	Kwartał III	15 419 607,54	15 385 167,54	7 947 017,36	7 947 017,36	0,00	0,00	0,00
	Razem:	47 419 607,54	47 385 167,54	22 947 017,36	22 947 017,36	0,00	0,00	0,00
Ogółem dla projektu:		158 458 625,60	158 083 352,60	133 559 211,03	133 559 211,03	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	

VII.5 Źródła finansowania wydatków projektu - ogółem dla projektu

Źródło finansowania wydatków projektu		Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne
Finansowanie ogółem			
Dofinansowanie + Środki krajowe	PLN	158 458 625,60	158 083 352,60
	%	100,00	100,00
Wartość dofinansowania			
Wartość dofinansowania ogółem w tym	PLN	133 559 211,03	133 559 211,03
	%	84,29	84,49
EFRR	PLN	133 559 211,03	133 559 211,03
	%	84,29	84,49
Budżet Państwa	PLN	0,00	0,00
	%		
Budżet Państwa (pomoc publiczna)	PLN	0,00	0,00
	%		
Budżet Państwa (poza pomocą publiczną)	PLN	0,00	0,00
	%		
Środki krajowe			
Krajowe środki ogółem, w tym:	PLN	24 899 414,57	24 524 141,57
	%	15,71	15,51
Krajowe środki publiczne, w tym:	PLN	24 899 414,57	24 524 141,57
	%	15,71	15,51
Budżet województwa	PLN	24 899 414,57	24 524 141,57
	%	15,71	15,51
SUMA:	PLN	158 458 625,60	158 083 352,60

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:

- zapoznać się z Regulaminem Konkursu/Wezwaniem do złożenia wniosku pozakonkursowego i akceptuje jego zasady,
- jest świadomy skutków niezachowania formy komunikacji z IOK wskazanej w Regulaminie Konkursu/Wezwaniu do złożenia wniosku pozakonkursowego,
- zadania przewidziane do realizacji i wydatki przewidziane do poniesienia w ramach projektu nie są i nie będą współfinansowane z innych wspólnotowych instrumentów finansowych, w tym z innych funduszy strukturalnych Unii Europejskiej oraz że nie naruszą zasady zakazu podwójnego finansowania, oznaczającej niedozwolone zrefundowanie całkowite lub częściowe danego wydatku dwa razy ze środków publicznych (wspólnotowych lub krajowych), zgodnie z zapisami art. 65 ust. 11 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r.,
- nie pozostaje w stanie upadłości, pod zarządem komisarycznym, 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 udział w badaniach ewaluacyjnych mających na celu ocenę procesu wdrażania Programu,
- w przypadku gdy w realizację projektu zaangażowane są inne podmioty (partnerzy, realizatorzy, podmioty reprezentujące) wykonał wobec tych podmiotów obowiązek informacyjny wynikający z przepisów rozporządzenia o ochronie danych osobowych nr 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r., o którym mowa w art. 13 ust. 1 i 2 oraz uzyskał zgodę na ich udział w badaniach ewaluacyjnych mających na celu ocenę procesu wdrażania Programu,
- zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 ogólnego rozporządzenia o ochronie danych osobowych nr 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. został poinformowany i przyjął do wiadomości, że:
 - administratorem danych osobowych jest Województwo Podlaskie reprezentowane przez Marszałka oraz Zarząd Województwa Podlaskiego z siedzibą przy ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego 1, 15-888 Białystok, tel. +48 (85) 66 54 549, e-mail: kancelaria@wrotapodlasia.pl, www.bip.umwp.wrotapodlasia.pl,
 - administrator wyznaczył Inspektora Ochrony Danych Osobowych – dane kontaktowe do inspektora ochrony danych to e-mail: iod@wrotapodlasia.pl,
 - dane osobowe będą przetwarzane w celach: naboru, oceny, rozliczania, kontroli, realizacji obowiązków informacyjnych i promocyjnych oraz na potrzeby badań ewaluacyjnych, zarządzania, kontroli, audytu, sprawozdawczości i raportowania w ramach Programu. Podstawą prawną przetwarzania danych osobowych jest obowiązek prawny ciążyący na administratorze (art. 6 ust. 1 lit. c) RODO) określony w:
 - Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającym wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylającym rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006,
 - Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 z dnia 17.12.2013r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006,
 - Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) nr 1011/2014 z dnia 22 września 2014 r. ustanawiającym szczegółowe przepisy wykonawcze do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 w odniesieniu do wzorów służących do przekazywania Komisji określonych informacji oraz szczegółowe przepisy dotyczące wymiany informacji między beneficjentami a instytucjami zarządzającymi, certyfikującymi, audytowymi i pośredniczącymi,
 - Ustawie z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020.
- podanie danych osobowych jest wymogiem ustawowym pozwalającym na realizację w/w celów, konsekwencją niepodania danych osobowych będzie brak możliwości aplikowania o dofinansowanie projektu w ramach RPOWP na lata 2014-2020,
- kategoriami odbiorców danych są: Instytucje pośredniczące we wdrażaniu RPOWP na lata 2014-2020, eksperci oceniający projekty, podmioty świadczące usługi IT, podmioty wykonujące badania ewaluacyjne, osoby upoważnione, operatorzy pocztowi oraz podmioty wykonujące zadania w zakresie archiwizacji,
- dane osobowe nie będą przekazywane do państw trzecich oraz organizacji międzynarodowych,
- dane osobowe będą przechowywane przez okres wynikający z realizacji Programu oraz okres wynikający z przepisów prawa dot. archiwizacji,
- Wnioskodawca/Beneficjent ma prawo żądania dostępu do treści swoich danych osobowych oraz prawo żądania ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania, pod warunkiem, zgodności takich żądań z przepisami prawa stanowiącymi obowiązek prawny Administratora do przetwarzania danych osobowych,
- Wnioskodawca/Beneficjent ma prawo wniesienia skargi dotyczącej niezgodności przetwarzania danych osobowych do organu nadzorczego – Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych,

- dane osobowe nie będą wykorzystywane do zautomatyzowanego podejmowania decyzji ani profilowania, o którym mowa w art. 22 rozporządzenia o ochronie danych osobowych.

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

☐ zobowiązuje 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

2019-10-23

Data (rrrr-mm-dd)