

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 2014-2020¹

1	Nazwa projektu (tytuł projektu lub zakres) <i>Można użyć roboczej nazwy określającej istotę lub zakres przedmiotowy projektu</i>	Juszkowy Gród – Zwodzieckie – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 687 <i>(Przedsięwzięcie będzie dotyczyć budowy i rozbudowy drogi wojewódzkiej Nr 687 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Juszkowy Gród - Zwodzieckie wraz z obejściem m.in. m. Lewkowo Nowe i m. Narewka)</i>							
2a	Wnioskodawca (dane kontaktowe) ²	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 sekretariat@pzd.wrotapodlasia.pl artur.zuraw@pzd.wrotapodlasia.pl radoslaw.loniewski@pzd.wrotapodlasia.pl							
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			listopad 2018 – kwiecień 2019 listopad 2018 – grudzień 2020 listopad 2018 – grudzień 2020 listopad 2018 – grudzień 2020				
5	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (miesiąc oraz rok)	październik 2018							
6	Szacowany budżet projektu	Ogółem	2016	2017	2018	2019	2020		
6a	Szacowana całkowita wartość projektu w PLN	100 000 000,00	0,00	0,00	0,00	40 000 000,00	60 000 000,00		
6b	Szacowana wartość kosztów kwalifikowalnych w PLN	100 000 000,00	0,00	0,00	0,00	40 000 000,00	60 000 000,00		
6c	Szacowany wkład UE w PLN	85 000 000,00	0,00	0,00	0,00	34 000 000,00	51 000 000,00		
6d	Szacowany wkład własny w PLN	15 000 000,00	0,00	0,00	0,00	6 000 000,00	9 000 000,00		
7	Opis projektu <i>Należy:</i> - opisać zakres rzeczowy projektu i przewidywane rezultaty w ujęciu ilościowym i jakościowym; - przedstawić m.in. rejestrowane	Przedmiotem przedsięwzięcia jest budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 687 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Juszkowy Gród - Zwodzieckie wraz z obejściem m.in. m. Lewkowo Nowe i m. Narewka (także m. Bondary po uzyskaniu decyzji) o długości ok. 28,3 km (gdzie - ok.							

¹ Należy wypełnić wszystkie pola.

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

<p><i>natężenie ruchu w 2010 r. na badanym odcinku drogi; - przedstawić funkcję drogi, w tym opis usprawnienia połączeń</i></p>	<p>2,0 km to planowane nowo wybudowane drogi – obejścia miejscowości m.in. m. Lewkowo Nowe i m. Narewka korekty łuków i ok. 26,3 przebudowa istniejącej drogi woj.) mająca na celu</p> <ul style="list-style-type: none"> – poprawa warunków i bezpieczeństwa ruchu tranzytowego, – usprawnienie komunikacji pomiędzy miejscowościami, – podwyższenie standardów technicznych infrastruktury drogowej, – zwiększenie płynności i przepustowości drogowej, – eliminacja utrudnień w ruchu lokalnym, – dostosowanie stanu dróg do wymagań wynikających z obciążenia ruchem i prognozy rozwoju ruchu, – odciążenie istniejącej sieci dróg wewnątrz miasta, – zmniejszenie liczby wypadków, kolizji i zdarzeń drogowych, – poprawa ekonomiki transportu (czas przejazdu, zużycie paliwa, amortyzacja pojazdów), – zmniejszenie hałasu, drgań i ilości spalin, – poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszych, – uspokojenie ruchu w centrum zabytkowego miasta, – wzrost walorów turystycznych i gospodarczych miasta, – wzmocnienie gospodarki regionalnej (usprawnienie komunikacji pomiędzy miejscowościami znajdującymi się w ciągu drogi wojewódzkiej – poprawa walorów turystycznych regionu . <p>dodatkowo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dostosowanie parametrów i usytuowania odcinka Juskowy Gród – Zwodzieckie drogi wojewódzkiej Nr 687 (dalej DW687 Juskowy Gród – Zwodzieckie) do wymogów technicznych, • dowiązanie do przebudowy drogi wojewódzkiej na odcinku Michałowo – Juskowy Gród) realizowanej w latach 2014-2015, • dowiązanie do przebudowy drogi wojewódzkiej Nr 687 na odcinku Zwodzieckie – Nowosady oraz przebudowy drogi wojewódzkiej Nr 685 na odcinku Nowosady – Hajnówka, zrealizowanej w latach 2011 – 2012, <p>Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w województwie podlaskim, na terenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 powiatów: białostocki, hajnowski, • 3 gmin: Michałowo, Narewka, Hajnówka. • 2 nadleśnictw: Żednia, Browsk. <p>łączy ze sobą wiele miejscowości: Juskowy Gród, Tanicę Dolną i Górną, Bondary, Łukę i Nową Łukę, Lewkowo Nowe, Plantę, Grodzisk, Narewkę, Stoczek, Przechody, Zwodzieckie - i dalej Michałowo oraz Nowosady, Dubiny i Hajnówkę (dodatkowo należy zauważyć, iż SDR w roku 2010 wynosił 2232 natomiast w 2015 - 2760).</p> <p>Konieczność realizacji projektu wynika w głównej mierze ze złego stanu istniejącego przedmiotowego odcinka. Nawierzchnia bitumiczna istniejącej drogi niemal na całym odcinku jest w złym stanie strukturalnym. Występują znaczące, liczne i rozległe uszkodzenia, które kwalifikują konstrukcję do przebudowy. Uwzględniając ocenę wizualną warstw konstrukcyjnych należy stwierdzić, że w aktualnym stanie technicznym niemal wszędzie wszystkie warstwy bitumiczne charakteryzują się niską bądź bardzo niską nośnością. Warstwy konstrukcyjne są w wątpliwym stanie strukturalnym oraz technicznym. Nawierzchnia jest we względnie zadowalającym stanie jedynie na nielicznych odcinkach.</p> <p>Występujące pobocza i chodniki są w stanie technicznym dostatecznym, złym i bardzo złym. Odwodnienie poza odcinkami w miejscowościach odbywa się powierzchniowo do rowów przydrożnych z odprowadzeniem do rzek i rowów melioracyjnych lub rowów bezodpływowych. System odwodnienia drogi jest w złym stanie.</p> <p>Podstawowe parametry techniczne istniejącej drogi wojewódzkiej (przedmiotowy odcinek):</p>
---	--

		<p>-klasa techniczna: Z</p> <p>-prędkość projektowa: 40 km/h (zarówno w terenie zabudowy, jak i niezabudowanym)</p> <p>-szerokość jezdni: głównie 5,0 do 5,5m(jezdnia w złym stanie tech.klasaD)</p> <p>- szerokość pasa ruchu: 2,50 do 2,75 m przekrój drogowy, 3,00 do 4,00 m przekrój uliczny w miejscowościach na trasie</p> <p>-szerokość pobocza gruntowego: 1,00 do 2,00 m (w złym stanie technicznym)</p> <p>-szerokość chodników: głównie od 1,50 do 2,00 m, lokalnie szersze w miejscowościach na trasie</p> <p>-odwodnienie: powierzchniowe do rowów drogowych w złym lub dostatecznym stanie technicznym na odcinkach szlakowych</p> <p>-obciążenie: 80 kN/oś</p> <p>-pozostałe parametry geometryczne raczej niezgodne z warunkami technicznymi dla klasy Z.</p> <p>Dlatego też przedsięwzięcie obejmuje swoim zakresem(planowane rozwiązania):</p> <ul style="list-style-type: none"> – poszerzenie jezdni do 7 m i umocnienie istniejącej nawierzchni oraz umocnienie poboczy, – przebudowę i budowę obiektów inżynieryjno – drogowych, – budowę ciągu pieszo – jezdni, – korektę nienormatywnych łuków poziomych i pionowych, – budowę zatok autobusowych, – budowę chodników na terenie zabudowanym, – przebudowę skrzyżowań z drogami innej kategorii, – przebudowę uzbrojenia istniejącego kolidującego z inwestycją, – budowę kanału technologicznego, – zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego.
8	<p>Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja itp.)</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.</i></p> <p><i>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"> - dokumentacja projektowa jest w przygotowaniu (trwają intensywne prace i podjęto działania aby jak najszybciej ukończyć dokumentację projektowo-wykonawczą, jednakże ostateczne decyzje podejmowane są przez inne organy i jednostki) planowany termin ukończenia dokumentacji – III kwartał 2018 r.); - decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji jest w trakcie uzyskiwania- trwa procedura (planowany termin uzyskania – III kwartał 2018 r.); - zezwolenie na realizację inwestycji drogowej jest w trakcie uzyskiwania- trwa procedura (planowany termin uzyskania – IV kwartał 2018 r.); - po uzyskaniu niezbędnych dokumentów – na przełomie III/IV kwartału 2018 roku planowane jest wszczęcie procedury przetargowej i wyłonienie (podpisanie umowy) Wykonawcy; <p>Po podpisaniu umowy z Wykonawcami robót i usług planuje się wykonanie Projektu do końca IV kwartału 2020 roku.</p>
9	<p>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.</p> <p><i>Komplementarność ma pokazywać, jak dane</i></p>	<p>Projekt należy uznać za komplementarny z wcześniej zrealizowanymi inwestycjami na drogach wojewódzkich oraz działaniami podejmowanymi przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad na drogach krajowych. Wszystkie te inwestycje przyczyniają się do poprawy dostępności komunikacyjnej województwa poprzez integrację lokalnych i ponadlokalnych układów transportowych z krajowym systemem transportowym, zwiększenia wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu oraz poprawy bezpieczeństwa transportowego.</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>Ze względu na kontynuację niedawno zakończonej inwestycji, zadanie</p>

	<i>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>	uznać należy za szczególnie mocno uzupełniające się z projektem WND-RPPD.02.01.01-20-001/10 „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 685 na odcinku Nowosady – Hajnówka oraz drogi wojewódzkiej nr 687 na odcinku Zwodzieckie - Nowosady” w ramach RPOWP 2007-2013. W ramach tego przedsięwzięcia w latach 2010-2012 za łączną kwotę ok. 28 mln złotych dokonano przebudowy DW 685 oraz 687 jak również z projektem WND-RPPD.02.01.01-20-002/14 „Michałowice – Juskowy Gród - przebudowa drogi wojewódzkiej nr 686 na odcinku Żednia – Juskowy Gród” w ramach RPOWP 2007-2013. W ramach tego przedsięwzięcia w latach 2014-2015 za łączną kwotę ok. 65 mln złotych dokonano przebudowy DW 686.	
10	Zakładane efekty projektu wyrażone wskaźnikami określonymi w RPOWP 2014-2020, Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych RPOWP 2014-2020 (SZOOP RPOWP2014-2020) oraz wskaźnikami własnymi ³		
Wskaźniki produktu ⁴			
Nazwa wskaźnika		Jednostka miary	Wartość docelowa w roku 2020
Całkowita długość nowych dróg (CI 13)****		Km	około 2,0 zostanie dookreślona po wykonaniu dokumentacji***
Całkowita długość nowych dróg wojewódzkich		km	ok. 2,0***
Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI 14)		km	około 26,3, zostanie dookreślona po wykonaniu dokumentacji***
Długość przebudowanych dróg wojewódzkich		km	ok. 26,3***
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*		%	co najmniej 10 %, zostanie dookreślona po wykonaniu SW***

* wskaźnik własny Beneficjenta pn.: „Skrócenie czasu przejazdu pomiędzy dwoma punktami sieci” będzie obejmował dokonanie corocznych (w trakcie trwania 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 – 23,95 mln EURO

-Szacunkowa wartość kosztów kwalifikowalnych – 23,95 mln EURO

-Szacowany wkład UE (85% kosztów kwalifikowalnych) – 20,36 mln EURO

*** brak możliwości dookreślenia szczegółowych wartości docelowych wskaźników wynika z braku posiadania ostatecznych decyzji, pozwoleń, analiz (SW)

**** 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 Włodzisław Sulima

D R K T O R
Polskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich
w Białymstoku

2016-08-25

³ 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" 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