

**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: 2017-04-06, godzina: 07:08:59

Numer wniosku o dofinansowanie:

RPO.04.01.01-20-0015/17

Numer naboru:

RPPD.04.01.01-IZ.00-20-002/17

## I. Informacje podstawowe

I.1 Identyfikacja poziomu wdrażania	
<b>Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020</b>	
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.00-20-002/17
Lokalna grupa działania	NIE DOTYCZY

I.2 Podstawowe informacje o projekcie	
Tytuł projektu	Zabłudów - Nowosady - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 685
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	

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

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@pzdw.wrotapodlasia.pl
Adres www	www.pzdw.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	Jerzy
Nazwisko	Leszczyński
Pesel	61020804652
Stanowisko	Marszałek Województwa Podlaskiego
Adres e-mail	kancelaria@wrotapodlasia.pl
Numer telefonu	0856654100
Numer faksu	0856654101

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

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

### III. Informacje o projekcie

<b>III.1 Klasyfikacja projektu</b>		
<b>III.1.1 Zakres interwencji (dominujący/uzupełniający)</b>	<b>Razem :</b>	100%
<b>Zakres interwencji dominujący</b>		<b>% udziału</b>
034 Inne drogi przebudowane lub zmodernizowane (autostrady, drogi krajowe, regionalne lub lokalne)		77%
<b>Zakres interwencji uzupełniający</b>		<b>% udziału</b>
030 Drugorzędne połączenia drogowe z siecią drogową i węzłami TEN-T (nowo budowane)		23%
<b>III.1.2 Forma finansowania</b>		
01 Dotacja bezzwrotna		
<b>III.1.3 Typ obszaru realizacji</b>		
03 Obszary wiejskie (o małej gęstości zaludnienia)		
<b>III.1.4 Rodzaj działalności gospodarczej</b>		
18 Administracja publiczna		
<b>III.1.5 Typ projektu</b>		
Nie dotyczy		
<b>III.2 Dochód w projekcie</b>		
<b>Czy projekt jest projektem generującym dochód w myśl art. 61 Rozporządzenia 1303/2013?</b>		NIE
<b>Nazwa (rozdział) i numer strony dokumentu źródłowego, w którym przeprowadzono pełną analizę:</b>		
Studium Wykonalności Rozdział 3 Analiza Finansowa Projektu (str. 85 - 93)		
<b>III.3 Przedmiot Projektu</b>		
<b>III.3.1 Promocja gospodarcza</b>		NIE DOTYCZY
<b>III.3.2 Promocja efektywności energetycznej i gospodarki niskoemisyjnej</b>		NIE DOTYCZY
<b>III.3.3 Promocja i edukacja ekologiczna</b>		NIE DOTYCZY
<b>III.3.4 Informacje uzupełniające</b>		NIE DOTYCZY
<b>III.4 Pomoc publiczna</b>		
<b>III.4.1 Informacje dotyczące zakresu pomocy publicznej</b>		
<b>Projekt objęty pomocą publiczną (poza pomocą de minimis)</b>		NIE
<b>Projekt objęty pomocą de minimis</b>		NIE
<b>III.4.2 Rozporządzenia pomocowe w projekcie</b>		NIE
<b>III.4.3 Dotychczas uzyskana pomoc de minimis</b>		NIE
<b>III.5 Lokalizacja projektu / miejsce realizacji projektu</b>		
<b>Projekt realizowany na terenie całego kraju</b>		NIE

<b>III.5.1 Szczegółowa lokalizacja projektu / miejsce realizacji projektu - lokalizacja 1</b>			
<b>Województwo</b>	Podlaskie		
<b>Powiat</b>	Powiat hajnowski		
<b>Gmina</b>	Narew		
<b>Podmioty uczestniczące w realizacji projektu w danej lokalizacji:</b>			
<b>%-owy udział w wartości dofinansowania</b>	82		
<b>Uwagi:</b>			
<b>III.5.1 Szczegółowa lokalizacja projektu / miejsce realizacji projektu - lokalizacja 2</b>			
<b>Województwo</b>	Podlaskie		
<b>Powiat</b>	Powiat hajnowski		
<b>Gmina</b>	Hajnówka		
<b>Podmioty uczestniczące w realizacji projektu w danej lokalizacji:</b>			
<b>%-owy udział w wartości dofinansowania</b>	17		
<b>Uwagi:</b>			
<b>III.5.1 Szczegółowa lokalizacja projektu / miejsce realizacji projektu - lokalizacja 3</b>			
<b>Województwo</b>	Podlaskie		
<b>Powiat</b>	Powiat białostocki		
<b>Gmina</b>	Zabłudów		
<b>Podmioty uczestniczące w realizacji projektu w danej lokalizacji:</b>			
<b>%-owy udział w wartości dofinansowania</b>	1		
<b>Uwagi:</b>			
<b>III.6 Ocena wpływu na środowisko</b>			
<b>Projekt zlokalizowany na obszarze sieci NATURA 2000</b>			TAK
<b>Wpływ projektu na obszary objęte lub mogące być objęte siecią NATURA 2000</b>			NEUTRALNY
<b>Czy projekt należy do I, II lub III grupy przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko?</b>			II grupa przedsięwzięć
<b>III.6.1 Czy zostały dołączone dokumenty związane z postępowaniem OOŚ?</b>			
<b>Załącznik Ia formularz wniosku o dofinansowanie w zakresie OOŚ</b>			TAK
<b>Załącznik Ib zaświadczenie organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000</b>			NIE
<b>Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach</b>	TAK	<b>Data uzyskania</b>	2016-02-02
<b>Projekt wymaga sporządzenia raportu OOŚ</b>			TAK
<b>Zezwolenie na inwestycje</b>			TAK
<b>Zezwolenie na inwestycje</b>			
<b>Rodzaj zezwolenia</b>			<b>Data uzyskania</b>
Inna decyzja administracyjna			2017-11-30
<b>III.7 Zasady horyzontalne</b>			
<b>III.7.1 Zrównoważony rozwój</b>			POZYTYWNY
<b>Uzasadnienie</b>			

Projekt będzie miał pozytywny wpływ na środowisko. Przebudowa drogi znacznie ograniczy hałas ze względu na poprawę jakości nawierzchni i zmniejszy bardzo jego uciążliwość z uwagi na wyprowadzenie ruchu z miejscowości. Zmniejszy się również emisja spalin (w tym dwutlenku węgla) ze względu na skrócenie trasy drogi i w mniejszym stopniu płynniejszy ruch pojazdów. Emisja zostanie niemal wyeliminowana na terenie zabudowy m. Trześcianka i Narew.

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 uwzględni 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,
- zapobieganie ewentualnym skutkom zanieczyszczenia i niedopuszczanie do tego, by przenikały one do środowiska,
- zrównoważony rozwój, który spełnia potrzeby czasów obecnych, nie naruszając zdolności przyszłych pokoleń do spełniania ich własnych potrzeb obejmujących środowisko naturalne – oczekiwane ograniczenie zużycia paliwa przez samochody na odcinku projektu przyczyni się do wolniejszego zużywania zasobów nieodnawialnych.

<b>III.7.2 Równość szans i niedyskryminacja</b>	<b>POZYTYWNY</b>
---	------------------

**Uzasadnienie**

Projekt pozytywnie wpłynie na zagadnienia z zakresu polityki równości szans. Droga Nr 685 przebiega przez tereny wiejskie i zapewnia ich 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 umożliwi zdecydowanie szybszą jazdę, co pozwoli na przyspieszenie dojazdu służb i zbliży jego czas do tego, jaki występuje w dużych ośrodkach miejskich. Istotne w tym zakresie oddziaływanie będzie wynikać także ze skrócenia trasy drogi wojewódzkiej w związku z budową odcinka omijającego Narew.

Wyższa jakość drogi nr 685 i lepsze połączenie z siecią dróg krajowych to także większa szansa na inwestycje na całym odcinku Zabudów - Nowosady 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 zasady niedyskryminacji. Z jego produktów skorzystają na równych prawach wszyscy użytkownicy bez względu na płeć, wiek, rasę, niepełnosprawność, przynależność religijną, pochodzenie etniczne, wyznawane światopoglądy oraz orientację seksualną.

<b>III.7.3 Równouprawnienie płci</b>	<b>NEUTRALNY</b>
--------------------------------------	------------------

**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.

<b>III.7.4 Przeciwdziałanie zmianom klimatu i ład przestrzenny</b>	<b>POZYTYWNY</b>
--	------------------

**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. Trasa przejazdu na odcinku Zabłudów – Nowosady ulegnie skróceniu o ok. 10%. Wszystko to przyczyni się 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 w dominującej części pokrywać się z obecnym przebiegiem DW 685. Nowością będzie ścieżka rowerowa, jednak jej pojawienie się odbierać należy jako element pozytywny (infrastruktura publiczna służąca rekreacji, turystyce, wypoczynkowi, promująca zdrowy tryb życia). Projekt bezsprzecznie poprawi też estetykę przestrzeni publicznej, którą obecnie niewątpliwie zakłóca zdegradowana infrastruktura drogowa.

W związku z inwestycją dokonane zostaną wywłaszczenia terenów, w tym 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. Warto również zauważyć, iż zastosowano rozwiązania techniczne służące przyrodzie – na przykład przepusty będą posiadały półki i płotki naprowadzające, umożliwiające przejście płazów, projektowana estakada będzie przystosowana do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt.

<b>III.7.5 Współpraca</b>	NEUTRALNY
<b>Uzasadnienie</b>	
Projekt będzie miał neutralny wpływ na zasadę współpracy, bowiem będzie realizowany przez Beneficjenta samodzielnie, bez udziału innych podmiotów. W trakcie realizacji i po zakończeniu projektu wszystkim zainteresowanym będzie zapewniony dostęp do informacji związanej z przedsięwzięciem.	

<b>III.8. Zamówienia publiczne - stosowanie Ustawy PZP</b>	TAK
<b>Liczba kontraktów w ramach których będzie realizowany projekt</b>	3

L.p.	Tryb postępowania	Planowany termin wszczęcia postępowania
1	Przetarg nieograniczony	2017-02-28

**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 przeprowadzono w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą PZP. Specyfikacja warunków zamówienia została określona tak, że pozwalała na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.

2	Przetarg nieograniczony	2017-06-07
---	-------------------------	------------

**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 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 przeprowadzono w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą PZP. Specyfikacja warunków zamówienia została określona tak, że pozwalała na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.

3	Przetarg nieograniczony	2017-06-09
---	-------------------------	------------

**Przedmiot kontraktu**

badania laboratoryjne- przetarg nieograniczony dotyczący zadania pn.: - badania laboratoryjne - przetarg nieograniczony. Wybór wykonawców projektu odbył się z zachowaniem zasad określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 2164 z późn. zm.) oraz Rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 maja 2006r. w sprawie kwot wartości zamówień oraz konkursów, od których jest uzależniony obowiązek przekazywania ogłoszeń Urzędowi Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich (Dz. U. z 2006r. Nr 87 poz. 604). Udzielenie zamówienia publicznego na realizację projektu przeprowadzono w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą PZP. Specyfikacja warunków zamówienia została określona tak, że pozwalała na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.

<b>III.9 Grupa projektów</b>	NIE DOTYCZY
------------------------------	-------------

## IV. Opis projektu

### IV.1 Krótki opis projektu

Projekt „Zabłudów - Nowosady – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 685” obejmuje budowę z rozbudową drogi wraz z obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku o długości ok. 24,1 km od km 8+462 do km 32+614 (z wyłączeniem odcinka o długości ok. 54 m pod koniec trasy, obejmującego istniejący przejazd kolejowy). Zadanie zlokalizowane jest w powiecie hajnowskim w gminie Narew i gminie wiejskiej Hajnówka.

Planowana inwestycja obejmuje istotną zmianę przebiegu drogi polegającą na wykonaniu obejścia miejscowości Trześcianka oraz Narew.

Projekt przewiduje wykonanie wszystkich niezbędnych elementów służących sprawnemu, bezpiecznemu i bardziej komfortowemu poruszaniu się wszystkich uczestników ruchu, wykonanie odpowiedniego systemu odwodnienia oraz przebudowę kolidujących z inwestycją sieci uzbrojenia.

Zakres podstawowych robót w ramach inwestycji obejmuje:

- poszerzenie i wzmocnienie istniejącej nawierzchni oraz umocnienie poboczy dla klasy G i podniesienie nośności do 115 kN,
- poszerzenie jezdni do szerokości 7,0 m,
- zmianę przebiegu drogi wojewódzkiej na odcinkach budowy obejść miejscowości Trześcianka i Narew,
- budowę drogowych obiektów inżynierskich,
- korektę nienormatywnych łuków poziomych i pionowych,
- budowę zatok autobusowych,
- budowę chodników jedno lub dwustronnych w terenie zabudowanym,
- budowę systemu odwodnienia korpusu drogowego (w tym odcinków kanalizacji deszczowej) wraz z odprowadzeniem wody poza istniejący pas drogowy,
- budowę zjazdów indywidualnych i publicznych,
- budowę skrzyżowań z drogami bocznymi,
- przebudowę lub zabezpieczenie, w niezbędnym zakresie, urządzeń obcych (branż: elektroenergetycznych, teletechnicznych, sanitarnych i innych) kolidujących z rozbudowywaną drogą i obiektami inżynierskimi,
- budowę kanału technologicznego,
- zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego.... (SW str. 48-59)

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

Problemy Województwa Podlaskiego, które za pośrednictwem Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku zarządza siecią dróg wojewódzkich wynikają wprost z niedoboru środków na utrzymanie infrastruktury. W zasadzie od początku członkostwa Polski w Unii Europejskiej i dostępności funduszy strukturalnych niemal wszystkie większe inwestycje realizowane na sieci dróg wojewódzkich wspierane były ze środków unijnych (ZPORR, RPOWP) lub krajowych (kontrakty wojewódzkie). Bez zewnętrznego wsparcia finansowego PZDW jako zarządca dróg wojewódzkich jest w stanie wykonywać jedynie niezbędne naprawy i bieżące remonty dróg, a nowe inwestycje ze środków własnych przeważnie dotyczą budowy odcinków chodników, budowy pojedynczych zatok autobusowych, przebudowy pojedynczych skrzyżowań czy przebudowy krótkich, kilkusetmetrowych odcinków dróg w miejscach szczególnie niebezpiecznych.

Z zestawień wydatków PZDW w latach 2011-2016 w ramach poszczególnych zadań budżetowych. Wynika z niego, że wartość inwestycji dofinansowanych ze środków UE przekroczyła w tym okresie 646 mln zł, podczas gdy na inwestycje ze środków własnych wydano zaledwie 60 mln zł, a na remonty 116 mln zł. Jeśli dane te powiązać ze zmianami jakości sieci drogowej ewidentne 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.

Ponieważ nie jest spodziewana istotna zmiana dochodów Województwa Podlaskiego w kolejnych latach w żadnym razie nie można liczyć na poważne zwiększenie własnych nakładów na bardziej znaczącą modernizację sieci drogowej. Z tego względu jedyną szansą na realizację większych inwestycji w zakresie infrastruktury transportowej jest pozyskiwanie środków pomocowych z funduszy UE.

Należy podkreślić, że aktualny stan dróg stanowi jedną z największych barier rozwojowych województwa. Bez poprawy jakości połączeń komunikacyjnych nie można liczyć na napływ inwestycji zewnętrznych i jakkolwiek poważniejszy, trwały wzrost aktywności gospodarczej. Tym samym region skazany będzie na marginalizację jego znaczenia w skali kraju.

W odniesieniu do drogi wojewódzkiej Nr 685, której dotyczy projekt problemem jest zły stan techniczny i niska wartość użytkowa drogi: jezdnia w wyniku kilkudziesięciu lat eksploatacji jej w słabej kondycji, przebieg trasy nie jest optymalny, przebiega także przez dwie inne stosunkowo duże („długie”) miejscowości – Narew i Trześcianka, zapewnia obsługę komunikacyjną Narwi, ale w związku z tym jej przebieg jest o ok. 3,5 km dłuższy niż w sytuacji, kiedy omijałaby tę miejscowość.

Na całej trasie jezdnia jest mniej lub bardziej zdeformowana, zarówno w przekroju poprzecznym, jak i podłużnym, pobocza są lokalnie pozapadane, system odwodnienia nie jest w pełni 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 i nienormatywną geometrią utrudnia manewry wyprzedzania. Poziom bezpieczeństwa jest w związku z tym niski. Ważny problem stanowi przekrój poprzeczny drogi, niedostosowany do współczesnych realiów - obok szerokości jezdni chodzi tu o brak oddzielenia ruchu rowerowego od samochodowego. Natężenie ruchu samochodowego jest wielokrotnie większe niż w momencie budowy drogi. Nakłada się na nie odcinkowo ruch pieszy, 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. Trzeba też zauważyć, że DW 685 łączy się w Zabłudowie z DK 19, która przebiega w pobliżu planowanej trasy drogi ekspresowej S19, która ma stanowić element docelowej formy sieci kompleksowej TEN-T. W tym kontekście inwestycja poprawi nie tylko wewnętrzną spójność transportową województwa, ale też przyczyni się do integracji regionalnego systemu transportowego z paneuropejskim korytarzem gospodarczym Via Baltica. Tego typu przedsięwzięcia w dłuższej perspektywie powinny przynieść efekt w postaci ożywienia gospodarczego Podlasia, które bez odpowiedniego powiązania komunikacyjnego z centrum kraju i dalej Europą będzie



skazane na postępującą marginalizację i stagnację.

Niski standard i wysokie koszty czasu podróży - Istotnym i najbardziej oczywistym problemem, który dotyka bezpośrednich użytkowników drogi objętej projektem jest niski standard podróżowania wynikający ze złego stanu nawierzchni. Z tego samego powodu oraz ze względu na małą szerokość jezdni przeciętna prędkość podróży kształtuje się na poziomie 60 km/h. Rozwiązywanie 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 685 na co dzień – 200 przejazdów rocznie w tę i z powrotem odpowiada przebiegowi rzędu 10 tys. km po drodze o standardzie zupełnie niedopasowanym do współczesnych oczekiwań.

Na czas podróży, a co za tym idzie jej ekonomiczne koszty, negatywnie wpływa także przebieg drogi – chodzi tu o odcinki w Trześciance oraz Narwi o długości około 4 km, gdzie ze oczywistych względów kierowcy muszą dostosować prędkość do obowiązującej w terenie zabudowanym. Trasa ponadto niejako „nadkłada” kilka kilometrów z tego względu, iż obsługuje Narew – możliwe jest skrócenie jej przebiegu o około 3,5 km przy poprowadzeniu nowym śladem na odcinku około 3km.

Stąd 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 części obszarów wiejskich powiatów hajnowskiego i białostockiego jest w zdecydowanie złej sytuacji.

Mała atrakcyjność inwestycyjna - Realizacja projektu przyczyni się do rozwiązania wielu istotnych problemów mieszkańców części województwa, pośrednio związanych ze stanem infrastruktury drogowej, który powoduje, że niska jest dostępność wewnętrzna znacznymi obszarów Podlasia. Jednym z nich jest ograniczony poziom inwestycji zewnętrznych, który w połączeniu z trudnymi warunkami prowadzenia działalności prowadzić musi do regresu gospodarczego, likwidowania obecnych miejsc pracy i przenoszenia działalności na tereny tworzące lepsze warunki. W konsekwencji pogłębiają się problemy na rynku pracy i stopień peryferyzacji obszaru, co powoduje ubożenie społeczeństwa. Poprawa stanu infrastruktury powinna zahamować, a w przyszłości odwrócić kierunek tych zjawisk i zwiększyć obszar potencjalnych terenów inwestycyjnych.

Utrudnione warunki funkcjonowania przedsiębiorców - W obrębie oddziaływania drogi wojewódzkiej Nr 685 od wielu lat działa bardzo duże jak na podlaskie warunki przedsiębiorstwo – Pronar Spółka z o.o. z siedzibą w Narwi, mające zakłady produkcyjne także w Narewce, Siemiatyczach i Strabli. Firma jest niewestionowanym liderem w produkcji i sprzedaży maszyn i urządzeń dla rolnictwa, usług komunalnych oraz branży transportowej z blisko 50-procentowym udziałem w polskim rynku oraz liczącym się w świecie producentem kół do maszyn rolniczych i komunalnych, elementów pneumatyki i hydrauliki siłowej, osi do przyczep, a także profili stalowych i elementów z tworzyw sztucznych.

Poza tym chlubnym wyjątkiem poziom przedsiębiorczości jest niewielki. Pronar rozwinął się na tych terenach w sposób naturalny przed wielu laty, jego twórca urodził się tu i mieszka. Natomiast w przypadku potencjalnych nowych inwestorów na decyzję o lokalizacji zakładu z pewnością ma wpływ zły stan infrastruktury drogowej – przedsiębiorca działający tutaj byłby narażony na duże koszty związane z transportem, jak również kłopotów nastęcałoby mu 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 niski poziom aktywności społeczno-gospodarczej na obszarach wiejskich. Poziom bezrobocia pozostaje stosunkowo 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.

Czas reakcji służb ratunkowych - Czas przejazdu odcinka drogi objętego projektem jest obecnie długi nie tylko w przypadku prywatnych użytkowników, ale także służb ratowniczych. Przejazd z prędkością średnią większą niż 70-75 km/h jest przeważnie niemożliwy. Tym samym wydłuża to czas reakcji służb, takich jak pogotowie ratunkowe czy straż pożarna. Problem jest bardzo istotny także ze względu na długość przedmiotowej trasy – wzrost średniej prędkości z 70 km/h do 90 km/h przy skróconej trasie w obie strony z 27km do 20km (przy założeniu, że część terenów obsługują służby mające bazę w Zabłudowie, część w Hajnówce) ograniczyłby czas przejazdu o około 10 minut - o tyle szybciej osoba potrzebująca pomocy trafiłaby do szpitala.

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

#### IV.3.1 Cel/cele projektu

Cele bezpośrednie projektu obejmują:

- zwiększenie spójności drogi Nr 685 z krajowym systemem transportowym oraz siecią TEN-T,
- zwiększenie wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu,
- poprawę 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 dostępności transportowej całego regionu, w tym mierzoną wskaźnikiem MWDT. Przewiduje się osiągnięcie wskaźników (w 2019r):

Przewiduje się osiągnięcie wskaźników (w 2019r):  
 Liczba projektów z zakresu transportu drogowego (szt.): 1;  
 Długość przebudowanych dróg wojewódzkich (km): 18,59;  
 Długość wybudowanych dróg wojewódzkich (km): 5,51;  
 Ze względu na specyfikę projektu drogowego nie jest spodziewane powstanie nowych miejsc pracy związanych bezpośrednio z inwestycją.  
 Najbardziej oczywistym rezultatem realizacji projektu z punktu widzenia użytkowników drogi będzie skrócenie czasu podróży (o ok. 32,7%) spowodowane wyprowadzeniem ruchu z miejscowości i poprowadzeniem praktycznie całej trasy poza obszarami zabudowanymi. W wyniku realizacji inwestycji odcinek drogi wojewódzkiej Nr 685 o długości ok. 24,1 km będzie miał nośność 115 kN/oś.  
 Ze względu na poprawę jakości drogi, ale przede wszystkim istotnie krótszy niż obecnie projektowany jej przebieg w sposób bardzo wyraźny spadnie zużycie paliwa przez pojazdy, a co za tym idzie ekonomiczne koszty środowiskowe. Na bazie obliczeń na potrzeby analizy ekonomicznej przyjęć można, że:  
 • poziom zanieczyszczeń środowiska spadnie o ok. 18%,  
 • ilość emitowanego dwutlenku węgla spadnie o ok. 16%.  
 Zauważyć należy ponadto, że po zrealizowaniu projektu niemal wszelkie emisje substancji szkodliwych pojawią się na terenach niezabudowanych, a więc będą w znacznie mniejszym niż obecnie stopniu oddziaływać na zdrowie ludzi, kiedy to droga przebiega kilka metrów od okien domów w Trześciance i Narwi. Bardzo dobrze obrazują to wyniki obliczeń kosztów ekonomicznych hałasu, w których uwzględnia się fakt przebiegu trasy czy to przez teren „miejski”, czy przez „niezabudowany”. W tej kategorii spodziewany jest spadek kosztów ekonomicznych rzędu 63%.  
 Celem projektu jest zwiększenie wewnętrznej spójności układu komunikacyjnego regionu i poprawa stanu infrastruktury istotnej z punktu widzenia wschodniej części województwa. Tereny wzdłuż drogi staną się lepiej dostępne z punktu widzenia komunikacji drogowej poprzez unowocześnienie regionalnej infrastruktury drogowej i integrację ponadlokalnego układu komunikacyjnego (droga wojewódzka Nr 685) z krajowym systemem transportowym (DK 19) oraz siecią TEN-T.  
 Projekt 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. Przyniesie też szereg pozytywnych oddziaływań, m.in. w sferze wpływu drogi na środowisko (spadek poziomu hałasu i zanieczyszczeń gazowych/pyłowych w porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym) oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego

W wyniku realizacji inwestycji zostaną osiągnięte następujące cele:  
 • podniesienie standardu i jakości trasy poprzez wprowadzenie parametrów technicznych zgodnych z normami, rozporządzeniami i warunkami technicznymi dla danej klasy drogi,  
 • spadek kosztów ponoszonych przez użytkowników drogi dzięki skróceniu czasu przejazdu, jak i ograniczeniu kosztów eksploatacji pojazdów,  
 • dostosowanie drogi do przenoszenia większych obciążeń,  
 • poprawa warunków życia mieszkańców: wyższy komfort podróży, mniejszy hałas i zanieczyszczenia wzdłuż drogi w porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym, podniesienie estetyki drogi,  
 • zmniejszenie uciążliwości drogi dla środowiska.  
 • poprawa dostępności zewnętrznej i wewnętrznej dzięki rozbudowie sieci drogowej/transportowej,  
 • poprawa dostępności transportowej w transporcie drogowym.  
 • poprawa warunków bezpieczeństwa ruchu dla wszystkich użytkowników drogi.

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

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

Zwiększona dostępność transportowa regionu w ruchu drogowym

##### Uzasadnienie

Celem szczegółowym działania jest Zwiększona dostępność transportowa regionu w ruchu drogowym. Z uwagi na jego peryferyjne położenie celem planowanych inwestycji jest poprawa dostępności zewnętrznej i wewnętrznej. Przyczynią się one do poprawy atrakcyjności inwestycyjnej poprzez połączenie regionu z krajowymi i międzynarodowymi ośrodkami wzrostu.  
 W uzasadnieniu działania w dużej mierze powielono elementy diagnozy oraz oczekiwane rezultaty i oddziaływania ze „Strategii rozwoju województwa podlaskiego”: przewidywany wzrost mobilności regionalnej będzie prowadzić do poprawy spójności przestrzennej w wymiarze międzyregionalnym, co jest szczególnie ważne z uwagi na znaczne dysproporcje w poziomie rozwoju pomiędzy województwem podlaskim a innymi regionami UE i słabe skomunikowanie ze stolicami sąsiednich województw oraz innymi miastami europejskimi. Zwiększenie atrakcyjności regionu, m.in. z punktu widzenia potencjalnych inwestorów, wymaga poprawy jego dostępności zewnętrznej i wewnętrznej poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej o istotnym znaczeniu gospodarczym, niezbędnej do skomunikowania, np. z terenami inwestycyjnymi czy przejściami granicznymi.  
 Projekty realizowane w ramach działania mają przyczyniać się również do budowy gospodarki niskoemisyjnej i odpornej na zmiany klimatu dzięki odpowiedniemu planowaniu infrastruktury. Infrastruktura drogowa ma być budowana ... (patrz SW r. 1.2.3.8)

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

<b>Założenie nowego zakładu</b>	NIE
<b>Zwiększenie zdolności produkcyjnej istniejącego zakładu</b>	NIE
<b>Dywersyfikacja produkcji zakładu poprzez wprowadzenie produktów uprzednio nieprodukowanych w zakładzie</b>	NIE
<b>Zasadnicza zmiana dotycząca procesu produkcyjnego istniejącego zakładu</b>	NIE

<b>Nabycie aktywów należących do zakładu, który został zamknięty lub zostałaby zamknięty, gdyby zakup nie nastąpił</b>	NIE
<b>IV.5 Zgodność z dokumentami strategicznymi wspólnotowymi, krajowymi, regionalnymi</b>	
<b>1. Nazwa dokumentu</b>	
Strategia Rozwoju Kraju 2020	
<b>Uzasadnienie</b>	
„Strategia Rozwoju Kraju 2020” przyjęta została uchwałą Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. W obszarze strategicznym II - Konkurencyjna gospodarka wyznaczony został cel II.7 Zwiększenie efektywności transportu, zaś w jego ramach cel szczegółowy II.7.2 Modernizacja i rozbudowa połączeń transportowych. W dokumencie zaznaczono, że infrastruktura transportowa to jeden ze słabszych elementów polskiej gospodarki, jest niedostosowana do przedsiębiorczości Polaków... (patrz SW r. 1.2.3.2)	
<b>2. Nazwa dokumentu</b>	
Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020	
<b>Uzasadnienie</b>	
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: • Zapewnienie spójności wewnętrznej kraju. Niedopuszczenie do nadmiernych zróżnicowań przestrzennych Zauważa się, że istotne jest „zapewnienie odpowiedniego poziomu równowagi między wspieraniem obszarów... (patrz SW r. 1.2.3.3)	
<b>3. Nazwa dokumentu</b>	
Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030	
<b>Uzasadnienie</b>	
„Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030” przyjęta przez Radą Ministrów 13 grudnia 2011 r. jest najważniejszym dokumentem dotyczącym ładu przestrzennego Polski. Jej celem strategicznym jest efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i zróżnicowanych potencjałów rozwojowych do osiągnięcia konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia i większej sprawności państwa oraz spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej w długim okresie. Jako cel 3 przyjęto Poprawę... (patrz SW r. 1.2.3.4)	
<b>4. Nazwa dokumentu</b>	
Strategia rozwoju województwa podlaskiego	
<b>Uzasadnienie</b>	
W przyjętej uchwałą Nr XXXI/374/13 Sejmiku Województwa Podlaskiego z dnia 9 września 2013 r. „Strategii rozwoju województwa podlaskiego do roku 2020” docelowy, odpowiadający aspiracjom mieszkańców obraz regionu w przyszłości określono krótkim hasłowym przekazem „Województwo podlaskie: zielone, otwarte, dostępne i przedsiębiorcze”. Osiągnięcie każdego z czterech zamierzonych atrybutów wymaga podjęcia szeregu wielopłaszczyznowych działań w sferze społecznej, gospodarczej... (patrz SW r. 1.2.3.7)	
<b>5. Nazwa dokumentu</b>	
Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020	
<b>Uzasadnienie</b>	
W ramach Osi priorytetowej IV Poprawa dostępności transportowej zdefiniowano Działanie 4.1 Mobilność regionalna. Polegać ono ma na realizacji zadań w zakresie priorytetu inwestycyjnego 7b Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi. Celem szczegółowym działania jest Zwiększona dostępność transportowa regionu w ruchu drogowym. Z uwagi na jego peryferyjne położenie celem... (patrz SW 38-40)	
<b>6. Nazwa dokumentu</b>	
Regionalny plan transportowy	
<b>Uzasadnienie</b>	
Celem nadrzędnym regionalnej polityki transportowej jest tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze wojewódzkim, krajowym, europejskim i globalnym, przy zapewnieniu, tam gdzie to możliwe, komplementarności projektów realizowanych na poziomie regionalnym z projektami szczebla krajowego, które ujęte zostały w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Planowane ... (patrz str. 40-41)	
<b>7. Nazwa dokumentu</b>	
Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030	

<b>Uzasadnienie</b>			
W dokumencie (w skrócie: SPA) opublikowanym w 2013 r. przez Ministerstwo Środowiska zauważono, że sektor transportu „jest szczególnie wrażliwy na kilka elementów klimatu, zwłaszcza na silne wiatry, ulewy, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i zjawiska lodowe, burze, niską i wysoką temperaturę oraz brak widoczności (mgła, smog). (...) Transport drogowy ze względu na przestrzenny charakter jest szczególnie wrażliwy na zmieniające się zjawiska klimatyczne. Silne wiatry ... (patrz SW str. 35-36)			
<b>IV.6 Powiązanie ze strategiami</b>			
<b>2. Nazwa dokumentu</b>			
Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020			
<b>Uzasadnienie</b>			
W „Strategii” wskazuje się na problem niskiej dostępności transportowej Polski Wschodniej, zarówno zewnątrzregionalnej, jak i wewnątrzregionalnej. W odniesieniu do pierwszej wskazuje się, że wszystkie województwa (poza świętokrzyskim) charakteryzują się poziomem Wskaźnika Międzygałęziowej Dostępności Transportowej (WMDT) wyraźnie niższym od średniej krajowej – od 77,1% wartości krajowej w województwie warmińsko-mazurskim do 82,3% w województwie podkarpackim. Niedostatecznie... (SW r. 1.2.3.5)			
<b>1. Nazwa dokumentu</b>			
Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego			
<b>Uzasadnienie</b>			
Już w „Komunikacie Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczącym Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego” z dnia 10 czerwca 2009 r. wskazano, że jednym z wyzwania, 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 ... (SW r. 1.2.3.1)			
<b>IV.7 Komplementarność</b>			
<b>Komplementarność - dane dotyczące projektu nr 1</b>			
<b>Tytuł projektu</b>			
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 685 na odcinku Nowosady - Hajnówka oraz drogi wojewódzkiej nr 687 na odcinku Zwodzieckie - Nowosady			
<b>Podmiot realizujący</b>			
Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jako podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków/ reprezentujący Beneficjenta / Wnioskodawcę - Województwo Podlaskie			
<b>Numer projektu</b>	WND-RPPD.02.01.01-20-001/10		
<b>Wartość ogółem</b>	28 207 884,26	<b>Wartość dofinansowania</b>	24 877 314,92
<b>Rodzaj komplementarności</b>			
<b>Cel i obszar realizacji:</b>		<b>Źródło finansowania:</b>	
<b>Komplementarność geograficzna</b>	TAK	<b>Komplementarność wewnętrzna</b>	NIE
<b>Komplementarność problemowa</b>	TAK	<b>Komplementarność zewnętrzna</b>	TAK
<b>Komplementarność sektorowa</b>	TAK		
<b>Uzasadnienie komplementarności projektu</b>			
Inwestycja znacząco przyczynia się do poprawy dostępności komunikacyjnej województwa poprzez integrację lokalnych i ponadlokalnych układów transportowych oraz do zwiększenia wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu a także poprawy bezpieczeństwa transportowego. Projekt należy uznać za komplementarny z wcześniej zrealizowanymi inwestycjami na drogach wojewódzkich oraz działaniami podejmowanymi przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Wszystkie te inwestycje przyczyniają się do poprawy dostępności komunikacyjnej województwa poprzez integrację lokalnych i ponadlokalnych układów transportowych z krajowym systemem transportowym, zwiększenia wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu oraz poprawy bezpieczeństwa transportowego. Inwestycja w powiązaniu ze zrealizowanymi już oraz planowanymi w okresie kilku lat działaniami komplementarnymi na sieci dróg krajowych i wojewódzkich przyniesie poprawę dostępność transportowej całego regionu, w tym mierzoną wskaźnikiem MWDT.			
<b>Źródło finansowania komplementarności zewnętrznej</b>			
Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013			
<b>Komplementarność - dane dotyczące projektu nr 2</b>			

<b>Tytuł projektu</b>			
Hajnówka – Jelonka – przebudowa drogi wojewódzkiej nr 685			
<b>Podmiot realizujący</b>			
Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jako podmiot reprezentujący Beneficjenta / Wnioskodawcę - Województwo Podlaskie			
<b>Numer projektu</b>	WND-RPPD.02.01.01-20-006/12		
<b>Wartość ogółem</b>	57 125 027,13	<b>Wartość dofinansowania</b>	56 551 261,03
<b>Rodzaj komplementarności</b>			
<b>Cel i obszar realizacji:</b>		<b>Źródło finansowania:</b>	
<b>Komplementarność geograficzna</b>	TAK	<b>Komplementarność wewnętrzna</b>	NIE
<b>Komplementarność problemowa</b>	TAK	<b>Komplementarność zewnętrzna</b>	TAK
<b>Komplementarność sektorowa</b>	TAK		
<b>Uzasadnienie komplementarności projektu</b>			
<p>Inwestycja znacząco przyczynia się do poprawy dostępności komunikacyjnej województwa poprzez integrację lokalnych i ponadlokalnych układów transportowych z krajowym systemem transportowym (DK66), zwiększenia wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu oraz poprawy bezpieczeństwa transportowego.</p> <p>Projekt należy uznać za komplementarny z wcześniej zrealizowanymi inwestycjami na drogach wojewódzkich oraz działaniami podejmowanymi przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na drogach krajowych (zwłaszcza DK66). 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 dostępności transportowej całego regionu, w tym mierzoną wskaźnikiem MWDT.</p>			
<b>Źródło finansowania komplementarności zewnętrznej</b>			
Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013			

<b>IV.8 Promocja projektu</b>
<p>Na wszystkich dokumentach dotyczących Projektu tj. dokumentacja przetargowa, umowy z wykonawcami oraz korespondencja stosowane są logotypy zgodnie z "Wytycznymi w zakresie informacji i promocji programów operacyjnych polityki spójności na lata 2014-2020".</p> <p>Promocja projektu - materiały opisujące projekt, materiały informacyjne i reklamowe inwestycji zostaną umieszczone na portalu 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.</p> <p>Beneficjent w sposób wyraźny będzie informować o fakcie, że realizowany projekt został wybrany w ramach programu operacyjnego współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020</p> <p>Zobowiązania w zakresie promocji będą realizowane z poszanowaniem wszelkich wymogów określonych w „Podręczniku wnioskodawcy i beneficjenta programów polityki spójności 2014-2020 w zakresie informacji i promocji”.</p>

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

Beneficjent zobowiązuje się do zachowania trwałości projektu przez 5 lat od zakończenia realizacji, zgodnie z art. 71 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. Tym samym nie zajdą 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. i lata kolejne W wieloletniej prognozie finansowej (uchwała Nr XXXII/283/2016 Sejmiku Województwa Podlaskiego z dnia 19 grudnia 2016 r. w sprawie uchwalenia Wieloletniej Prognozy Finansowej Województwa Podlaskiego na lata 2017 – 2035) w roku 2017 zagwarantowano na budowę i przebudowę dróg wojewódzkich 200,11 mln zł, w 2018 – 200 mln zł, zaś w 2019 – 212,45 mln zł

W roku 2017 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 4,46% i będzie niższy aniżeli dopuszczalny wskaźnik spłaty zobowiązań określony w art. 243 ustawy, po uwzględnieniu ustawowych wyłączeń, obliczony w oparciu o plan trzech kwartałów roku poprzedzającego rok budżetowy, jak również w oparciu o wykonanie roku poprzedzającego rok budżetowy odpowiednio o 1,45 p.p. oraz 3,56 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. Sektor finansów publicznych w Polsce co prawda boryka się z niedoborami środków, jednak nie jest spodziewane w tym zakresie jakieś znaczące pogorszenie które doprowadziłoby samorządy wojewódzkie do takiej sytuacji, kiedy nie byłoby w stanie finansować własnych instytucji albo też zapewnić minimalnego standardu utrzymania infrastruktury. Jeżeli nawet miałyby miejsce niekorzystne okoliczności w wyniku których dochody Województwa uległyby zasadniczemu ograniczeniu, to z pewnością samorząd obniżyłby przede wszystkim wydatki inwestycyjne, utrzymując jednocześnie minimalny, wymagany do bieżącego funkcjonowania poziom dotacji instytucji wojewódzkich, w tym PZDW.

Stąd 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 (też Wieloletnia Prognoza Finansowa).

## V. Harmonogram realizacji projektu

<b>V.1 Termin rozpoczęcia realizacji projektu</b>	2017-09-29			
<b>V.2 Planowany termin rzeczowego zakończenia realizacji projektu - podpisanie końcowego protokołu odbioru</b>	2019-08-30			
<b>V.3 Planowany termin finansowego zakończenia realizacji projektu</b>	2019-09-30			
<b>V.4 Zakres rzeczowy projektu</b>				
<b>Zakres rzeczowy projektu - Zadanie 1</b>				
Nazwa zadania	Data rozpoczęcia	Data zakończenia	Wydatek rzeczywiście poniesiony	Wydatek rozliczany ryczałtowo
Roboty drogowe	2017-09-29	2019-08-30	Tak	Nie
<b>Opis działań planowanych do realizacji</b>				
roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, oznakowanie dróg i urządzenia bezpieczeństwa ruchu elementy ulic zieleni przebudowa linii i inne				

Zakres rzeczowy projektu - Zadanie 2				
Nazwa zadania	Data rozpoczęcia	Data zakończenia	Wydatek rzeczywiście poniesiony	Wydatek rozliczany ryczałtowo
Nadzór inwestorski	2017-09-29	2019-08-30	Tak	Nie
<b>Opis działań planowanych do realizacji</b>				
usługa związana z zapewnieniem ciągłego nadzoru na inwestycji w trakcie jej realizacji				
Zakres rzeczowy projektu - Zadanie 3				
Nazwa zadania	Data rozpoczęcia	Data zakończenia	Wydatek rzeczywiście poniesiony	Wydatek rozliczany ryczałtowo
Badania laboratoryjne	2017-09-29	2019-08-30	Tak	Nie
<b>Opis działań planowanych do realizacji</b>				
obsługa laboratoryjna inwestycji obejmująca wykonanie niezbędnych badań laboratoryjnych związanych z realizacją projektu				
Zakres rzeczowy projektu - Zadanie 4				
Nazwa zadania	Data rozpoczęcia	Data zakończenia	Wydatek rzeczywiście poniesiony	Wydatek rozliczany ryczałtowo
Wykupy gruntów	2018-01-12	2019-08-30	Tak	Nie
<b>Opis działań planowanych do realizacji</b>				
zakup nieruchomości na mocy decyzji Wojewody Podlaskiego orzekających o ustaleniu odszkodowania za nieruchomości przejęte z mocy prawa na rzecz Województwa Podlaskiego na podstawie ostatecznej decyzji Wojewody Podlaskiego				

## 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	18,59
<b>Źródło pozyskania informacji</b>					
protokół ostatecznego odbioru robót – spisany komisyjnie przez wszystkie strony biorące udział w procesie budowlanym					
<b>Sposób monitorowania i pomiaru wskaźnika</b>					
Podstawą do potwierdzenia długości przebudowanego odcinka drogi tj.: długości przebudowanych dróg wojewódzkich będzie protokół ostatecznego odbioru robót – spisany komisyjnie przez wszystkie strony biorące udział w procesie budowlanym (wraz z gestorami sieci) po zakończeniu całej inwestycji, gdzie stwierdzona i potwierdzona jednorazowo zostanie dokładna długość przebudowanego odcinka drogi wojewódzkiej.					
Lp.	Kod	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa
2	411	Długość wybudowanych dróg wojewódzkich [km]	km	0,00	5,51
<b>Źródło pozyskania informacji</b>					
protokół ostatecznego odbioru robót – spisany komisyjnie przez wszystkie strony biorące udział w procesie budowlanym					
<b>Sposób monitorowania i pomiaru wskaźnika</b>					
Podstawą do potwierdzenia długości nowo-wybudowanego odcinka drogi tj.: długości wybudowanych dróg wojewódzkich będzie protokół ostatecznego odbioru robót – spisany komisyjnie przez wszystkie strony biorące udział w procesie budowlanym (wraz z gestorami sieci) po zakończeniu całej inwestycji, gdzie stwierdzona i potwierdzona jednorazowo zostanie dokładna długość nowo-wybudowanego odcinka drogi wojewódzkiej.					
Lp.	Kod	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa
3	411	Liczba projektów w zakresie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego [szt.]	szt.	0,00	1,00
<b>Źródło pozyskania informacji</b>					
protokół ostatecznego odbioru robót – spisany komisyjnie przez wszystkie strony biorące udział w procesie budowlanym					
<b>Sposób monitorowania i pomiaru wskaźnika</b>					

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

Podstawą do potwierdzenia 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	2019	% (procent)	0,00	32,70

**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 2019 roku a następnie będzie mierzony w rocznych odstępach celem potwierdzenia braku degradacji trasy ograniczającej osiąganą oszczędność czasu. Wynikiem pomiarów będzie Protokół pomiaru czasu przejazdu sporządzany corocznie przez pracowników PZDW w czasie trwałości projektu.



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

## VII. Budżet

### VII.1 Wydatki rzeczywiście poniesione

Lp.	Opis kosztu w danej kategorii	Kategoria kosztu	Rodzaj limitu	Pomoc publiczna	Kwalifikowalność VAT / Stawka VAT	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne		% dofinansowania	Dofinansowanie
								w tym VAT		
<b>Zadanie 1 - Roboty drogowe</b>										
1	wykonanie robót drogowych w tym branży m.in: drogowa drog obiekty inż wodociągowa sanitarna melioracyjna elektroenergetyczna	Roboty drogowe	nie dotyczy	Nie	Tak / 23%	176 480 409,14	176 480 409,14	33 000 401,71	85,00%	150 008 347,76
<b>Razem:</b>						<b>176 480 409,14</b>	<b>176 480 409,14</b>	<b>33 000 401,71</b>		<b>150 008 347,76</b>
<b>Zadanie 2 - Nadzór inwestorski</b>										
1	usługa związana z zapewnieniem ciągłego nadzoru na inwestycji w trakcie jej realizacji	Nadzór inwestorski	nie dotyczy	Nie	Tak / 23%	1 191 833,10	1 191 833,10	222 863,10	85,00%	1 013 058,13
<b>Razem:</b>						<b>1 191 833,10</b>	<b>1 191 833,10</b>	<b>222 863,10</b>		<b>1 013 058,13</b>
<b>Zadanie 3 - Badania laboratoryjne</b>										
1	badania laboratoryjne zgodnie z wymaganiami zapewniające obsługę laboratoryjną nad realizacją inwestycji oraz wyk. niezbędnych ekspertyz dot. projektu	Usługi pozostałe	nie dotyczy	Nie	Tak / 23%	1 036 213,50	1 036 213,50	193 763,50	85,00%	880 781,47
<b>Razem:</b>						<b>1 036 213,50</b>	<b>1 036 213,50</b>	<b>193 763,50</b>		<b>880 781,47</b>
<b>Zadanie 4 - Wykupy gruntów</b>										
1	zakup nieruchomości na mocy decyzji Wojewody Podlaskiego orzekających o ustaleniu odszkodowania za nieruchomości przejęte na rzecz Województwa Podl.	Obowiązkowy wykup nieruchomości wynikający z ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania (zakup gruntu)	zakup gruntów	Nie	Tak / np.	5 291 544,26	5 291 544,26	0,00	85,00%	4 497 812,62
<b>Razem:</b>						<b>5 291 544,26</b>	<b>5 291 544,26</b>	<b>0,00</b>		<b>4 497 812,62</b>
<b>Ogółem wydatki rzeczywiście poniesione:</b>						<b>184 000 000,00</b>	<b>184 000 000,00</b>	<b>33 417 028,31</b>		<b>156 399 999,98</b>

### 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		
<b>Ogółem wydatki rozliczane ryczałtowo:</b>								<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>		<b>0,00</b>

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

**VII.3 Podsumowania**

**Podsumowania wydatków ogółem projektu**

	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne	w tym VAT	Dofinansowanie	Udział %
Ogółem wydatki rzeczywiście poniesione	184 000 000,00	184 000 000,00	33 417 028,31	156 399 999,98	100,00
Ogółem wydatki rozliczane ryczałtowo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ogółem wydatki w projekcie	184 000 000,00	184 000 000,00	33 417 028,31	156 399 999,98	
- w tym koszty pośrednie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- w tym koszty bezpośrednie	184 000 000,00	184 000 000,00	33 417 028,31	156 399 999,98	100,00

**Podsumowanie w ramach zadań**

L.p.	Nazwa zadania	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne	Dofinansowanie	Udział %
1	Zadanie 1 - Roboty drogowe	176 480 409,14	176 480 409,14	150 008 347,76	95,91
2	Zadanie 2 - Nadzór inwestorski	1 191 833,10	1 191 833,10	1 013 058,13	0,65
3	Zadanie 3 - Badania laboratoryjne	1 036 213,50	1 036 213,50	880 781,47	0,56
4	Zadanie 4 - Wykupy gruntów	5 291 544,26	5 291 544,26	4 497 812,62	2,88
<b>Razem:</b>		<b>184 000 000,00</b>	<b>184 000 000,00</b>	<b>156 399 999,98</b>	

**Podsumowanie w ramach kategorii kosztów**

L.p.	Nazwa kategorii kosztu	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne	Dofinansowanie	Udział %
1	Nadzór inwestorski	1 191 833,10	1 191 833,10	1 013 058,13	0,65
2	Obowiązkowy wykup nieruchomości wynikający z ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania (zakup gruntu)	5 291 544,26	5 291 544,26	4 497 812,62	2,88
3	Roboty drogowe	176 480 409,14	176 480 409,14	150 008 347,76	95,91
4	Usługi pozostałe	1 036 213,50	1 036 213,50	880 781,47	0,56
<b>Razem:</b>		<b>184 000 000,00</b>	<b>184 000 000,00</b>	<b>156 399 999,98</b>	

**Podsumowanie w ramach kategorii podlegających limitom**

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	Wydatki poniesione na zakup gruntów	5 291 544,26	5 291 544,26	4 497 812,62	2,88
2	Wkład rzeczowy	0,00	0,00	0,00	0,00
3	cross - financing	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Razem:</b>		<b>5 291 544,26</b>	<b>5 291 544,26</b>	<b>4 497 812,62</b>	

**Podsumowanie w ramach Rozporządzeń pomocowych**

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

**VII.4.1 Planowany harmonogram ponoszenia wydatków**

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
<b>2017</b>	Kwartał III	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Kwartał IV	1 000 000,00	1 000 000,00	850 000,00	850 000,00	0,00	0,00	0,00
	<b>Razem:</b>	<b>1 000 000,00</b>	<b>1 000 000,00</b>	<b>850 000,00</b>	<b>850 000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>2018</b>	Kwartał I	4 036 390,00	4 036 390,00	3 430 931,50	3 430 931,50	0,00	0,00	0,00
	Kwartał II	19 381 950,00	19 381 950,00	16 474 657,50	16 474 657,50	0,00	0,00	0,00
	Kwartał III	25 303 250,00	25 303 250,00	21 507 762,50	21 507 762,50	0,00	0,00	0,00
	Kwartał IV	40 485 200,00	40 485 200,00	34 412 420,00	34 412 420,00	0,00	0,00	0,00
<b>Razem:</b>	<b>89 206 790,00</b>	<b>89 206 790,00</b>	<b>75 825 771,50</b>	<b>75 825 771,50</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	
<b>2019</b>	Kwartał I	5 060 650,00	5 060 650,00	4 301 552,50	4 301 552,50	0,00	0,00	0,00
	Kwartał II	25 303 250,00	25 303 250,00	21 507 762,50	21 507 762,50	0,00	0,00	0,00
	Kwartał III	63 429 310,00	63 429 310,00	53 914 913,48	53 914 913,48	0,00	0,00	0,00
<b>Razem:</b>	<b>93 793 210,00</b>	<b>93 793 210,00</b>	<b>79 724 228,48</b>	<b>79 724 228,48</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	
<b>Ogółem dla projektu:</b>		<b>184 000 000,00</b>	<b>184 000 000,00</b>	<b>156 399 999,98</b>	<b>156 399 999,98</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

**VII.4.2 Struktura finansowania projektu w zakresie pomocy publicznej**

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

Zakres projektu	Wartość ogółem	Koszty kwalifikowalne	Dofinansowanie		Wkład własny
			Ogółem	EFRR	

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

VII.5 Źródła finansowania wydatków projektu - ogółem dla projektu

Źródło finansowania wydatków projektu		Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne
<b>Finansowanie ogółem</b>			
Dofinansowanie + Środki krajowe	PLN	184 000 000,00	184 000 000,00
	%	100,00	100,00
<b>Wartość dofinansowania</b>			
Wartość dofinansowania ogółem w tym	PLN	156 399 999,98	156 399 999,98
	%	84,99	84,99
EFRR	PLN	156 399 999,98	156 399 999,98
	%	84,99	84,99
Budżet Państwa	PLN	0,00	0,00
	%	0,00	0,00
Budżet Państwa (pomoc publiczna)	PLN	0,00	0,00
	%	0,00	0,00
Budżet Państwa (poza pomocą publiczną)	PLN	0,00	0,00
	%	0,00	0,00
<b>Środki krajowe</b>			
Krajowe środki ogółem, w tym:	PLN	27 600 000,02	27 600 000,02
	%	15,00	15,00
Krajowe środki publiczne, w tym:	PLN	27 600 000,02	27 600 000,02
	%	15,00	15,00
Budżet województwa	PLN	27 600 000,02	27 600 000,02
	%	15,00	15,00
<b>SUMA:</b>	PLN	184 000 000,00	184 000 000,00

### VIII.1 Lista załączników

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

## IX.1 Lista oświadczeń

Wnioskodawca oświadcza, że:

- zapoznał się z Regulaminem Konkursu i akceptuję jego zasady,
- w przypadku otrzymania dofinansowania na realizację Projektu nie naruszy zasady zakazu podwójnego finansowania, oznaczającej niedozwolone zrefundowanie całkowite lub częściowe danego wydatku dwa razy ze środków publicznych (unijnych lub krajowych),
- nie pozostaje w stanie upadłości, pod zarządem 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 przetwarzanie danych osobowych zawartych w dokumentacji aplikacyjnej i związanych z realizacją projektu do celów związanych z oceną i realizacją projektu, realizacją obowiązków informacyjnych oraz na potrzeby badań ewaluacyjnych zgodnie z Ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 o ochronie danych osobowych,
- wyraża zgodę na udział w badaniach ewaluacyjnych mających na celu ocenę procesu wdrażania Programu,
- zgodnie z art. 24 ust. 1 Ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 o ochronie danych osobowych, został poinformowany i przyjął do wiadomości, że:
  - administratorem danych osobowych jest Zarząd Województwa Podlaskiego (Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego w Białymstoku, ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego 1, 15-888 Białystok);
  - dane osobowe będą przetwarzane wyłącznie w celach oceny i realizacji projektu, realizacji obowiązków informacyjnych oraz na potrzeby badań ewaluacyjnych i nie będą udostępnione odbiorcom danych w rozumieniu Ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 o ochronie danych osobowych;
  - ma prawo dostępu do treści danych i ich poprawiania;
  - podanie danych jest dobrowolne, jednak brak zgody na ich podanie we wniosku jest równoznaczne z brakiem możliwości aplikowania o dofinansowanie projektu;

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

zobowiązuję właściwe instytucje (w tym Instytucję Zarządzającą oraz Instytucje Pośredniczące) 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:

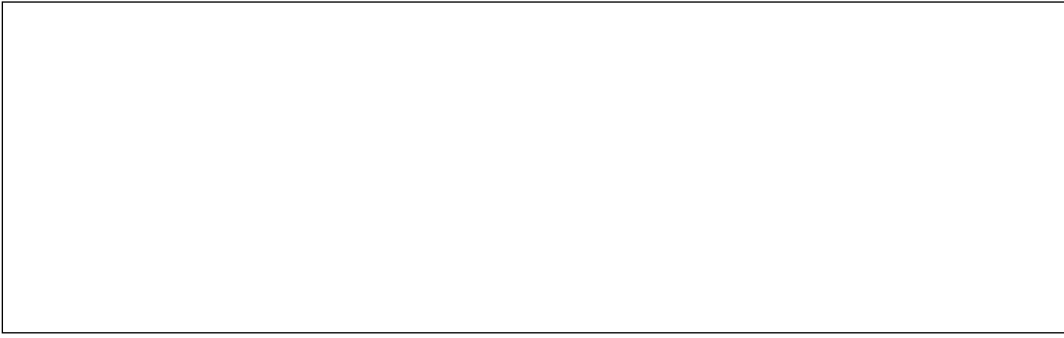
Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za podanie fałszywych danych lub złożenie fałszywych oświadczeń co do okoliczności o istotnym znaczeniu dla uzyskania wsparcia.

**Józef Władysław Sulima**

Imię i Nazwisko

**Dyrektor PZDW**

Stanowisko



Podpis i pieczęć

**2017-09-06**

Data (rrrr-mm-dd)