



PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPOJNOSCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



**Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu
w ramach
Regionalnego Programu Operacyjnego
Województwa Podlaskiego
na lata 2007-2013**

Wypełnia Instytucja Zarządzająca RPOWP na lata 2007-2013:

Data wpłynięcia wniosku i pieczęć wpływu

--

Numer wniosku w systemie kancelaryjnym UMWP

--

Numer wniosku w KSI (SIMIK 07-13)

--

Projekt realizowany w ramach:

Identyfikacja poziomu wdrażania:

Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013	
Oś priorytetowa	2. Rozwój Infrastruktury Transportowej
Działanie	2.1 Rozwój transportu drogowego
Poddziałanie	2.1.1 Regionalna infrastruktura drogowa

Tytuł wniosku	MICHAŁOWO - JUSZKOWY GRÓD - PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 686
Nazwa Beneficjenta	WOJEWÓDZTWO PODLASKIE
Typ Beneficjenta	Jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki, porozumienia i stowarzyszenia.

I. Identyfikacja Beneficjenta / Lidera Projektu

Czy projekt będzie realizowany w partnerstwie? **NIE**

Liczba partnerów projektu: **0**

I.1 Forma prawna Beneficjenta	wspólnota samorządowa - województwo
I.2 Dane Beneficjenta	
Kraj	PL
Nazwa Beneficjenta	WOJEWÓDZTWO PODLASKIE
NIP	5422542016
REGON	050658404
Rodzaj prowadzonej działalności gospodarczej (PKD, EKD)	5221Z Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy
Adres siedziby Beneficjenta:	
Województwo	Podlaskie
Powiat	Powiat m. Białystok
Gmina	M. Białystok
Miejscowość	BIAŁYSTOK
Ulica	KARDYNAŁA STEFANA WYSZYŃSKIEGO
Numer budynku	1
Numer lokalu	-
Kod pocztowy	15-888
Numer telefonu	085 7485100
Numer faksu	085 7485101
Adres poczty elektronicznej	kancelaria@umwp-podlasie.pl
Adres strony internetowej	www.wrotapodlasia.pl
Adres wnioskodawcy do korespondencji: inny niż adres siedziby: TAK	
Województwo	Podlaskie
Powiat	Powiat m. Białystok
Gmina	M. Białystok
Miejscowość	Białystok
Ulica	Elewatorska
Numer budynku	6
Numer lokalu	-
Kod pocztowy	15-620
Numer telefonu	085 67 67 130
Numer faksu	085 67 67 153
Adres poczty elektronicznej	sekretariat@pzdwwrotapodlasia.pl
Adres strony internetowej	www.pzdwwrotapodlasia.pl

I.3 Informacje dotyczące rachunku bankowego Wnioskodawcy	
Numer rachunku	71 1500 1344 1213 4008 8757 0000
Nazwa Banku	Bank Zachodni WBK S.A. 5 Oddział w Białymstoku
Adres Banku	ul. Warszawska 14, 15-063 Białystok

I.4 Dane osoby/osób upoważnionej/ych przez Wnioskodawcę do podpisania umowy o dofinansowanie	
Imię i nazwisko	Jarosław Zygmunt Dworżański
Numer dowodu osobistego	AIZ 280906
Stanowisko	Marszałek Województwa Podlaskiego
Numer telefonu	085 7485100
Numer faksu	085 7485101
Adres poczty elektronicznej	kancelaria@umwp-podlasie.pl
Adres:	
Województwo	Podlaskie
Powiat	Powiat m. Białystok
Gmina	M. Białystok
Miejscowość	Białystok
Ulica	Kardynała Stefana Wyszyńskiego
Numer budynku	1
Numer lokalu	-
Kod pocztowy	15-888

I.5 Dane osoby wskazanej przez wnioskodawcę do kontaktów w sprawie projektu	
Imię i nazwisko	Józef Władysław Sulima
Numer telefonu	085 6767130
Numer faksu	085 6767153
Adres poczty elektronicznej	sekretariat@pzd.wrotapodlasia.pl

I.6.1. Dane Podmiotu reprezentującego wnioskodawcę	
Nazwa Podmiotu	PODLASKI ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W BIAŁYMSTOKU
NIP	542-256-69-04
REGON	050667863
Rodzaj prowadzonej działalności gospodarczej (PKD, EKD)	5221Z Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy
Adres siedziby:	
Województwo	Podlaskie
Powiat	Powiat m. Białystok
Gmina	M. Białystok
Miejscowość	Białystok
Ulica	Elewatorska
Numer budynku	6
Numer lokalu	-
Kod pocztowy	15-620
Numer telefonu	085 67 67 130
Numer faksu	085 67 67 153
Adres poczty elektronicznej	sekretariat@pzd.wrotapodlasia.pl
Adres strony internetowej	www.pzd.wrotapodlasia.pl

I.6.2. Dane osoby wskazanej przez podmiot reprezentujący wnioskodawcę do kontaktów w sprawie projektu	
Imię i nazwisko	Józef Władysław Sulima
Numer telefonu	085 67 67 130
Numer faksu	085 67 67 153
Adres poczty elektronicznej	sekretariat@pzd.wrotapodlasia.pl

I.7 Udział w realizacji projektu innych podmiotów/partnerów	nie dotyczy
---	-------------

I.8. Informacje na temat doświadczeń Beneficjenta w zakresie korzystania z pomocy w ramach programów pomocowych:	
Wsparcie z programów krajowych finansowanych z funduszy strukturalnych	TAK
Opis: Projekty zrealizowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego(2004-2006): 1) Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 655 na odcinku gr. województwa-Raczki od km 66+610 do km 72+175,80. Przebudowano odcinek drogi o łącznej długości - 5,53 km, przebudowano drogowe obiekty inżynierskie - 12 sztuk, wybudowano 8 zatok autobusowych, oraz dostosowano parametry techniczne drogi do wymogów UE. (Nr Projektu Z/2.20/I/1.1.1/93/05, okres realizacji listopad 2006r – październik 2007r., wartość całkowita – 11,295 mln zł., dofinansowanie – 8,470 mln zł); 2) Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 653 od granicy województwa do Bakalarzewa. Przebudowano odcinek drogi o łącznej długości - 2,09 km, przebudowano drogowe obiekty inżynierskie - 2 sztuki, wybudowano nowe chodniki o łącznej długości – 0,30 km, oraz dostosowano parametry techniczne drogi do wymogów UE. (Nr Projektu Z/2.20/I/1.1.1/14/04, okres realizacji listopad 2005r – (ZAŁ32)	
Wsparcie w ramach środków przedakcesyjnych (PHARE, SAPARD, ISPA)	NIE
Opis:	
Pomoc udzielona przez inne organizacje i instytucje międzynarodowe (Bank Światowy, Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju, Europejski Bank Inwestycyjny itp.)	TAK
Opis: II Projekt Drogowy Banku Światowego - Projekt poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie podlaskim: a) Przebudowa na rondo skrzyżowania ulic: 3-go Maja (droga wojewódzka Nr 689 Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża – granica państwa), ks. Wierobieja, Warszawskiej i Białowieskiej w Hajnówce - Wybudowano małe rondo o pięciu wlotach, chodniki i parking, kanalizację deszczową, oświetlenie z linią elektryczną niskiego napięcia oraz przebudowano kanalizację telefoniczną i telefoniczną linię kablową. Wartość całkowita: 1,372 mln zł b) Przebudowa na rondo skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 690 Czyżew Osada – Ciechanowiec – Siemiatycze z drogą powiatową Nr 03812 Drohiczyn – Dziadkowiec w okolicach m. Skiwy Duże. Wybudowano małe rondo o czterech wlotach i przepust Ø 80, wykonano korektę rowów przydrożnych. Wartość całkowita: 1,098 mln zł c) Budowa 11 azyli dla pieszych na drogach wojewódzkich: Nr 653 – w miejscowościach: Krasnopol – 1 szt. (ul. Wojska Polskiego), Sejny – (ZAŁ32)	

II. Informacje o projekcie

Tytuł wniosku	MICHAŁOWO - JUSZKOWY GRÓD - PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 686
----------------------	--

II.1 Dane dotyczące klasyfikacji projektu			
Kategoria/e interwencji / Temat priorytetowy	Kod	Nazwa	100,00%
	23	Drogi regionalne/lokalne	100,00
Dział gospodarki	11	Transport	
Obszar realizacji/ Typ obszaru	05	Obszary wiejskie (poza obszarami góorskimi, wyspami lub o niskiej i bardzo niskiej gęstości zaludnienia)	
Forma finansowania	01	Pomoc bezzwrotna	

II.2.1 Rodzaj projektu	
Roboty	TAK
Dostawy	NIE
Usługi	TAK
Badania	NIE
Promocja	

II.3.1 Typ Projektu	
Duży	NIE
Kluczowy	TAK
Generujący dochód	NIE
Dochodowy	NIE
Niedochodowy	TAK
Wartość (netto) generowanego dochodu - PLN	0,00
Wartość wskaźnika luki finansowej - %	0,00
Nazwa (rozdział) i numer strony dokumentu źródłowego uzasadniającego powyższy wybór: Studium wykonalności projektu: „Michałowó - Juskowy Gród - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 686” - Rozdział nr 6 Analiza Finansowa - str. 78-80.	

II.4 Pomoc publiczna

II.4.1 Informacja dotycząca pomocy publicznej		
Projekt objęty pomocą publiczną	NIE	
Rodzaj pomocy publicznej w projekcie	pomoc publiczna	
	pomoc de minimis	
Rozporządzenia pomocowe w projekcie:		
Dotychczas otrzymana pomoc de minimis	0,00 €	

II.4.2 Informacja o otrzymanej wcześniej pomocy publicznej na przedsięwzięcie, na realizację którego podmiot ubiega się o pomoc			
Projekt uzyskał już wcześniej pomoc publiczną na realizację projektu		NIE	
Dzień udzielenia pomocy publicznej:			
Podmiot udzielający pomocy publicznej:			
Podstawa prawna otrzymanej pomocy publicznej:			
Numer programu pomocowego, decyzji albo umowy:			
Forma pomocy publicznej:			
Wartość otrzymanej pomocy publicznej:			
L.p.		zł	EUR
Przeznaczenie uzyskanej pomocy publicznej:			

II.5 Lokalizacja projektu / miejsce realizacji projektu

Projekt realizowany na terenie całego kraju	NIE
Projekt realizowany na terenie całego województwa podlaskiego	NIE

II.5.1 Szczegółowa lokalizacja projektu / miejsce realizacji projektu	
Województwo	Podlaskie
Powiat	Powiat białostocki
Gmina	Michałowó
Miejscowość	Michałowó, Lesanka, Nowa Wola, Juskowy Gród

II.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 (informacje powiązane z załącznikiem I b)	neutralny
Czy projekt należy do I, II lub III grupy przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko?	II grupa przedsięwzięć

II.6.1 Czy zostały dołączone dokumenty związane z postępowaniem OOS?		
Załącznik Ia formularz wniosku o dofinansowanie w zakresie OOS		TAK
Załącznik Ib zaświadczenie organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000		TAK
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia	Data uzyskania: dd/mm/rr	TAK
	15/04/2013	
Projekt wymaga sporządzenia raportu OOS		NIE
Pozwolenie na budowę	Data uzyskania: dd/mm/rr	TAK
	03/02/2014	

II.7. Zgodność projektu z politykami horyzontalnymi:	
II.7.1. Polityka równości szans	Wpływ projektu pozytywny
<p>Uzasadnienie:</p> <p>Projekt pozytywnie wpłynie na zagadnienia z zakresu polityki równości szans. Droga Nr 686 przebiega przez tereny wiejskie oraz niewielkie miasto – Michałowo i zapewnia komunikację tych terenów z większymi ośrodkami miejskimi i poprzez drogi krajowe z 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 wiejskich (i z miasteczek) w porównaniu z ich rówieśnikami z dużych miast.</p> <p>Wyrównane zostaną także szanse dorosłych mieszkańców wsi w stosunku do ludności miejskiej – lepsza komunikacja z dużymi miastami to łatwiejszy dojazd do pracy, ośrodków zdrowia, placówek oświatowych i instytucji publicznych. Poza tym 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 skrócenie czasu reakcji służb i zbliży go do tego, jaki występuje w dużych ośrodkach miejskich.</p> <p>Wyższa jakość drogi i lepsze połączenie z siecią dróg krajowych to także większa szansa na inwestycje w okolicach Michałowa i możliwość powstawania tu nowych miejsc pracy. Tym samym rozwój infrastruktury drogowej będzie przyczyniał się do zmniejszania dysproporcji rozwojowych pomiędzy obszarami wiejskimi a miejskimi.</p> <p>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 (obniżone krawężniki czy wyprofilowanie wjazdów umożliwiające niepełnosprawnym bezpieczne korzystanie z infrastruktury drogowej).</p> <p>Realizacja inwestycji przyczyni się do zmniejszenia dysproporcji rozwojowych między województwem podlaskim a regionami Unii Europejskiej. Filar Europejskiej Polityki Zatrudnienia będzie w pełni realizowany – dzięki zapewnieniu równego dostępu do usług rynku pracy w ramach projektu oraz poprzez wpływ projektu. Procedury zatrudnieniowe podczas jego realizacji oparte zostaną na prawie polskim oraz zapewnią równe szanse dla wszystkich zainteresowanych podmiotów, osób fizycznych i grup społecznych, bez względu na ich rasę, płeć i narodowość. Kwestia zatrudnienia mężczyzn i kobiet będzie uregulowana zgodnie ze stosownymi normami UE w zakresie EOE (ang. Równych Szans Zatrudnienia). W ramach działań niezbędnych do prawidłowej ...(szczegółowy opis SW rozdz. 3 str. 29)</p>	
II.7.2. Polityka ochrony środowiska	Wpływ projektu pozytywny

<p>Uzasadnienie:</p> <p>Projekt będzie miał pozytywny wpływ na środowisko. Przebudowa drogi znacznie zmniejszy hałas ze względu na poprawę jakości nawierzchni w porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym. Zmniejszy się również emisja spalin 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 nowe materiały. Recykling przyczyni się również do zmniejszenia zużycia energii w bilansie globalnym – powtórne wykorzystanie materiałów wymaga mniejszego zużycia paliw i energii elektrycznej w porównaniu z materiałami 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.</p> <p>Należy podkreślić fakt, iż realizacja projektu spełnia podstawowe zasady polityki UE dotyczące ochrony środowiska, takie jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> wysoki poziom ochrony środowiska – polityka ochrony środowiska uwzględnia opracowania naukowe oraz warunki środowiskowe w regionie, stosunek środowiskowych kosztów do korzyści działań na tym obszarze, jak również uwzględnia warunki ekonomiczne i społeczne, podejmowanie środków ostrożności – co bezpośrednio oznacza, że o ile jest to możliwe należy unikać szkód w środowisku naturalnym, zapobieganie ewentualnym skutkom zanieczyszczenia i niedopuszczanie do tego, by przenikały one do środowiska, zrównoważony rozwój, który spełnia potrzeby czasów obecnych, nie naruszając zdolności przyszłych pokoleń do spełniania ich własnych potrzeb obejmujących środowisko naturalne. 	
II.7.3. Polityka społeczeństwa informacyjnego	Wpływ projektu pozytywny
<p>Uzasadnienie:</p> <p>W ramach projektu przewidywane jest wykonanie w pasie drogi wojewódzkiej kanału teletechnicznego na potrzeby budowy sieci teleinformatycznych. Tak więc w trakcie inwestycji drogowej zostaną stworzone dogodne warunki, które pozwolą na sprawne wykonanie prac np. przy budowie infrastruktury udostępniającej sieć Internet na terenach tzw. „białych pól”. W tych okolicznościach nie podlega dyskusji pozytywny wpływ projektu na rozwój społeczeństwa informacyjnego.</p> <p>Ponadto przy promocji projektu w dużym stopniu wykorzystywany będzie Internet. Informacje na jego temat będą na bieżąco zamieszczane na portalu wrotapodlasia.pl. Prezentowany będzie postęp prac, stopień zaawansowania robót. Społeczeństwo będzie też informowane o parametrach przebudowywanej drogi (dane techniczno-użytkowe). Dzięki wykorzystaniu Internetu dane o projekcie dostępne będą bardzo szerokiej liczbie zainteresowanych. Tak więc projekt będzie miał w tym kontekście pozytywny wpływ na politykę społeczeństwa informacyjnego, gdyż wpłynie na rozbudowę sieci infrastruktury informacyjnej i wykorzystania założeń społeczeństwa informacyjnego do działań administracji samorządowej. Ponadto komputeryzacja zamówień publicznych oraz wspomniane ogólnie dostępne strony, na których umieszczone zostaną informacje dotyczące realizacji projektu przyczynią się do realizacji zadań społeczeństwa informacyjnego, w tym jego funkcji: komunikacyjnej, socjalizacyjnej, aktywizującej, partycypacyjnej (możliwość prowadzenia debat w Internecie) oraz organizatorskiej (tworzenie warunków konkurencyjności na rynku).</p> <p>Ponieważ projekt przyczyni się do rozwoju przedsiębiorczości na obszarze jego oddziaływania, oczekiwać należy, że nowe firmy zdecydują się na przyłączenie swoich siedzib do łączy internetowych. Tym samym można oczekiwać pośredniego oddziaływania inwestycji drogowej w postaci przyłączenia nowych użytkowników do Internetu. Z kolei wzrost zainteresowania dostępem do szerokopasmowych łączy internetowych i popytu na usługi teleinformatyczne zachęci gestorów odpowiednich sieci do rozbudowy infrastruktury dostępowej, która udostępniana będzie coraz taniej, a więc stanie się ekonomicznie dostępna dla szerszego grona odbiorców. Należy także zauważyć, że przebudowa infrastruktury drogowej wzmacnia konkurencyjność regionu i służyć będzie pośrednio przygotowaniu społeczeństwa do szybkich przemian w rozwoju nowoczesnych technologii informacyjnych, cywilizacyjnych i komunikacyjnych w życiu codziennym.</p>	
II.7.4. Polityka konkurencji	Wpływ projektu pozytywny
<p>Uzasadnienie:</p> <p>Projekt pozytywnie wpłynie też na politykę zamówień publicznych. Wszystkie zamówienia z nim związane zostaną poprzedzone procedurami przetargowymi przewidzianymi przez Prawo zamówień publicznych. Dzięki temu zostaną wybrani wykonawcy najtańsi, jednocześnie zapewniający realizację zadania z zachowaniem wymaganych standardów jakości.</p> <p>Wybór wykonawcy projektu będzie się odbywał z zachowaniem zasad określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 907 z późn. zm.), co nie wyklucza ani nie ogranicza możliwości ubiegania się o realizację projektu przez podmioty krajowe, jak również unijne. Jednocześnie zapobiegnie to wszelkiej dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność lub wiek (art. 16 Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006).</p>	
II.7.5. Polityka efektywności energetycznej	Wpływ projektu pozytywny

Uzasadnienie:

W ramach planowanej inwestycji zastosowane zostaną również rozwiązania mające pozytywny wpływ na efektywność energetyczną. Dyrektywa 2006/32/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie efektywności końcowego wykorzystania energii i usług energetycznych oraz uchylająca dyrektywę Rady 93/76/EWG zawiera przepisy prawne dotyczące konieczności zastosowania rozwiązań przyczyniających się do racjonalnego wykorzystania paliw i energii oraz zmniejszenia zapotrzebowania na nie, w wyniku czego zmniejszy się zagrożenie dla środowiska. Przedmiotowy projekt obejmuje przebudowę drogi, dzięki czemu zostanie wyrównana nawierzchnia na projektowanym odcinku. 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. Przyjmijmy, że dzięki realizacji projektu i optymalizacji prędkości jazdy pod kątem zużycia paliwa pojazdy będą spalać go o 0,3 l na 100 km mniej. Zakładając przeciętny SDR na poziomie 1400 w okresie analizy projektu, realizację przebudowy przyniesie zmniejszenie zużycia paliw na poziomie 30 tys. litrów rocznie.

Na poprawę efektywności energetycznej będzie miał także wpływ fakt planowanego powtórnego wykorzystanie materiałów z rozbiórki elementów drogi. Możliwe będzie np. wbudowanie kruszywa i gruzu z rozbiórki w podłoże pod chodniki, jak też recykling mieszanek mineralno-bitumicznych.

II.8. Zamówienia publiczne

TAK

Uzasadnienie:

Kontrakt 1 (Przetarg nieograniczony dotyczący zadania.: - roboty drogowe Żednia (odcinek od km 7+898 do km 15+960)) - 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 2013 r. poz. 907 z późn. zm.) oraz Rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 maja 2006r. w sprawie kwot wartości zamówień oraz konkursów, od których jest uzależniony obowiązek przekazywania ogłoszeń Urzędowi Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich (Dz. U. z 2006r. Nr 87 poz. 604). Udzielenie zamówienia publicznego na realizację projektu przeprowadzone zostało w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą PZP. Specyfikacja warunków zamówienia została określona tak, aby pozwoliła na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.

Kontrakt 2 (Przetarg nieograniczony dotyczący zadania.: - roboty drogowe Michałowo (odcinek od km 15+960 do km 18+720)) - tryb postępowania - przetarg nieograniczony. Wybór wykonawców projektu odbędzie się z zachowaniem zasad określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 907 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 zostanie w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą PZP. Specyfikacja warunków zamówienia została określona tak, aby pozwoliła na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.

Kontrakt 3 (Przetarg nieograniczony dotyczący zadania.: - nadzór inwestorski Michałowo (odcinek od km 15+960 do km 18+720)) - tryb postępowania - przetarg nieograniczony. Wybór wykonawców projektu odbędzie się z zachowaniem zasad określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 907 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 zostanie w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą PZP. Specyfikacja warunków zamówienia została określona tak, aby pozwoliła na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.

Kontrakt 4 (Przetarg nieograniczony dotyczący zadania.: - obsługa laboratoryjna (badania laboratoryjne) Żednia Michałowo (odcinek od km 7+898 do km 15+960 oraz od km 15+960 do km 18+720)) - tryb postępowania - przetarg nieograniczony. Wybór wykonawców projektu odbędzie się z zachowaniem zasad określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 907 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 zostanie w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą PZP. Specyfikacja warunków zamówienia została określona tak, aby pozwoliła na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.

Kontrakt 5 (Przetarg nieograniczony dotyczący zadania.: - roboty drogowe Juskowy Gród (odcinek od km 18+720 do km 29+451)) - 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 2013 r. poz. 907 z późn. zm.) oraz Rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 maja 2006r. w sprawie kwot wartości zamówień oraz konkursów, od których jest uzależniony obowiązek przekazywania ogłoszeń Urzędowi Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich (Dz. U. z 2006r. Nr 87 poz. 604). Udzielenie zamówienia publicznego na realizację projektu przeprowadzone zostało w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą PZP. Specyfikacja warunków zamówienia została określona tak, aby pozwoliła na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.

Kontrakt 6 (Przetarg nieograniczony dotyczący zadania.: - nadzór inwestorski Juskowy Gród (odcinek od km 18+720 do km 29+451)) - 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 2013 r. poz. 907 z późn. zm.) oraz Rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 maja 2006r. w sprawie kwot wartości zamówień oraz konkursów, od których jest uzależniony obowiązek przekazywania ogłoszeń Urzędowi Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich (Dz. U. z 2006r. Nr 87 poz. 604). Udzielenie zamówienia publicznego na realizację projektu przeprowadzone zostało w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą PZP. Specyfikacja warunków zamówienia została określona tak, aby pozwoliła na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.

Kontrakt 7 (Przetarg nieograniczony dotyczący zadania.: - obsługa laboratoryjna (badania laboratoryjne) Juskowy Gród (odcinek od km 18+720 do km 29+451)) - 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 2013 r. poz. 907 z późn. zm.) oraz Rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 maja 2006r. w sprawie kwot wartości zamówień oraz konkursów, od których jest uzależniony obowiązek przekazywania ogłoszeń Urzędowi Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich (Dz. U. z 2006r. Nr 87 poz. 604). Udzielenie zamówienia publicznego na realizację projektu przeprowadzone zostało w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą PZP. Specyfikacja warunków zamówienia została określona tak, aby pozwoliła na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.

Kontrakt 8 (Opracowanie dokumentacji projektowej na rozbudowę drogi wojewódzkiej Nr 686 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Michałowo – Juskowy Gród) - tryb postępowania - przetarg nieograniczony. Wybór wykonawcy projektu odbył się z zachowaniem zasad określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004r. (Dz. U. z 2010r. Nr 113, poz. 759 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.

Kontrakt 9 (Wykonanie opracowania Studium Wykonalności Projektu pn.: „Michałowo – Juskowy Gród - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 686” - tryb postępowania - inny tryb udzielenia zamówienia na podstawie art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. – Prawo zamówień publicznych. Wybór wykonawcy projektu odbył się z zachowaniem zasad określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 907 z późn. zm.). Warunki zamówienia zostały określone tak, aby pozwoliły na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.

Kontrakt 10 (Opracowanie dodatkowych projektów podziałów działek w ramach opracowania dokumentacji projektowej na: Rozbudowę drogi wojewódzkiej Nr 686 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Michałowo – Juskowy Gród) - tryb postępowania - inny tryb udzielenia zamówienia na podstawie art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. – Prawo zamówień publicznych. Wybór wykonawcy projektu odbył się z zachowaniem zasad określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004r. (Dz. U. z 2010r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.). Warunki zamówienia zostały określone tak, aby pozwoliły na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.

Kontrakt 11 (Opracowanie projektu zamiennego do zmiany decyzji o rozważeniu na realizację inwestycji drogowej Nr 3/2014 znak:WI-I.7820.1.10.2013.IA z dnia 03.02.2014r. dot. zadania „Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 686 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Michałowo – Juskowy Gród”) - tryb postępowania - inny tryb udzielenia zamówienia na podstawie art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. – Prawo zamówień publicznych. Wybór wykonawcy projektu odbył się z zachowaniem zasad określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 907 z późn. zm.). Warunki zamówienia zostały określone tak, aby pozwoliły na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.

Kontrakt 12 (Audyt) - tryb postępowania - inny tryb udzielenia zamówienia na podstawie art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. – Prawo zamówień publicznych - Audyt tzw.: "zewnętrzny" (zgodnie z wytycznymi RPOWP). Wybór wykonawcy projektu odbędzie się z

zachowaniem zasad określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 907 z późn. zm.). Warunki zamówienia zostaną określone tak, aby pozwoliły na zachowanie zasad konkurencji pomiędzy potencjalnymi wykonawcami.	
Liczba kontraktów w ramach których będzie realizowany projekt: 12	
Tryb postępowania:	Przedmiot kontraktu:
1 Przetarg nieograniczony	Tryb postępowania - przetarg nieograniczony dotyczący zadania.: - roboty drogowe Żednia (odcinek od km 7+898 do km 15+960)
2 Przetarg nieograniczony	Tryb postępowania - przetarg nieograniczony dotyczący zadania.: - roboty drogowe Michałowo (odcinek od km 15+960 do km 18+720)
3 Przetarg nieograniczony	Tryb postępowania - przetarg nieograniczony dotyczący zadania.: - nadzór inwestorski Michałowo (odcinek od km 15+960 do km 18+720)
4 Przetarg nieograniczony	Tryb postępowania - przetarg nieograniczony dotyczący zadania.: - obsługa laboratoryjna (badania laboratoryjne) Żednia Michałowo (odcinek od km 7+898 do km 15+960 oraz od km 15+960 do km 18+720)
5 Przetarg nieograniczony	Tryb postępowania - przetarg nieograniczony dotyczący zadania.: - roboty drogowe Juskowy Gród (odcinek od km 18+720 do km 29+451)
6 Przetarg nieograniczony	Tryb postępowania - przetarg nieograniczony dotyczący zadania.: - nadzór inwestorski Juskowy Gród (odcinek od km 18+720 do km 29+451)
7 Przetarg nieograniczony	Tryb postępowania - przetarg nieograniczony dotyczący zadania.: - obsługa laboratoryjna (badania laboratoryjne) Juskowy Gród (odcinek od km 18+720 do km 29+451)
8 Przetarg nieograniczony	Tryb postępowania - przetarg nieograniczony - dot.opracowania dokumentacji projektowej na rozbudowę drogi wojewódzkiej Nr 686 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Michałowo – Juskowy Gród
9 Inny tryb udzielenia zamówienia	Tryb postępowania - inny tryb udzielenia zamówienia - na podstawie art. 4 pkt. 8 ustawy z dnia 29 stycznia2004r. – Prawo zamówień publicznych dot. wykonania opracowania Studium Wykonalności Projektu pn.: „Michałow – Juskowy Gród - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 686”
10 Inny tryb udzielenia zamówienia	Tryb postępowania - inny tryb udzielenia zamówienia - na podstawie art. 4 pkt. 8 ustawy z dnia 29 stycznia2004r. – Prawo zamówień publicznych dot. opracowania dodatkowych projektów podziałów działek w ramach opracowania dokumentacji projektowej na: Rozbudowę drogi wojewódzkiej Nr 686 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Michałowo – Juskowy Gród
11 Inny tryb udzielenia zamówienia	Tryb postępowania - inny tryb udzielenia zamówienia - na podstawie art. 4 pkt. 8 ustawy z dnia 29 stycznia2004r. – Prawo zamówień publicznych dot. opracowania projektu zamiennego do zmiany decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej Nr 3/2014 znak:WI-I.7820.1.10.2013.IA z dnia 03.02.2014r. dot. zadania „Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 686 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Michałowo – Juskowy Gród”
12 Inny tryb udzielenia zamówienia	Tryb postępowania - inny tryb udzielenia zamówienia - na podstawie art. 4 pkt. 8 ustawy z dnia 29 stycznia2004r. – Prawo zamówień publicznych dot. wykonania Audytu (tzw.: "zewnętrznego" (zgodnie z wytycznymi RPOWP))

II.9 Występowanie cross-financingu w projekcie	NIE
---	-----

III. Opis projektu

III.1 Krótki opis projektu: (max. 1000 znaków)
<p>Projekt „Michałow – Juskowy Gród – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 686” obejmuje budowę z rozbudową drogi wojewódzkiej wraz z obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku od km 7+898 do km 29+451 (wg kilometrażu projektowanego) o długości 21,55 km. Początek inwestycji przyjęto kilkaset metrów za przejazdem kolejowym na linii relacji Białystok – Zubki na końcu wyremontowanego przed kilku laty odcinka drogi Nr 686 w km istn. 7+898, zaś koniec za miejscowością Juskowy Gród na drodze wojewódzkiej Nr 687 ok. km 0+500. Na odcinku projektu droga przebiega głównie przez tereny o charakterze leśnym (odcinek przed Michałowem) i rolniczym (pola i łąki za Michałowem do Juskowego Grodu). Odcinek przejścia przez Michałow to przede wszystkim teren zabudowy jednorodzinnej, z tym że znajdują się tu także budynki użyteczności publicznej – Urząd Miejski, poczta, GOK, jak również cerkiew, siedziby firm produkcyjnych i usługowych oraz sklepy. Zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i gospodarcza występuje także w miejscowościach, przez które obecnie przebiega droga: Nowej Woli i Juskowym Grodzie. W ramach inwestycji planowana jest budowa obejść obu wsi. Głównie z tego względu projektowana trasa jest o około 250 m krótsza niż obecny przebieg dróg Nr 686 i 687 pomiędzy początkowym a końcowym kilometrażem projektu. Zakres planowanych robót obejmuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przebudowę drogi do parametrów klasy „Z” z poszerzeniem jezdni do 6,0 m (od km 7+898 do km 15+960) i do 7,0 m (od km 15+960 do km 17+120 oraz od km 18+720 do km 29+451) przy projektowanym obciążeniu 115 kN/oś i kategorii ruchu KR4, • przebudowę drogi do parametrów klasy „Z” z poszerzeniem jezdni do 7,0 m przy projektowanym obciążeniu 100 kN/oś i kategorii ruchu KR2 na odcinku przejścia przez Michałow od km 17+120 do km 18+720; ponadto projektuje się tu lokalne poszerzenia jezdni do 10,0 m w miejscach zastosowania elementów uspokojenia ruchu (2 x 3,5 m + 3,0 m pas do skrótu w lewo i pasy wyłączone z ruchu z wyspami środkowymi), • regulację i umocnienie poboczy, • korektę nienormatywnych łuków poziomych i pionowych, • budowę zatok autobusowych, • budowę ścieżki rowerowej lewostronnej (od końca m. Michałow do Juskowego Grodu), • przebudowę i budowę chodników szerokości od 2,0 do 3,5 na odcinku przejścia przez Michałow, • przebudowę drogowych obiektów inżynierskich,

- przebudowę, rozbudowę istniejącego lub budowę nowego systemu odwodnienia korpusu drogowego (rowy drogowe) wraz z odprowadzeniem wody poza istniejący pas drogowy (przez infiltrację wgłębną – rowy chłonne lub odprowadzenie do cieków wodnych melioracji podstawowej i/lub szczegółowej) – z wyłączeniem przejścia przez Michałowo,
 - wykonanie kanalizacji deszczowej w przekroju ulicznym oraz innych urządzeń odwadniających związanych z odwodnieniem drogi i przyległych terenów z wyprowadzeniem wód opadowych do rowów przydrożnych lub do istniejącej kanalizacji deszczowej na terenie miasta Michałowo,
 - przebudowę istniejących miejsc dostępu do drogi publicznej, w oparciu o parametry właściwe dla funkcji zjazdu,
 - rozbudowę/przebudowę skrzyżowań z drogami niższych kategorii,
 - budowę przejść dla pieszych, w tym dwóch przejść aktywnych,
 - wykonanie częściowo nowego, zaś w większości przebudowę istniejącego oświetlenia ulicznego w Michałowie,
 - przebudowę lub zabezpieczenie w niezbędnym zakresie urządzeń obcych (branż telekomunikacyjnej, sanitarnej i energetycznej) kolidujących z rozbudowywaną drogą i obiektami inżynierskimi,
 - budowę kanału technologicznego wzdłuż projektowanej ścieżki rowerowej od ok. km 21+100 do ok. km 28+815,
 - budowę elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego i pieszego,
 - niezbędne wycinki drzew i krzewów w granicach projektowanego pasa drogowego.
- Podjęcie inwestycji jest konieczne ze względu na niskie parametry techniczne i użytkowe istniejącej drogi. Na trasie występują liczne nienormatywne łuki pionowe i poziome. Jezdnia o przeciętnej szerokości ok. 5,2 m (za wyjątkiem odcinka w Michałowie, gdzie ma ok. 7,0 m) i nośności 80 kN/oś jest w złym stanie technicznym, podobnie jak pobocza gruntowe i chodniki na odcinkach w terenie zabudowanym. Przystanki autobusowe pozbawione są zatok, nie ma przy nich peronów. Ruch piesz i rowerowy nie jest odseparowany od ruchu samochodowego.
- 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 manewr wyprzedzania, a mijanie się pojazdów jest bardzo niebezpieczne.
- Tak więc potrzeba realizacji projektu wynika z:
- zagrożenia bezpieczeństwa ruchu zarówno kierowców i rowerzystów, jak i pieszych ze względu na zły stan nawierzchni, deformacje w przekroju poprzecznym, wykruszenia krawędzi, brak poboczy we właściwym stanie i chodników / ścieżek rowerowych,
 - konieczności spełnienia w trakcie dalszej eksploatacji drogi wymagań w zakresie ochrony środowiska i minimalizacji oddziaływań komunikacyjnych.
- Poprawie bezpieczeństwa służyć będzie poszerzenie jezdni i wykonanie nowej nawierzchni, wykonanie nowego oznakowania pionowego i poziomego, budowa zatok autobusowych oraz ścieżki rowerowej, wykonanie nowych odcinków chodników, poprawa jakości oświetlenia ulicznego w Michałowie, jak też przebudowa skrzyżowań z drogami podporządkowanymi.
- Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się nie tylko do radykalnej poprawy warunków podróży i bezpieczeństwa użytkowników drogi, ale także jakości życia mieszkańców terenów położonych w jej sąsiedztwie. Szczególnie korzystne oddziaływanie w tej kwestii wystąpi na terenie m. Nowa Wola i Juskowy Gród, dla których zostaną zbudowane obejścia i na ich terenie odbywać się będzie wyłącznie ruch lokalny.
- Parametry drogi zostaną dostosowane do wymagań dla klasy „Z”: jezdnia będzie miała szerokość maksymalną dla tej klasy, określoną w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43, poz. 430), wykonane zostaną pobocza o wymaganej szerokości, skorygowane zostaną nienormatywne łuki poziome i pionowe.
- Z technicznego punktu widzenia konieczność przebudowy jest spowodowana także niedostatecznym stanem istniejącego odwodnienia, które nie zapewnia sprawnego odprowadzania wód opadowych z korpusu drogi oraz przyległego terenu.
- W związku z rozbudową odcinka drogi wojewódzkiej nie przewiduje się znaczących zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu. Wyjątek stanowią obejścia miejscowości Nowa Wola oraz Juskowy Gród, gdzie na terenach użytkowanych rolniczo (Nowa Wola) projektuje się obejście o parametrach technicznych i zakresie prac identycznym jak dla odcinków szlakowych w istniejącym pasie drogowym. Zakres projektowy analogiczny jest dla obejścia Juskowego Grodu, z tą różnicą, że trasa oprócz terenów użytkowanych rolniczo przecina zagajnik sosny pospolitej oraz teren zabudowy gospodarczej (zabudowania nieczynnego rejonu drogowego), na którym planuje się wyburzenie jednego obiektu gospodarczego.
- Ponadto oprócz dostosowania drogi do wymaganych parametrów technicznych projektuje się ścieżkę rowerową, zaczynającą się za Michałowem i prowadzącą do Juskowego Grodu (lewa strona drogi). W ramach rozbudowy zaprojektowano nowe (wymiana starych) obiekty inżynierskie (przepusty i most w Michałowie na rz. Supraśl), które nie wprowadzają zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu. W ramach rozbudowy projektuje się także przebudowę kolizji z uzbrojeniem technicznym (kolizje energetyczne, telekomunikacyjne, wodociągowe oraz drenaży (urządzeń wodnych) terenów przy obejściu Nowej Woli).
- Zakres planowanych robót obejmuje:
- przebudowę drogi do parametrów klasy „Z” z poszerzeniem jezdni do 6,0 m (od km 7+898 do km 15+960) i do 7,0 m (od km 15+960 do km 17+120 oraz od km 18+720 do km 29+451) przy projektowanym obciążeniu 115 kN/oś i kategorii ruchu KR4,
 - przebudowę drogi do parametrów klasy „Z” z poszerzeniem jezdni do 7,0 m przy projektowanym obciążeniu 100 kN/oś i kategorii ruchu KR2 na odcinku przejścia przez Michałowo od km 17+120 do km 18+720; ponadto projektuje się tu lokalnie poszerzenie jezdni do 10,0 m w miejscach zastosowania elementów uspokojenia ruchu (2 x 3,5 m + 3,0 m pas do skrótu w lewo i pasy wyłączone z ruchu z wyspami środkowymi),
 - regulację i umocnienie poboczy,
 - korektę nienormatywnych łuków poziomych i pionowych,
 - budowę zatok autobusowych,
 - budowę ścieżki rowerowej lewostronnej (od końca m. Michałowo do Juskowego Grodu),
 - przebudowę i budowę chodników szerokości od 2,0 do 3,5 na odcinku przejścia przez Michałowo,
 - przebudowę drogowych obiektów inżynierskich,
 - przebudowę, rozbudowę istniejącego lub budowę nowego systemu odwodnienia korpusu drogowego (rowy drogowe) wraz z odprowadzeniem wody poza istniejący pas drogowy (przez infiltrację wgłębną – rowy chłonne lub odprowadzenie do cieków wodnych melioracji podstawowej i/lub szczegółowej) – z wyłączeniem przejścia przez Michałowo,
 - wykonanie kanalizacji deszczowej w przekroju ulicznym oraz innych urządzeń odwadniających związanych z odwodnieniem drogi i przyległych terenów z wyprowadzeniem wód opadowych do rowów przydrożnych lub do istniejącej kanalizacji deszczowej na terenie miasta Michałowo,
 - przebudowę istniejących miejsc dostępu do drogi publicznej, w oparciu o parametry właściwe dla funkcji zjazdu,
 - rozbudowę/przebudowę skrzyżowań z drogami niższych kategorii,
 - budowę przejść dla pieszych, w tym dwóch przejść aktywnych,
 - wykonanie częściowo nowego, zaś w większości przebudowę istniejącego oświetlenia ulicznego w Michałowie,
 - przebudowę lub zabezpieczenie w niezbędnym zakresie urządzeń obcych (branż telekomunikacyjnej, sanitarnej i energetycznej) kolidujących z rozbudowywaną drogą i obiektami inżynierskimi,
 - budowę kanału technologicznego wzdłuż projektowanej ścieżki rowerowej od ok. km 21+100 do ok. km 28+815,

- budowę elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego i pieszego,
- niezbędne wycinki drzew i krzewów w granicach projektowanego pasa drogowego.

Podstawowe parametry techniczne dotyczące budowy i rozbudowy drogi wojewódzkiej przedstawiają się następująco: klasa techniczna: Z, prędkość projektowa: 60 km/h (Michałowo od km 17+120 do km 18+720 poza odcinkami z elementami uspokojenia ruchu), 50 km/h (teren zabudowy, w tym odcinek w Michałowie z elementami uspokojenia ruchu), 50 km/h (teren niezabudowany), szerokość jezdni: 6 m od km 7+898 do km 15+960, 7 m od km 15+960 do km 29+586, 10 m przy elementach uspokojenia ruchu w Michałowie (2 x 3,5 m + 3,0 m pas do skrzyżowania w lewo i pasy wyłączone z ruchu z wyspami środkowymi), szerokość pasa ruchu: 3,00-3,50 m, szerokość wydzielonego pasa ruchu: 3,00 m, szerokość pobocza gruntowego: 1,00-1,50 m, szerokość chodników: w Michałowie poza zieleńcem od 2,0 m do 3,5 m, przy krawężniku min. 2,0 m pozostałe odcinki: min. 1,50 m (dopuszczalne miejscowe zwężenie do 1,25 m), szerokość zatok autobusowych: 3,00 m, szerokość peronów przy zatokach: min. 1,50 m, szerokość ścieżki rowerowej: 2,00 m, obciążenie: 115 kN/oś (100 kN/oś od km 17+120 do km 18+720) kategoria ruchu: KR-4 (KR-2 od km 17+120 do km 18+720) pozostałe parametry geometryczne zgodnie z warunkami technicznymi dla klasy Z.

Geometria trasy drogi głównej- Oś projektowanej drogi wojewódzkiej generalnie poprowadzono po osi istniejącej, z zastosowaniem koniecznych korekt w celu dostosowania parametrów do normatywnych. Wyjątek stanowi przebieg trasy na obejściach miejscowości Nowa Wola oraz Juskowy Gród, gdzie droga przebiega nowym śladem. Na łukach poziomych zgodnie z wymaganiami zastosowano jednostronne pochylenie poprzeczne do wewnątrz, dostosowane do promienia łuku. Zmianę kierunku pochylenia poprzecznego daszkowego do pochylenia jednostronnego zastosowano na krzywych przejściowych z zapewnieniem sprawnego odpływu wody oraz płynnego przebiegu krawędzi jezdni.

NIWELETA DROGI GŁÓWNEJ - Przekrój podłużny osi trasy dostosowano do wymogów dla klasy Z. Na całym odcinku trasy tak dobrano łuki pionowe, aby spełniony był warunek widoczności na zatrzymanie. Pochylenia profilu dobrano z zakresu od 0,20% do 4,75% (wartość bezwzględna). Minimalny promień łuku pionowego przyjęto rzędu 1.500 m.

KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI DROGI GŁÓWNEJ - Na drodze głównej na odcinku od km 7+898 do km 17+120 zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni (...)

KONSTRUKCJA INNYCH ELEMENTÓW DROGI - Konstrukcję i technologię nawierzchni dróg bocznych i dojazdów publicznych na odcinku od km 17+120 do km 18+720 w Michałowie dostosowano do istniejących nawierzchni. Do pasa drogi wojewódzkiej przewidziano wykonanie nowych nawierzchni dla kategorii ruchu KR1 z warstwą wierzchnią z betonu asfaltowego, kostki kamiennej lub brukowej betonowej w zależności od stanu (...)

SKRZYŻOWANIA - W celu poprawy bezpieczeństwa użytkowników drogi oraz dla zwiększenia przepustowości skrzyżowań przewidziano ich przebudowę. W zakres przebudowy wchodzi zmiana geometrii, korekta wlotów bocznych, wprowadzenie segregacji ruchu oraz nowa organizacja ruchu. (...)

ŚCIEŻKA ROWEROWA - W ramach inwestycji na odcinku od km 18+700 do km 28+820 wzdłuż projektowanej DW686 po jej lewej stronie zaprojektowano ścieżkę rowerową dwukierunkową szerokości 2,0 m....(szczegółowy opis SW str. 63-77).

Efektom wykonania inwestycji będzie zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej regionu poprzez rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu regionalnym i osiągnięcie celów zbieżnych z celami RPOWP: zwiększenie spójności drogi Nr 686 z krajowym systemem transportowym, 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.

Efektom wykonania inwestycji będzie również:

- 1) przebudowa wyżej wymienionych elementów tak, aby odpowiadały one wymaganiom technicznym stawianym drodze tej kategorii. W szczególności dotyczy to poszerzenia, poprawy geometrii, nośności istniejącej nawierzchni jezdni (dostosowanie do przenoszenia nacisków wynoszących na niemalże całym odcinku 115 kN/oś/pas ruchu (z wyjątkiem przejścia przez m. Michałowo 1,6 km gdzie nośność wyniesie jedynie 100 kN/oś) i drogowych obiektów inżynierskich oraz prawidłowego odwodnienia drogi;
- 2) poprawa bezpieczeństwa ruchu osiągnięta poprzez poszerzenie jezdni, poprawę równości i szorstkości nawierzchni, korektę profilu podłużnego, wykonanie nawierzchni chodników w terenie zabudowanym oraz wprowadzenie nowej oraz korekty istniejącej organizacji ruchu.

W celu wyboru optymalnego wariantu realizacji przedsięwzięcia dokonano analizy wariantu bezinwestycyjnego oraz kilku wariantów inwestycyjnych jak również przeanalizowano alternatywne rozwiązania techniczne (patrz SW str. 60-61)

W wyniku realizacji projektu przebudowany zostanie odcinek drogi wojewódzkiej długości 21,55 km i uzyska nośności 115 kN/oś, za wyjątkiem odcinka przejścia przez Michałowo o długości 1,60 km, gdzie nośność wzrośnie do 100 kN/oś.

Na drodze poddawane jest średnie natężenie ruchu na poziomie 49,5 poj./h w pierwszym pełnym roku po oddaniu jej do użytkowania, tj. w 2016 r. Aktualnie kształtuje się ono na poziomie 46,8 poj./h. Tak więc natężenie ruchu w pierwszym pełnym roku po zakończeniu realizacji projektu wzrośnie w stosunku do roku bieżącego o ok. 5,8 %.

Z punktu widzenia użytkowników najbardziej oczywistym rezultatem realizacji projektu będzie skrócenie czasu podróży. Szacuje się, że średnia prędkość samochodów osobowych i dostawczych na odcinku projektu o długości 21,80 km kształtuje się na poziomie 53,5 km/h, a podróż trwa 24 minuty i 26 sekund. Na podstawie projektowanych parametrów drogi i prognozowanego ruchu ustalono, że po realizacji projektu średnia prędkość wyniesie 71,5 km/h. Dodatkowo biorąc pod uwagę skrócenie trasy do 21,55 km czas podróży ulegnie zmniejszeniu do 18 minut i 5 sekund (ok. 26 %). W przypadku samochodów ciężarowych i autobusów spodziewać się należy wzrostu prędkości średniej z 43,4 km/h do 56,9 km/h i skrócenia czasu przejazdu z 30 minut i 10 sekund do 22 minut i 43 sekund, tj. o 25 %.

Ponadto projekt przyniesie szereg pozytywnych oddziaływań na otoczenie. Można m.in. oczekiwać powstania w jego wyniku nowych firm i utworzenia przy tej okazji nowych miejsc pracy. W porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym znacząco zmniejszą się także negatywne wpływy drogi na środowisko.

EFEKTYWNOŚĆ EKONOMICZNA PROJEKTU. INNE ROZWAŻANE WARIANTY REALIZACJI Projekt wykazuje wysoką efektywność ekonomiczną. Ekonomiczna wartość korzyści, które przyniesie jego realizacja znacznie przekracza kwotę niezbędnych nakładów inwestycyjnych. Szacuje się, że współczynnik korzyści do kosztów (B/C) ukształtuje się na poziomie 2,19, ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu EIRR wyniesie 13,64 %, zaś wartość bieżąca netto ENPV 33 956 688 zł.

Należy podkreślić, że wybrany wariant realizacji został wybrany spośród kilku innych (SW pkt. 5).

Efektami bezpośrednimi realizacji projektu będą również: - skrócenie czasu podróży na przebudowanym odcinku drogi – o ok. 26,0 % (patrz SW rozdział 1 str. 10 i 3 str. 39-40) - skrócenie czasu podróży w przewozach pasażerskich (patrz SW rozdział 3 str. 39-40); - skrócenie czasu podróży w przewozach towarowych (patrz SW rozdział 3 str. 40); - wzmocnienie nawierzchni do nośności do 115 kN/oś przez ułożenie nowych warstw bitumicznych za wyjątkiem odcinka przejścia przez Michałowo o długości 1,60 km, gdzie nośność wzrośnie

do 100 kN/oś. (patrz SW rozdział 3 str. 40); - zmniejszenie ryzyka wystąpienia wypadków drogowych; - wzrost natężenia ruchu na przedmiotowym odcinku drogi o ponad 5,8 % (patrz SW rozdział 3 str. 39); - poprawa przejeźdźności na odcinku przebudowywanej drogi (projektowana szerokość pasów ruchu dla tej kat. drogi -7,0 m jest szerokością maksymalną zgodnie z (Dz.U. Nr 43 poz.430 z 1999 r. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. z dnia 14 maja 1999 r.) na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - prawo budowlane; - znacząca poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (pod kątem poprawy bezpieczeństwa użytkowników dróg), poprzez zastosowanie rozwiązań inżynierskich znacząco zwiększających bezpieczeństwo (dostosowanie parametrów drogi do wymogów i standardów UE, wykonanie nowej i korekta istniejącej organizacji ruchu, budowę nowych chodników i przebudowę istniejących, przebudowa poboczy utwardzonych, budowę i przebudowę zatok autobusowych, budowę ścieżki rowerowej, budowę zjazdów do posesji i pól, skorygowanie oznakowania pionowego i poziomego drogi oraz budowę urządzeń ograniczających prędkość pojazdów na terenach zabudowanych, np.: wydzielanie przejść dla pieszych oraz budowę nowych; - ograniczenie i znaczące zmniejszenie wpływu na środowisko naturalne (budowa przepustów dla zwierząt, przebudowa-udrożnienie kanalizacji deszczowej - wykonanie nowych elementów odwodnienia drogi); - znaczące korzyści techniczne, ekonomiczne (cash-flow dodatni) i społeczne uzyskane w wyniku realizacji projektu dla całego regionu; - wysoki poziom ekonomiczności projektu (SW roz. 1 str. 10).

III.2 Identyfikacja problemów i uzasadnienie potrzeby realizacji projektu:

Problemy Beneficjenta związane z drogą Nr 686, jak również całą zarządzaną siecią wynikają wprost z niewystarczającej puli środków, jakimi dysponuje. (Sytuacja w tym zakresie została opisana w SW w pkt. 3.2.4.) Wszystkie większe inwestycje realizowane w ostatnich latach wspierane były ze środków UE (ZPORR, RPOWP) lub krajowych (kontrakty wojewódzkie). Bez zewnętrznego wsparcia finansowego Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich 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 czy przebudowy krótkich, kilkusetmetrowych odcinków dróg w miejscach szczególnie niebezpiecznych.

Ze względu na wysokość obecnych i spodziewanych w najbliższych latach dochodów Województwa Podlaskiego w żadnym razie nie można liczyć na poważne zwiększenie własnych nakładów na bardziej znaczącą modernizację sieci drogowej. Z tego względu jedyną szansą na poprawę stanu 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 postępującą marginalizację.

W odniesieniu do drogi wojewódzkiej Nr 686, której dotyczy projekt problemem jest zły stan techniczny i niska wartość użytkowa drogi: nawierzchnia ma liczne spękania i ubytki, pobocza są zdegradowane – często pozapadane. 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 manewr wyprzedzania, a mijanie się pojazdów jest bardzo niebezpieczne.

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 ruch pieszcy, a w sezonie od wiosny do jesieni 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. Ich odwołanie spowoduje stopniową dalszą degradację drogi, co w konsekwencji sprawi, że roboty drogowe za kilka lat trzeba będzie przeprowadzać w jeszcze szerszym zakresie niż obecnie.

Wpływ projektu na problemy beneficjentów pośrednich - niski standard sieci drogowej i koszty 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 wynosi 50-60 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.

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. Jednym z nich jest znikomy poziom inwestycji zewnętrznych, który w połączeniu z trudnymi warunkami prowadzenie działalności prowadzi do regresu gospodarczego, likwidowania obecnych miejsc pracy i przenoszenia działalności na tereny tworzące lepsze warunki. W konsekwencji pogłębiać to musi problemy na rynku pracy i stopień peryferyzacji obszaru, a tym samym powoduje ubożenie społeczeństwa. Poprawa stanu infrastruktury powinna zahamować, a w przyszłości odwrócić kierunek tych zjawisk, także dzięki wykorzystaniu potencjału tkwiącego m.in. w atrakcyjnym turystycznie położeniu obszaru, na który oddziaływać będzie projekt.

Tereny położone w pobliżu planowanego do przebudowy odcinka drogi Nr 686 charakteryzuje spora atrakcyjność pod względem przyrodniczym i turystycznym. Dolina Narwi, zbiornik Siemianówka, względna bliskość Białowieskiego Parku Narodowego, nieskaziona przyroda, lasy, regionalna kuchnia – to tylko niektóre powody, dla których warto odwiedzić tę część województwa. Jednak potencjał w tym tkwiący jest bardzo słabo wykorzystany. Większość interesujących miejsc wciąż nie została zagospodarowana, tak aby przyciągnąć do nich turystów.

Aby turystyka i agroturystyka mogły się z powodzeniem rozwijać, oprócz działań promocyjnych, wspomagania lokalnych inicjatyw przedsiębiorczości ukierunkowanych na turystykę, konieczna jest również modernizacja istniejących dróg, istotnych z punktu widzenia dostępności do miejsc atrakcyjnych turystycznie czy też do potencjalnych terenów inwestycyjnych. Jak już wcześniej wspomniano, droga wojewódzka Nr 686 stanowi najkrótszą trasę z Białegostoku w kierunku zbiornika Siemianówka i północnej części Puszczy Białowieskiej. Jest także elementem ciągu łączącego Białowieżę i Hajnówkę ze Szlakiem Tatarskim (przez Michałowo i Gródek). Tak więc planowana inwestycja w istotny sposób poprawi połączenia drogowe pomiędzy kilkoma atrakcjami turystycznymi regionu, a to przełożyć się powinno na intensyfikację ruchu turystycznego na tym terenie.

Utrudnione warunki funkcjonowania przedsiębiorców - Na terenie w obrębie oddziaływania drogi wojewódzkiej działalność gospodarcza skupia się w małych przedsiębiorstwach, zatrudniających do 9 osób. Takiemu stanowi rzeczy „sprzyja” z pewnością zły stan infrastruktury drogowej.

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 one na stałe w rodzinne strony.

Czas reakcji służb ratunkowych - Dzięki przebudowie drogi skróci się czas przejazdu nie tylko prywatnych użytkowników dróg, ale także służb ratowniczych. Obecnie na odcinku drogi objętym projektem przejazd z prędkością większą niż 70 km/h jest po prostu bardzo ryzykowny, a przy większym ruchu niemożliwy. Tym samym wydłuża to czas reakcji służb, takich jak pogotowie ratunkowe czy straż pożarna.

Realizacja projektu przyniesie radykalną poprawę w tym zakresie. Nowa jezdnia z dobrą nawierzchnią pozwoli na zdecydowanie szybszą

jazdę, co skróci czas reakcji służb nawet o kilka minut.

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 emisję zanieczyszczeń.

Efektami bezpośrednimi realizacji projektu będą również:

- obniżenie nakładów na bieżące utrzymanie drogi - Na podstawie „Instrukcji efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych dla dróg wojewódzkich” obliczono, że w perspektywie do roku 2025 (10 lat eksploatacji) nakłady na odcinek drogi objęty projektem spadną o kwotę 4,7 mln złotych (wartość zdyskontowana przy stopie $r=5,0\%$ na 2014 r.).

- Spadek natężenia hałasu - Ze względu na poprawę stanu nawierzchni oraz większą płynność ruchu należy oczekiwać poprawy klimatu akustycznego wzdłuż przebudowanego odcinka drogi i można oczekiwać, że w wyniku wymiany nawierzchni na nową poziom hałasu spadnie ok. 2 dB w porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym.

- Spadek kosztów użytkowników - 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 zużycie paliwa potrzebnego do przebycia drogi, tak więc przyczyni się do zmniejszenia wydatków na paliwa ponoszonych przez jej użytkowników.

Obliczenia korzyści związanych z ograniczeniem czasu podróży i kosztów eksploatacji pojazdów zostały przedstawione w SW w pkt. 8.3 i 8.4. Zakłada się, że począwszy od roku 2016 koszty czasu użytkowników spadną o ok. 26 %, zaś koszty eksploatacji pojazdów o ok. 5 %.

- Poprawa dostępu do atrakcji turystycznych regionu - Droga wojewódzka Nr 686 prowadzi z Białegostoku do zbiornika Siemianówka, który jest trzecim co do wielkości sztucznym jeziorem w Polsce – jego powierzchnia wynosi 32,5 km².

Jakość wód zbiornika pozwala na jego wykorzystanie do celów sportowo-rekreacyjnych, tj. uprawiania sportów wodnych. Siemianówka to również atrakcyjne miejsce dla wędkarzy, a z doświadczenia wielu ornitologów wynika, że jest to jedno z najlepszych miejsc do obserwacji ptaków w Polsce. Na obrzeżach zbiornika mocno rozwinęła się roślinność wodna. Tworzą ją różne gatunki turzyc: trzcina pospolita, mozga trzcinowata i inne gatunki błotne i szuwarowe. Na zalewie Siemianówka i terenie przyległym stwierdzano 164 gatunki ptaków, z czego 112 gnieździ się na tym terenie. Najliczniej występuje mewa śmieszka, łyska, rybitwa czarna, z kaczek czernica i krzyżówka. W szuwarach występuje potrzos, rokitniczka i trzcinniczek. Znajduje się tutaj 50 gatunków ptaków zagrożonych w skali globalnej i europejskiej. Są to między innymi: bąk świstun, błotniak zbożowy, błotniak łąkowy, kureczka kropiatka, batalion, dubelt, perkoz rdzawoszyi, cietrzew, derkacz, mewa mała, rybitwa białowłosa, rybitwa białoskrzydła, wodniczka, wąsatka. Najcenniejszym gatunkiem jest rybitwa białowłosa. W 1991 r. zanotowano 62-70 jej par, co stanowi ponad 50% krajowej populacji. Również tutaj zanotowano większość populacji rybitwy białoskrzydłej. Na akwenie gnieździ się 18 gatunków ptaków łownych. Liczba kaczek na jesieni dochodzi do 200 000 szt. Zbiornik Siemianówka posiada największą koncentrację ptaków w całym regionie Niziny Północnopodlaskiej. Obrzeża zbiornika są natomiast ostoją łosi, jelenia europejskiego, sarny, dzika, lisa. Często odwiedza południowy brzeg żubr. Na polowanie przybywa wilk. Stałymi mieszkańcami zalewu i rowów dopływowych są bobry, norka europejska i amerykańska, wydra, jenot, kuna, borsuk.

Droga Nr 686 jest także elementem ciągu łączącego Białowieżę i Hajnówkę ze Szlakiem Tatarskim (przez Michałowo i Gródek). Tak więc planowana inwestycja w istotny sposób poprawi połączenia drogowe pomiędzy kilkoma atrakcjami turystycznymi regionu, a to przełoży się powinno na intensyfikację ruchu turystycznego na tym terenie.

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.

Efektem wykonania inwestycji będzie także zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej regionu poprzez rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu regionalnym i osiągnięcie celów zbieżnych z celami RPOWP:

- zwiększenie spójności drogi Nr 686 z krajowym systemem transportowym,
- zwiększenie wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

III.3 Cel/cele projektu; zgodność z celami RPOWP/priorytetu/działania/poddziałania:

Projekt odpowiada celom II osi priorytetowej „Rozwój infrastruktury transportowej” Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego. Przyczyni się m.in. 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. W sąsiedztwie drogi Nr 686 znajduje się:

- od strony zachodniej droga krajowa Nr 19, łącząca trzy aglomeracje na wschodzie kraju: białostocką, lubelską i rzeszowską,
- od północy droga krajowa Nr 65 prowadząca z Białegostoku (jako węzła komunikacyjnego) do przejścia granicznego w Bobrownikach,
- drogi wojewódzkie Nr 685, 687, 689 tworzące układ lokalny sieci dróg województwa, łączące m.in. przejścia graniczne w Połowcach oraz Bobrownikach.

Droga wojewódzka Nr 686 łączy się bezpośrednio z drogami Nr 65 oraz 687. Pozostałe drogi łączą się z nią pośrednio przez sieć dróg lokalnych (drogi powiatowe i gminne). W rejonie inwestycji można wskazać trzy ośrodki gospodarcze regionu: Białystok, Bielsk Podlaski i Hajnówkę. Pozostałe miejscowości o lokalnym znaczeniu to Michałowo, Narew i Gródek, połączone siecią dróg wojewódzkich i powiatowych.

Planowana inwestycja znacznie ułatwi dojazd do Białegostoku z południowo-wschodniej części powiatu białostockiego, jak również północnej powiatu hajnowskiego. Istotnej poprawie ulegnie komunikacyjna dostępność rejonów zbiornika Siemianówka, gdzie ze względu na istnienie szerokich torów kolejowych prowadzących od przejścia granicznego Siemianówka – Świsłocz stopniowo od lat rozwijają się bazy przeładunkowe towarów dowożonych drogą kolejową ze wschodu.

Podkreślić należy, że tereny w zasięgu oddziaływania inwestycji są stosunkowo słabo rozwinięte gospodarczo. Przebudowa drogi wojewódzkiej sprawi, że obszary te będą stopniowo bardziej włączane w bieg życia gospodarczego województwa.

Inwestycja przyczyni się również do poprawy poziomu bezpieczeństwa na drogach poprzez poszerzenie jezdni, poprawę jej jakości, budowę poboczy oraz ścieżki rowerowej i chodników. Radykalnej poprawie ulegnie też płynność ruchu. Stanie się to za sprawą odpowiedniego przekroju drogi, który umożliwi poruszanie się pojazdów ze znacznie większymi prędkościami.

Inwestycja wnieśli wkład w osiągnięcie wskaźników osi priorytetowej II RPOWP: liczba projektów z zakresu infrastruktury transportowej

drogowej oraz długość przebudowanych dróg wojewódzkich. Wpłyne także na wartość wskaźnika „Oszczędność czasu na nowych i zrekonstruowanych drogach w przewozach pasażerskich i towarowych”, dotyczącego celu szczegółowego RPOWP „Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa”. Efektem projektu będzie też wzrost nośności drogi oraz istotne skrócenie czasu przejazdu. Proponowana inwestycja jest zgodna z założeniami „Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego”. Głównym celem II osi priorytetowej „Rozwój infrastruktury transportowej” jest „zwiększenie dostępności komunikacyjnej województwa podlaskiego poprzez unowocześnianie infrastruktury transportowej wpływającej na rozwój regionu”. Stwierdzono, że na rozwój społeczno-gospodarczy regionu negatywnie wpływają różnice w rozwoju infrastruktury, w tym transportowej, pomiędzy województwem podlaskim a resztą kraju. W konsekwencji pozycja konkurencyjna Podlasia na tle innych regionów jest słaba, co utrudnia jego integrację społeczno-gospodarczą z innymi częściami Polski. Niedostateczna jakość sieci transportowej utrudnia wymianę regionalną i międzynarodową, co w konsekwencji prowadzi do braku zainteresowania lokowaniem nowych inwestycji w województwie oraz paraliżuje rozwój ośrodków miejskich.

Aby zmienić ten stan rzeczy i uczynić region miejscem atrakcyjnym do inwestowania, a tym samym zintensyfikować jego rozwój konieczne są inwestycje w infrastrukturę transportową. W przypadku infrastruktury o znaczeniu regionalnym, tj. obejmującej sieć drogową w głównych miastach regionu (Białystok, Łomża, Suwałki) oraz drogi wojewódzkie odpowiednie środki wydatkowane są w ramach Działania 2.1 „Rozwój transportu drogowego”, Poddziałanie 2.1.1 „Regionalna infrastruktura transportowa”. Realizowane projekty przyczynią się do osiągnięcia następujących celów szczegółowych osi priorytetowej:

- poprawa dostępności komunikacyjnej województwa poprzez integrację lokalnych i ponadlokalnych układów transportowych z krajowym systemem transportowym,
- zwiększenie wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu,
- poprawa funkcjonowania transportu publicznego w miastach,
- poprawa bezpieczeństwa transportowego,
- zwiększenie udziału kolei w przewozach.

Analizowany projekt bez wątpienia przyczynia się do realizacji pierwszego, drugiego oraz czwartego z wymienionych powyżej celów. W sąsiedztwie drogi Nr 686 znajduje się:

- od strony zachodniej droga krajowa Nr 19, łącząca trzy aglomeracje na wschodzie kraju: białostocką, lubelską i rzeszowską,
- od północy droga krajowa Nr 65 prowadząca z Białegostoku (jako węzła komunikacyjnego) do przejścia granicznego w Bobrownikach,
- drogi wojewódzkie Nr 685, 687, 689 tworzące układ lokalny sieci dróg województwa, łączące m.in. przejścia graniczne w Połowcach oraz Bobrownikach.

Droga wojewódzka Nr 686 łączy się bezpośrednio z drogami Nr 65 oraz 687. Pozostałe drogi łączą się z nią pośrednio przez sieć dróg lokalnych (drogi powiatowe i gminne). W rejonie inwestycji można wskazać trzy ośrodki gospodarcze regionu: Białystok, Bielsk Podlaski i Hajnówkę. Pozostałe miejscowości o lokalnym znaczeniu to Michałowo, Narew i Gródek, połączone siecią dróg wojewódzkich i powiatowych.

Droga wojewódzka Nr 686 stanowi główne połączenie południowo-wschodniej części powiatu białostockiego, jak również północnej powiatu hajnowskiego z Białymstokiem. Dzięki inwestycji istotnej poprawie ulegnie komunikacyjna dostępność rejonów zbiornika Siemianówka, gdzie ze względu na istnienie szerokich torów kolejowych prowadzących od przejścia granicznego Siemianówka – Świsłocz stopniowo od lat rozwijają się bazy przeładunkowe towarów dowożonych drogą kolejową ze wschodu.

Analizowany projekt przyniesie zwiększenie wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu. Znaczna część powiatów białostockiego i hajnowskiego, stosunkowo słabo rozwinięta gospodarczo stanie się łatwo dostępna z punktu widzenia komunikacji drogowej. Na przestrzeni kolejnych lat przebudowa drogi wojewódzkiej sprawi, że obszary te będą stopniowo bardziej włączane w bieg życia gospodarczego województwa.

Inwestycja przyczyni się również do poprawy poziomu bezpieczeństwa na drogach poprzez poszerzenie jezdni, poprawę jej jakości, budowę poboczy, zatok autobusowych oraz ścieżki rowerowej. Chociaż na odcinku objętym projektem dominuje ruch osobowy, to pojawia się tu coraz więcej samochodów ciężarowych. Aktualna szerokość jezdni w połączeniu ze stanem nawierzchni bardzo utrudnia manewr wyprzedzania, a mijanie się pojazdów jest bardzo niebezpieczne.

Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 686 wnieśli wkład w osiągnięcie dwóch wskaźników osi priorytetowej II RPOWP: liczba projektów z zakresu infrastruktury transportowej drogowej oraz długość przebudowanych dróg wojewódzkich. Wpłyne także na wartość wskaźnika „Oszczędność czasu na nowych i zrekonstruowanych drogach w przewozach pasażerskich i towarowych”, dotyczącego celu szczegółowego RPOWP „Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa”.

Beneficjentem projektu będzie Województwo Podlaskie, które w myśl ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie wojewódzkim (t.j. Dz.U. Nr 142 poz. 1590 z 2001 r. z późn. zm.) jest wyposażoną w osobowość prawną regionalną wspólnotą samorządową wszystkich jego mieszkańców. Województwo wykonuje zadania publiczne o charakterze wojewódzkim, m.in. w zakresie transportu zbiorowego i dróg publicznych.

Szczegółowy zakres celów i zadań Województwa precyzuje Statut Województwa Podlaskiego, będący obok ustawy o samorządzie wojewódzkim najważniejszym aktem normatywnym regulującym funkcjonowanie Województwa i jego organów.

Organem stanowiącym i kontrolnym województwa jest Sejmik Województwa, zaś organem wykonawczym – Zarząd Województwa, w którego skład wchodzi marszałek jako jego przewodniczący, wicemarszałek lub 2 wicemarszałków i pozostali członkowie. Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego działa zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym uchwalonym przez Zarząd Województwa i jest jednostką, przy pomocy której Zarząd wykonuje obowiązki należące do jego właściwości.

Jednostką wdrażającą projekt będzie Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, który jest jednostką organizacyjną Województwa Podlaskiego, powołaną uchwałą Nr VI/18/99 Sejmiku Województwa Podlaskiego z dnia 25 lutego 1999 r. w sprawie utworzenia jednostki budżetowej – Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku.

Zgodnie z § 2 uchwały Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu.

Statut PZDW został określony w załączniku do uchwały. Zgodnie z nim jednostką kieruje Dyrektor powoływany i odwoływany przez Zarząd Województwa Podlaskiego. Może on udzielić dalszych pełnomocnictw do dokonywania określonych czynności cywilno-prawnych i faktycznych w zakresie jego właściwości.

Finansowanie działalności Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich należy do Województwa Podlaskiego i jest określone w uchwale budżetowej Sejmiku Województwa Podlaskiego. Podstawą gospodarki finansowej jednostki jest plan dochodów i wydatków określony w ustawie o finansach publicznych oraz zatwierdzony przez Zarząd Województwa Podlaskiego roczny plan rzeczowo-finansowy.

Organizację wewnętrzną i szczegółowy zakres zadań komórek organizacyjnych oraz oddziałów terenowych Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich i tryb pracy określa regulamin organizacyjny nadany przez Dyrektora po uzgodnieniu z Zarządem Województwa Podlaskiego.

Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich przeprowadzi przetarg nieograniczony na wykonanie robót, jak też na nadzór i obsługę laboratoryjną projektu. Jednostka ta podpisze umowy z wykonawcami, będzie odpowiedzialna za przygotowanie i przedkładanie odpowiednim organom wszelkich dokumentów finansowo-rozliczeniowych oraz raportów z realizacji inwestycji wymaganych w przypadku projektów

realizowanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego, zgodnie z obowiązującymi przepisami regulującymi dofinansowanie projektów przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego.

Koszty związane z utrzymaniem i remontami przebudowanej drogi po zakończeniu projektu, podobnie jak obecnie będzie ponosiło Województwo Podlaskie za pośrednictwem PZDW.

Pokreślić należy, że PZDW posiada znaczące doświadczenie w realizacji dużych inwestycji drogowych, w tym z wykorzystaniem środków UE (w ramach ZPORR), np.

- Z/2.20/I/1.1.1/13/04 Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671 na odcinku Knyszyn – Krypno,
- Z/2.20/I/1.1.1/93/05 Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 655 na odcinku gr. Województwa -Raczki od km 72+175,80,
- Z/2.20/I/1.1.1/14/04 Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 653 od granicy województwa do Bakalarzowa,
- Z/2.20/I/1.1.1/12/04 Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 681 na odcinku Pietkowo – Wólka Pietkowska.

PZDW zrealizował również inwestycje w ramach II Projektu Drogowego Banku Światowego – Projekt poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie podlaskim:

- Przebudowa na rondo skrzyżowania ulic: 3 Maja (droga wojewódzka Nr 689 Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża – granica państwa), ks. Wierobieja, Warszawskiej i Białowieskiej w Hajnówce
- Przebudowa na rondo skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 690 Czyżew Osada – Ciechanowiec – Siemiatycze z drogą powiatową Nr 03812 Drohiczn – Dziadkowice w okolicach m. Skiwy Duże.
- Budowa 11 azyli dla pieszych na drogach wojewódzkich Nr 653, Nr 671, Nr 685, Nr 689.

Aktualnie PZDW jako podmiot reprezentujący Beneficjenta – Województwo Podlaskie realizuje (względnie zrealizował) w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007 – 2013 projekty wymienione w załączniku 32.

III.4 Zgodność z dokumentami strategicznymi wspólnotowymi, krajowymi, regionalnymi:

W „Strategii rozwoju województwa podlaskiego do roku 2020” w ramach analizy SWOT przeprowadzonej dla województwa podlaskiego stwierdzono, że słabą stroną regionu w kontekście infrastruktury jest zły stan techniczny dróg. Omawiany projekt w oczywisty sposób przyczyni się do zmiany tej sytuacji i będzie zauważalny w skali regionu. Z drugiej jednak strony pojedyncza inwestycja nie sprawi, że radykalnie zmieni się ocena społeczeństwa dotycząca jakości sieci drogowej. Dopiero towarzyszące jej podobne zadania realizowane na sieci dróg krajowych i wojewódzkich, jak również na lokalnych drogach powiatowych i gminnych w całym województwie przyniosą pożądane skutki społeczno-gospodarcze.

Proponowana inwestycja koresponduje z celami strategicznymi zawartymi w „Strategii rozwoju województwa podlaskiego do roku 2020”.

W pełni wkomponowuje się również w realizację misji województwa: „Województwo podlaskie regionem aktywnego i zrównoważonego rozwoju z wykorzystaniem walorów środowiska naturalnego, wielokulturowej tradycji i położenia przygranicznego”. Poprawa dostępności komunikacyjnej i infrastruktury drogowej rejonów zbiornika Siemianówka sprawi, iż tereny te będą mogły łatwiej wykorzystać istniejące szanse rozwojowe związane z turystyką. Ich silną stroną stanowi atrakcyjność przyrodnicza i krajobrazowa doliny górnej Narwi.

Rozpatrując logikę projektu pod kątem zgodności z celami strategicznymi „Strategii...” stwierdzić należy zgodność z:

- celem strategicznym 1 „Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa”.

W dokumencie czytamy m.in. „Inwestowanie w infrastrukturę drogową województwa podlaskiego stwarza szansę dynamicznego rozwoju. Poprawa przepustowości dróg i jakości transportu osobowego i towarowego pomiędzy poszczególnymi częściami województwa przyczyni się do zwiększenia wewnętrznej integracji regionu, a także podniesie poziom bezpieczeństwa publicznego, poprzez zapewnienie ochrony mieszkańcom, inwestorom indywidualnym i instytucjonalnym na obszarach wiejskich oraz podlegających przekształceniom urbanistycznym. Dostępność komunikacyjna doprowadzi do zniesienia części barier rozwoju gospodarczego, co w efekcie doprowadzi do wzrostu atrakcyjności inwestycyjnej województwa”. Rozwój infrastruktury drogowej każdego szczebla, a szczególnie regionalnego i krajowego, przyczyni się do poprawy warunków prowadzenia działalności gospodarczej. Skala oddziaływań w tym zakresie zależy przede wszystkim od geograficznego położenia drogi. W przypadku omawianego projektu możemy mówić o lokalizacji strategicznej z punktu widzenia poprawy jakości spójności transportowej w skali województwa: inwestycja usprawnia połączenia komunikacyjne pomiędzy południowo-wschodnią częścią powiatu białostockiego, jak również północną powiatu hajnowskiego a Białymstokiem i siecią dróg krajowych (DK 65). W tym kontekście z punktu widzenia inwestorów zainteresowanych dobrą dostępnością komunikacyjną rynku województwa podlaskiego tereny położone w pobliżu drogi Nr 686 staną się bardziej interesujące. Nie bez znaczenia jest tu lepsza dostępność rejonów zbiornika Siemianówka, gdzie ze względu na istnienie szerokich torów kolejowych prowadzących od przejścia granicznego Siemianówka – Świsłocz stopniowo od lat rozwijają się bazy przeładunkowe towarów dowożonych drogą kolejową ze wschodu.

- pośrednio z celem strategicznym 5 – „Rozwój turystyki z wykorzystaniem walorów przyrodniczych i dziedzictwa kulturowego”.

W „Strategii...” czytamy: „Wysokie walory przyrodnicze, wypoczynkowe i kulturowe dają szansę rozwoju regionu, w oparciu o szeroko rozumianą branżę turystyczną. (...) Województwo podlaskie, ze względu na niski stopień zanieczyszczenia środowiska naturalnego, duże bogactwo przyrodnicze i występowanie atrakcyjnych terenów wypoczynkowych, stwarza szansę na rozwój turystyki, sportu i rekreacji. Są to dziedziny dynamicznie rozwijające się na świecie”.

Droga Nr 686 stanowi element najkrótszej trasy prowadzącej z Białegostoku w kierunku zbiornika Siemianówka. Jest to miejsce bardzo atrakcyjne dla wędkarzy, a z doświadczenia wielu ornitologów wynika, że jest to jedno z najlepszych miejsc do obserwacji ptaków w Polsce. Na obrzeżach zbiornika mocno rozwinęła się roślinność wodna. Tworzą ją różne gatunki turzyc: trzcina pospolita, mozga trzciniowata i inne gatunki błotne i szuwarowe. Na zalewie Siemianówka i terenie przyległym stwierdzano 164 gatunki ptaków, z czego 112 gnieździ się na tym terenie. Najliczniej występuje mewa śmieszka, łyska, rybitwa czarna, z kaczek czernica i krzyżówka. W szuwarach występuje potrzos, rokitniczka i trzcinniczek. Znajduje się tutaj 50 gatunków ptaków zagrożonych w skali globalnej i europejskiej. Są to między innymi: bąk świstun, błotniak zbożowy, błotniak łąkowy, kureczka kropiatka, batalion, dubelt, perkoz rdzawoszyi, cietrzew, derkacz, mewa mała, rybitwa białowąsa, rybitwa białoskrzydła, wodniczka, wąsatka. Najcenniejszym gatunkiem jest rybitwa białowąsa.

Nad zbiornikiem rozwija się także baza turystyczna. W Starym Dworze zlokalizowany jest ośrodek turystyczno-rekreacyjny utworzony z myślą o udostępnieniu turystom i mieszkańcom regionu bazy rekreacyjno-turystycznej. Dzięki niemu znacznie poprawiła się infrastruktura umożliwiająca aktywny wypoczynek zarówno mieszkańcom województwa podlaskiego, jak i turystom, właścicielom oraz gościom domków letniskowych zlokalizowanych w sąsiedztwie zbiornika. Ośrodek stał się doskonałym miejscem do aktywnego wypoczynku nad wodą, znanym w chwili obecnej przede wszystkim jako baza dla miłośników sportów wodnych, zwłaszcza żeglarstwa, katesurfiningu czy windsurfiningu – ze względu na doskonałe warunki do ich uprawiania na zalewie Siemianówka. Ośrodek Turystyczno-Rekreacyjny w Starym Dworze został utworzony dzięki wsparciu ze środków RPOWP oraz budżetu gminy Narewka.

Bazę sportowo-rekreacyjną ośrodka tworzą dwa korty tenisowe, boiska ze sztuczną nawierzchnią do gry w siatkówkę i koszykówkę oraz do gry w badminton. Dla wypoczywających turystów dostępna jest również plaża o powierzchni ponad 8 tys. m², obiekty socjalno-sanitarne (łazienki, prysznice, umywalki), trzy rekreacyjne pomosty, plac zabaw dla dzieci oraz parkingi.

Na terenie ośrodka wybudowany został także amfiteatr na ponad tysiąc miejsc, który pozwala na organizowanie tu imprez o charakterze kulturalnym.

- pośrednio z celem strategicznym 7 – „Rozwój rolnictwa i tworzenie warunków wielofunkcyjnego rozwoju wsi”.

W dokumencie zauważono, że „Jedną z barier rozwoju wsi jest słaba dostępność komunikacyjna. W województwie istnieje wiele obszarów zagrożonych marginalizacją lub wymagających aktywizacji. Jednym z głównych celów jest ciągły rozwój niedostatecznej wciąż struktury

sieci komunikacyjnej będącej podstawowym czynnikiem spowalniającym wydajność wszelkiej działalności w regionie. Osiągnięcie pożądanej atrakcyjności inwestycyjnej wymaga podwyższenia stopnia nasycenia w podstawową infrastrukturę techniczną, jaką są sieci drogowe, wodociągowe, kanalizacyjne itp. obszarów wiejskich.”

Droga wojewódzka Nr 686 biegnie głównie przez tereny wiejskie. Tak więc podniesienie jej standardu, które przełoży się na poprawę dostępności obszarów wzdłuż jej przebiegu i zwiększenie ich atrakcyjności inwestycyjnej pozwala mieć nadzieję na ich rozwój w pozarolniczych gałęziach gospodarki.

Wspomniana wcześniej atrakcyjność turystyczna okolic zbiornika Siemianówka stanowi kolejny element, pozwalający na uzyskiwanie przez miejscową ludność wiejską przychodów z innej działalności niż rolnictwo (agroturystyka, działalność gastronomiczna, noclegowa). W tym kontekście przebudowa drogi, która poprawi dostępność komunikacyjną obszaru przyczyni się do intensyfikacji ruchu turystycznego, a konsekwencji wielofunkcyjnego rozwoju wsi.

Analizując projekt pod kątem wpisywania się w kontekst konkretnych działań określonych w „Strategii” należy go uznać za realizujący zadania z zakresu Działania I „Rozwój systemu transportowego województwa” Priorytetu I „Infrastruktura techniczna”, wśród których przewidziano m.in. budowę i przebudowę dróg wojewódzkich stosownie do największych istniejących i prognozowanych natężeń ruchu i znaczenia w obsłudze obszarów rozwoju społeczno-gospodarczego oraz najpilniejszych potrzeb w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego, w powiązaniu z siecią układu dróg krajowych.

Proponowana inwestycja jest zgodna z założeniami „Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego”. Głównym celem II osi priorytetowej „Rozwój infrastruktury transportowej” jest „zwiększenie dostępności komunikacyjnej województwa podlaskiego poprzez unowocześnianie infrastruktury transportowej wpływającej na rozwój regionu”. Stwierdzono, że na rozwój społeczno-gospodarczy regionu negatywnie wpływają różnice w rozwoju infrastruktury, w tym transportowej, pomiędzy województwem podlaskim a resztą kraju. W konsekwencji pozycja konkurencyjna Podlasia na tle innych regionów jest słaba, co utrudnia jego integrację społeczno-gospodarczą z innymi częściami Polski. Niedostateczna jakość sieci transportowej utrudnia wymianę regionalną i międzynarodową, co w konsekwencji prowadzi do braku zainteresowania lokowaniem nowych inwestycji w województwie oraz paraliżuje rozwój ośrodków miejskich.

Aby zmienić ten stan rzeczy i uczynić region miejscem atrakcyjnym do inwestowania, a tym samym zintensyfikować jego rozwój konieczne są inwestycje w infrastrukturę transportową. W przypadku infrastruktury o znaczeniu regionalnym, tj. obejmującej sieć drogową w głównych miastach regionu (Białystok, Łomża, Suwałki) oraz drogi wojewódzkie odpowiednie środki wydatkowane są w ramach Działania 2.1 „Rozwój transportu drogowego”, Poddziałanie 2.1.1 „Regionalna infrastruktura transportowa”. Realizowane projekty przyczyniają się do osiągnięcia następujących celów szczegółowych osi priorytetowej:

- poprawa dostępności komunikacyjnej województwa poprzez integrację lokalnych i ponadlokalnych układów transportowych z krajowym systemem transportowym,
- zwiększenie wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu,
- poprawa funkcjonowania transportu publicznego w miastach,
- poprawa bezpieczeństwa transportowego,
- zwiększenie udziału kolei w przewozach.

Analizowany projekt bez wątpienia przyczynia się do realizacji pierwszego, drugiego oraz czwartego z wymienionych powyżej celów. W sąsiedztwie drogi Nr 686 znajduje się:

- od strony zachodniej droga krajowa Nr 19, łącząca trzy aglomeracje na wschodzie kraju: białostocką, lubelską i rzeszowską,
- od północy droga krajowa Nr 65 prowadząca z Białegostoku (jako węzła komunikacyjnego) do przejścia granicznego w Bobrownikach,
- drogi wojewódzkie Nr 685, 687, 689 tworzące układ lokalny sieci dróg województwa, łączące m.in. przejścia graniczne w Połowcach oraz Bobrownikach.

Droga wojewódzka Nr 686 łączy się bezpośrednio z drogami Nr 65 oraz 687. Pozostałe drogi łączą się z nią pośrednio przez sieć dróg lokalnych (drogi powiatowe i gminne). W rejonie inwestycji można wskazać trzy ośrodki gospodarcze regionu: Białystok, Bielsk Podlaski i Hajnówkę. Pozostałe miejscowości o lokalnym znaczeniu to Michałowo, Narew i Gródek, połączone siecią dróg wojewódzkich i powiatowych.

Droga wojewódzka Nr 686 stanowi główne połączenie południowo-wschodniej części powiatu białostockiego, jak również północnej powiatu hajnowskiego z Białymstokiem. Dzięki inwestycji istotnej poprawie ulegnie komunikacyjna dostępność rejonów zbiornika Siemianówka, gdzie ze względu na istnienie szerokich torów kolejowych prowadzących od przejścia granicznego Siemianówka – Świsłocz stopniowo od lat rozwijają się bazy przeładunkowe towarów dowożonych drogą kolejową ze wschodu.

Analizowany projekt przyniesie zwiększenie wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu. Znaczna część powiatów białostockiego i hajnowskiego, stosunkowo słabo rozwinięta gospodarczo stanie się łatwo dostępna z punktu widzenia komunikacji drogowej. Na przestrzeni kolejnych lat przebudowa drogi wojewódzkiej sprawi, że obszary te będą stopniowo bardziej włączane w bieg życia gospodarczego województwa.

Inwestycja przyczyni się również do poprawy poziomu bezpieczeństwa na drogach poprzez poszerzenie jezdni, poprawę jej jakości, budowę poboczy, zatok autobusowych oraz ścieżki rowerowej. Chociaż na odcinku objętym projektem dominuje ruch osobowy, to pojawia się tu coraz więcej samochodów ciężarowych. Aktualna szerokość jezdni w połączeniu ze stanem nawierzchni bardzo utrudnia manewr wyprzedzania, a mijanie się pojazdów jest bardzo niebezpieczne.

Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 686 wniesie wkład w osiągnięcie dwóch wskaźników osi priorytetowej II RPOWP: liczba projektów z zakresu infrastruktury transportowej drogowej oraz długość przebudowanych dróg wojewódzkich. Wpłyne także na wartość wskaźnika „Oszczędność czasu na nowych i zrekonstruowanych drogach w przewozach pasażerskich i towarowych”, dotyczącego celu szczegółowego RPOWP „Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa”.

Rozwój sieci drogowej wpisany jest w kierunki rozwoju województwa, wynikające z założeń polityki państwa dotyczącej przestrzennego zagospodarowania kraju. Kierunki rozwoju województwa podlaskiego w zakresie rozwoju gospodarczego regionu oparte zostały na opracowanych w ostatnim okresie dokumentach programowych i planistycznych, formułujących strategiczne cele i zasady polityki państwa. Jednym z podstawowych celów strategicznych rządu jest doprowadzenie gospodarki polskiej na ścieżkę szybkiego wzrostu, generującego nowe miejsca pracy. Dla osiągnięcia tego celu niezbędne jest dokonanie wielu zmian w polityce dotyczącej działalności gospodarczej, które doprowadzą do zniesienia bądź łagodzenia barier hamujących rozwój istniejących przedsiębiorstw i tworzenie nowych firm.

Zasady te zostały określone w następujących dokumentach przyjętych na szczeblu krajowym:

1. „Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju” przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 26.07.2001 r.
2. „Polityka transportowa Państwa na lata 2001-2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju” opracowana przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej w październiku 2001 r.
3. „Strategia rozwoju kraju na lata 2007-2015” przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 29.11.2006 r.
4. „Program dostosowania podstawowej sieci drogowej do standardów Unii Europejskiej do 2015 r.” przyjęty przez Radę Ministrów w lutym 2001 r.
5. „Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 (Narodowa Strategia Spójności)” opracowana przez Ministerstwo Rozwoju

Regionalnego w maju 2007 r.

Kierunki rozwoju transportu drogowego województwa podlaskiego są również determinowane przez dokumenty przyjmowane na szczeblu regionalnym i lokalnym, tj.:

1. „Strategia rozwoju województwa podlaskiego do 2020 r.” – styczeń 2006 r.
2. „Program zintegrowanego rozwoju drogownictwa w Województwie Podlaskim do 2005 r., z perspektywą do 2015 r.” – sierpień 2002 r.
3. „Program Rozwoju Turystyki i Zagospodarowania Turystycznego Województwa Podlaskiego do 2010 r.”
4. Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013.
5. „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa podlaskiego” z 2003 r.

III.5 Opis przedsięwzięcia i uzasadnienie przyjętego rozwiązania technicznego:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w województwie podlaskim w powiecie białostockim w gminie Michałowo. Projekt „Michałowo – Juskowy Gród – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 686” obejmuje budowę z rozbudową drogi wojewódzkiej wraz z obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku od km 7+898 do km 29+451 (wg kilometraża projektowanego) o długości 21,55 km.

Początek inwestycji przyjęto kilkaset metrów za przejazdem kolejowym na linii relacji Białystok – Zubki na końcu wyremontowanego przed kilku laty odcinka drogi Nr 686 w km istn. 7+898, zaś koniec za miejscowością Juskowy Gród na drodze wojewódzkiej Nr 687 ok. km 0+500. Na odcinku projektu droga przebiega głównie przez tereny o charakterze leśnym (odcinek przed Michałowem) i rolniczym (pola i łąki za Michałowem do Juskowego Grodu). Odcinek przejścia przez Michałowo to przede wszystkim teren zabudowy jednorodzinnej, z tym że znajdują się tu także budynki użyteczności publicznej.

Zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i gospodarcza występuje także w miejscowościach, przez które obecnie przebiega droga: Nowej Woli i Juskowym Grodzie. W ramach inwestycji planowana jest budowa obejść obu wsi. Głównie z tego względu projektowana trasa jest o około 250 m krótsza niż obecny przebieg dróg Nr 686 i 687 pomiędzy początkowym a końcowym kilometrażem projektu.

Zakres planowanych robót obejmuje:

- przebudowę drogi do parametrów klasy „Z” z poszerzeniem jezdni do 6,0 m (od km 7+898 do km 15+960) i do 7,0 m (od km 15+960 do km 17+120 oraz od km 18+720 do km 29+451) przy projektowanym obciążeniu 115 kN/oś i kategorii ruchu KR3 (od km 7+898 do km 15+960) lub KR4 (od km 15+960 do km 17+120 oraz od km 18+720 do km 29+451),
- przebudowę drogi do parametrów klasy „Z” z poszerzeniem jezdni do 7,0 m przy projektowanym obciążeniu 100 kN/oś i kategorii ruchu KR2 na odcinku przejścia przez Michałowo od km 17+120 do km 18+720; ponadto projektuje się tu lokalne poszerzenia jezdni do 10,0 m w miejscach zastosowania elementów uspokojenia ruchu (2 x 3,5 m + 3,0 m pas do skrótu w lewo i pasy wyłączone z ruchu z wyspami środkowymi),
- regulację i umocnienie poboczy,
- korektę nienormatywnych łuków poziomych i pionowych,
- budowę zatok autobusowych,
- budowę ścieżki rowerowej lewostronnej (od końca m. Michałowo do Juskowego Grodu),
- przebudowę i budowę chodników szerokości od 2,0 do 3,5 na odcinku przejścia przez Michałowo,
- przebudowę drogowych obiektów inżynierskich,
- przebudowę, rozbudowę istniejącego lub budowę nowego systemu odwodnienia korpusu drogowego (rowy drogowe) wraz z odprowadzeniem wody poza istniejący pas drogowy (przez infiltrację wgłębną – rowy chłonne lub odprowadzenie do cieków wodnych melioracji podstawowej i/lub szczegółowej) – z wyłączeniem przejścia przez Michałowo,
- wykonanie kanalizacji deszczowej w przekroju ulicznym oraz innych urządzeń odwadniających związanych z odwodnieniem drogi i przyległych terenów z wyprowadzeniem wód opadowych do rowów przydrożnych lub do istniejącej kanalizacji deszczowej na terenie miasta Michałowo,
- przebudowę istniejących miejsc dostępu do drogi publicznej, w oparciu o parametry właściwe dla funkcji zjazdu,
- rozbudowę/przebudowę skrzyżowań z drogami niższych kategorii,
- budowę przejść dla pieszych, w tym dwóch przejść aktywnych,
- wykonanie częściowo nowego, zaś w większości przebudowę istniejącego oświetlenia ulicznego w Michałowie,
- przebudowę lub zabezpieczenie w niezbędnym zakresie urządzeń obcych (branż telekomunikacyjnej, sanitarnej i energetycznej) kolidujących z rozbudowywaną drogą i obiektami inżynierskimi,
- budowę kanału technologicznego wzdłuż projektowanej ścieżki rowerowej od ok. km 21+100 do ok. km 28+815,
- budowę elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego i pieszego,
- niezbędne wycinki drzew i krzewów w granicach projektowanego pasa drogowego.

Podjęcie inwestycji jest konieczne ze względu na niskie parametry techniczne i użytkowe istniejącej drogi. Na trasie występują liczne nienormatywne łuki pionowe i poziome. Jezdnia o przeciętnej szerokości ok. 5,2 m (za wyjątkiem odcinka w Michałowie, gdzie ma ok. 7,0 m) i nośności 80 kN/oś jest w złym stanie technicznym, podobnie jak pobocza gruntowe i chodniki na odcinkach w terenie zabudowanym. Przystanki autobusowe pozbawione są zatok, nie ma przy nich peronów. Ruch piesz i rowerowy nie jest odseparowany od ruchu samochodowego.

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 manewr wyprzedzania, a mijanie się pojazdów jest bardzo niebezpieczne.

Tak więc potrzeba realizacji projektu wynika z:

- zagrożenia bezpieczeństwa ruchu zarówno kierowców i rowerzystów, jak i pieszych ze względu na zły stan nawierzchni, deformacje w przekroju poprzecznym, wykruszenia krawędzi, brak poboczy we właściwym stanie i chodników / ścieżek rowerowych,
- konieczności spełnienia w trakcie dalszej eksploatacji drogi wymagań w zakresie ochrony środowiska i minimalizacji oddziaływań komunikacyjnych.

Poprawie bezpieczeństwa służyć będzie poszerzenie jezdni i wykonanie nowej nawierzchni, wykonanie nowego oznakowania pionowego i poziomego, budowa zatok autobusowych oraz ścieżki rowerowej, wykonanie nowych odcinków chodników, poprawa jakości oświetlenia ulicznego w Michałowie, jak też przebudowa skrzyżowań z drogami podporządkowanymi.

Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się nie tylko do radykalnej poprawy warunków podróży i bezpieczeństwa użytkowników drogi, ale także jakości życia mieszkańców terenów położonych w jej sąsiedztwie. Szczególnie korzystne oddziaływanie w tej kwestii wystąpi na terenie m. Nowa Wola i Juskowy Gród, dla których zostaną zbudowane obejścia i na ich terenie odbywać się będzie wyłącznie ruch lokalny.

Z technicznego punktu widzenia konieczność przebudowy jest spowodowana także niedostatecznym stanem istniejącego odwodnienia, które nie zapewnia sprawnego odprowadzania wód opadowych z korpusu drogi oraz przyległego terenu.

Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku posiada dokumentację projektową inwestycji, na podstawie której dnia 3 lutego 2014 r. Wojewoda Podlaski wydał decyzję ZRID WI I.7820.1.10.2013.IA odejmującą odcinek drogi wojewódzkiej Nr 686 od km 7+898 do km

29+451. Decyzja ta stała się ostateczna. Jednakże dnia 7 maja 2014 r. PZDW wystąpił o zmianę decyzji ZRID w zakresie od km 7+898 do km 15+960, polegającą na zmianie pierwotnie projektowanej szerokości jezdni z 7,0 m na 6,0 m oraz kategorii ruchu z KR4 na KR3. Inwestor oczekuje, że zmieniona decyzja ZRID zostanie wydana w lipcu 2014 r.

W zakresie wykonawstwa robót zadanie zostało podzielone na trzy odrębne postępowania przetargowe, gdyż najistotniejszym czynnikiem ryzyka w przypadku projektu jest nieterminowa realizacja zadania przez wykonawcę. Ponieważ inwestycja musi zostać bezwzględnie zamknięta (złożenie wniosku o płatność końcową) we wrześniu 2015 r. uznać należy, że margines czasowy jest minimalny i wszelkie komplikacje na etapie przetargu czy realizacji mogą uniemożliwić terminowe rozliczenie projektu. Podział zadania na trzy postępowania, w wyniku czego prawdopodobne jest wyłonienie trzech różnych firm wykonawczych dysponujących łącznie większym potencjałem produkcyjnym w zamyśle inwestora ma ograniczyć ryzyko opóźnienia zakończenia rzeczowego projektu.

Wykonawcy robót zostaną wyłonieni, względnie zostali wyłonieni:

- w zakresie odcinka od km 7+898 do km 15+960 w wyniku postępowania wszczętego w trybie przetargu nieograniczonego dnia 14 maja 2014 r.; termin składania ofert określony był (po zmianach) na 24 czerwca 2014 r. i do chwili ukończenia prac nad studium wykonalności dokonano wyboru najkorzystniejszej oferty; podpisanie umowy powinno nastąpić w połowie lipca 2014 r.
- w zakresie odcinka od km 18+720 do km 29+451 w wyniku postępowania wszczętego w trybie przetargu nieograniczonego dnia 8 kwietnia 2014 r.; umowa z wybraną firmą została podpisana 10 czerwca 2014 r.
- w zakresie odcinka od km 15+960 do km 18+720 w wyniku postępowania w trybie przetargu nieograniczonego – ogłoszenie o zamówieniu opublikowano dnia 4 lipca 2014 r.; termin składania ofert – do 14 sierpnia 2014 r., a więc oczekiwany termin podpisania umowy to początek września 2014 r.

Realizacja poszczególnych zadań rozpocząć ma się niezwłocznie po podpisaniu umów. Finansowe zakończenie projektu założono na koniec sierpnia 2015 r., a więc wniosek o płatność końcową złożony zostanie we wrześniu 2015 r. (do 25 dni po finansowym zakończeniu projektu).

Równolegle z przetargiem na roboty na odcinku od km 18+720 do km 29+451 prowadzono postępowania dotyczące nadzoru inwestorskiego i obsługi laboratoryjnej w zakresie tej części inwestycji. Umowy z wykonawcami podpisano 10 czerwca 2014 r.

Firma, której zadaniem będzie zapewnienie obsługi laboratoryjnej na odcinku od km 7+898 do km 18+720 zostanie wybrana w drodze postępowania przetargowego, które przeprowadzone zostanie równoległe z przetargiem na roboty od km 15+960 do km 18+720 – oczekiwany termin podpisania umowy z wykonawcą to początek września 2014 r.

W tym samym okresie przeprowadzone zostanie postępowania na wyłonienie podmiotu pełniącego funkcję nadzoru inwestorskiego na odcinku przejścia przez Michałowo, tj. od km 15+960 do km 18+720. Natomiast na odcinku od km 7+898 do km 15+960 nadzorem nad inwestycją zajmie się Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w ramach własnych zasobów kadrowych, które są jednak niewystarczające do obsługi pozostałej części inwestycji.

W związku z rozbudową odcinka drogi wojewódzkiej nie przewiduje się znaczących zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu. Wyjątek stanowią obejścia miejscowości Nowa Wola oraz Juskowy Gród, gdzie na terenach użytkowanych rolniczo (Nowa Wola) projektuje się obejście o parametrach technicznych i zakresie prac identycznym jak dla odcinków szlakowych w istniejącym pasie drogowym. Zakres projektowy analogiczny jest dla obejścia Juskowego Grodu, z tą różnicą, że trasa oprócz terenów użytkowanych rolniczo przecina zagajnik sosny pospolitej oraz teren zabudowy gospodarczej (zabudowania nieczynnego rejonu drogowego), na którym planuje się wyburzenie jednego obiektu gospodarczego.

Ponadto oprócz dostosowania drogi do wymaganych parametrów technicznych projektuje się ścieżkę rowerową, zaczynającą się za Michałowem i prowadzącą do Juskowego Grodu (lewa strona drogi). W ramach rozbudowy zaprojektowano nowe (wymiana starych) obiekty inżynierskie (przepusty i most w Michałowie na rz. Supraśl), które nie wprowadzają zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu. W ramach rozbudowy projektuje się także przebudowę kolizji z uzbrojeniem technicznym (kolizje energetyczne, telekomunikacyjne, wodociągowe oraz drenaży (urządzeń wodnych) terenów przy obejściu Nowej Woli).

Zakres planowanych robót obejmuje:

- przebudowę drogi do parametrów klasy „Z” z poszerzeniem jezdni do 6,0 m (od km 7+898 do km 15+960) i do 7,0 m (od km 15+960 do km 17+120 oraz od km 18+720 do km 29+451) przy projektowanym obciążeniu 115 kN/oś i kategorii ruchu KR4,
- przebudowę drogi do parametrów klasy „Z” z poszerzeniem jezdni do 7,0 m przy projektowanym obciążeniu 100 kN/oś i kategorii ruchu KR2 na odcinku przejścia przez Michałowo od km 17+120 do km 18+720; ponadto projektuje się tu lokalne poszerzenia jezdni do 10,0 m w miejscach zastosowania elementów uspokojenia ruchu (2 x 3,5 m + 3,0 m pas do skrótu w lewo i pasy wyłączone z ruchu z wyspami środkowymi),
- regulację i umocnienie poboczy,
- korektę nienormatywnych łuków poziomych i pionowych,
- budowę zatok autobusowych,
- budowę ścieżki rowerowej lewostronnej (od końca m. Michałowo do Juskowego Grodu),
- przebudowę i budowę chodników szerokości od 2,0 do 3,5 na odcinku przejścia przez Michałowo,
- przebudowę drogowych obiektów inżynierskich,
- przebudowę, rozbudowę istniejącego lub budowę nowego systemu odwodnienia korpusu drogowego (rowy drogowe) wraz z odprowadzeniem wody poza istniejący pas drogowy (przez infiltrację wgłębną – rowy chłonne lub odprowadzenie do cieków wodnych melioracji podstawowej i/lub szczegółowej) – z wyłączeniem przejścia przez Michałowo,
- wykonanie kanalizacji deszczowej w przekroju ulicznym oraz innych urządzeń odwadniających związanych z odwodnieniem drogi i przyległych terenów z wyprowadzeniem wód opadowych do rowów przydrożnych lub do istniejącej kanalizacji deszczowej na terenie miasta Michałowo,
- przebudowę istniejących miejsc dostępu do drogi publicznej, w oparciu o parametry właściwe dla funkcji zjazdu,
- rozbudowę/przebudowę skrzyżowań z drogami niższych kategorii,
- budowę przejść dla pieszych, w tym dwóch przejść aktywnych,
- wykonanie częściowo nowego, zaś w większości przebudowę istniejącego oświetlenia ulicznego w Michałowie,
- przebudowę lub zabezpieczenie w niezbędnym zakresie urządzeń obcych (branż telekomunikacyjnej, sanitarnej i energetycznej) kolidujących z rozbudowywaną drogą i obiektami inżynierskimi,
- budowę kanału technologicznego wzdłuż projektowanej ścieżki rowerowej od ok. km 21+100 do ok. km 28+815,
- budowę elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego i pieszego,
- niezbędne wycinki drzew i krzewów w granicach projektowanego pasa drogowego.

Podstawowe parametry techniczne dotyczące budowy i rozbudowy drogi wojewódzkiej przedstawiają się następująco: klasa techniczna: Z, prędkość projektowa: 60 km/h (Michałowo od km 17+120 do km 18+720 poza odcinkami z elementami uspokojenia ruchu), 50 km/h (teren zabudowy, w tym odcinek w Michałowie z elementami uspokojenia ruchu), 50 km/h (teren niezabudowany), szerokość jezdni: 6 m od km 7+898 do km 15+960, 7 m od km 15+960 do km 29+586, 10 m przy elementach uspokojenia ruchu w Michałowie (2 x 3,5 m + 3,0 m pas do skrótu w lewo i pasy wyłączone z ruchu z wyspami środkowymi), szerokość pasa ruchu: 3,00-3,50 m, szerokość wydzielonego pasa ruchu: 3,00 m, szerokość pobocza gruntowego: 1,00-1,50 m, szerokość chodników: w Michałowie poza zieleńcem od 2,0 m do 3,5 m, przy krawężniku min. 2,0 m pozostałe odcinki: min. 1,50 m (dopuszczalne miejscowe zwężenie do 1,25 m), szerokość zatok

autobusowych: 3,00 m, szerokość peronów przy zatokach: min. 1,50 m, szerokość ścieżki rowerowej: 2,00 m, obciążenie: 115 kN/oś (100 kN/oś od km 17+120 do km 18+720) kategoria ruchu: KR-4 (KR-2 od km 17+120 do km 18+720) pozostałe parametry geometryczne zgodnie z warunkami technicznymi dla klasy Z.

Efektom wykonania inwestycji będzie:

- 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.

W wyniku realizacji projektu przebudowany zostanie odcinek drogi wojewódzkiej długości 21,55 km i uzyska nośności 115 kN/oś, za wyjątkiem odcinka przejścia przez Michałowo o długości 1,60 km, gdzie nośność wzrośnie do 100 kN/oś.

Na drodze spodziewane jest średnie natężenie ruchu na poziomie 49,5 poj./h w pierwszym pełnym roku po oddaniu jej do użytkowania, tj. w 2016 r. Aktualnie kształtuje się ono na poziomie 46,8 poj./h. Tak więc natężenie ruchu w pierwszym pełnym roku po zakończeniu realizacji projektu wzrośnie w stosunku do roku bieżącego o ok. 5,8 %.

Z punktu widzenia użytkowników najbardziej oczywistym rezultatem realizacji projektu będzie skrócenie czasu podróży. Szacuje się, że średnia prędkość samochodów osobowych i dostawczych na odcinku projektu o długości 21,80 km kształtuje się na poziomie 53,5 km/h, a podróż trwa 24 minuty i 26 sekund. Na podstawie projektowanych parametrów drogi i prognozowanego ruchu ustalono, że po realizacji projektu średnia prędkość wyniesie 71,5 km/h. Dodatkowo biorąc pod uwagę skrócenie trasy do 21,55 km czas podróży ulegnie zmniejszeniu do 18 minut i 5 sekund (ok. 26 %). W przypadku samochodów ciężarowych i autobusów spodziewać się należy wzrostu prędkości średniej z 43,4 km/h do 56,9 km/h i skrócenia czasu przejazdu z 30 minut i 10 sekund do 22 minut i 43 sekund, tj. o 25 %.

Ponadto projekt przyniesie szereg pozytywnych oddziaływań na otoczenie. Można m.in. oczekiwać powstania w jego wyniku nowych firm i utworzenia przy tej okazji nowych miejsc pracy. W porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym znacząco zmniejszą się także negatywne wpływy drogi na środowisko.

EFEKTYWNOŚĆ EKONOMICZNA PROJEKTU. INNE ROZWAŻANE WARIANTY REALIZACJI Projekt wykazuje wysoką efektywność ekonomiczną. Ekonomiczna wartość korzyści, które przyniesie jego realizacja znacznie przekracza kwotę niezbędnych nakładów inwestycyjnych. Szacuje się, że współczynnik korzyści do kosztów (B/C) ukształtuje się na poziomie 2,19, ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu EIRR wyniesie 13,64 %, zaś wartość bieżąca netto ENPV 33 956 688 zł.

Należy podkreślić, że wybrany wariant realizacji został wybrany spośród kilku innych (SW pkt. 5).

Efektami bezpośrednimi realizacji projektu będą również:

- skrócenie czasu podróży na przebudowanym odcinku drogi – o ok. 26,0 % (patrz SW rozdział 1 str. 10 i 3 str. 39-40) - skrócenie czasu podróży w przewozach pasażerskich (patrz SW rozdział 3 str. 39-40); - skrócenie czasu podróży w przewozach towarowych (patrz SW rozdział 3 str. 40); - wzmocnienie nawierzchni do nośności do 115 kN/oś przez ułożenie nowych warstw bitumicznych za wyjątkiem odcinka przejścia przez Michałowo o długości 1,60 km, gdzie nośność wzrośnie do 100 kN/oś. (patrz SW rozdział 3 str. 40); - zmniejszenie ryzyka wystąpienia wypadków drogowych; - wzrost natężenia ruchu na przedmiotowym odcinku drogi o ponad 5,8 % (patrz SW rozdział 3 str. 39); - poprawa przejeźdźności na odcinku przebudowywanej drogi (projektowana szerokość pasów ruchu dla tej kat. drogi -7,0 m jest szerokością maksymalną zgodnie z (Dz.U. Nr 43 poz.430 z 1999 r. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. z dnia 14 maja 1999 r.) na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - prawo budowlane; - znacząca poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (pod kątem poprawy bezpieczeństwa użytkowników dróg), poprzez zastosowanie rozwiązań inżynierskich znacząco zwiększających bezpieczeństwo (dostosowanie parametrów drogi do wymogów i standardów UE, wykonanie nowej i korekta istniejącej organizacji ruchu, budowę nowych chodników i przebudowę istniejących, przebudowa poboczy utwardzonych, budowę i przebudowę zatok autobusowych, budowę ścieżki rowerowej, budowę zjazdów do posesji i pól, skorygowanie oznakowania pionowego i poziomego drogi oraz budowę urządzeń ograniczających prędkość pojazdów na terenach zabudowanych, np.: wydzielanie przejść dla pieszych oraz budowę nowych; - ograniczenie i znaczące zmniejszenie wpływu na środowisko naturalne (budowa przepustów dla zwierząt, przebudowa-udrożnienie kanalizacji deszczowej - wykonanie nowych elementów odwodnienia drogi); - znaczące korzyści techniczne, ekonomiczne (cash-flow dodatni) i społeczne uzyskane w wyniku realizacji projektu dla całego regionu; - wysoki poziom ekonomiczności projektu (SW roz. 1 str. 10).

III.6. Powiązanie projektu z innymi projektami realizowanymi w ramach programów operacyjnych (projekty zrealizowane lub będące w trakcie realizacji)	TAK
<p>Projekt należy uznać za komplementarny z wcześniej zrealizowanymi inwestycjami na drogach wojewódzkich w ramach RPOWP, np.</p> <ul style="list-style-type: none">• „Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671 na odcinku Krypno – Tykocin – etap I (odcinek Krypno – Tykocin, przejazd kolejowy na odcinku Knyszyn – Krypno, remont mostu przez rz. Narew w m. Tykocin)” o wartości 25,608 mln zł,• „Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671 na odcinku Krypno – Tykocin – etap II (m. Tykocin – od mostu do granicy zabudowy w stronę m. Stare Jeżewo; m. Tykocin – dojazd do mostu od strony Krypna)” o wartości 14,517 mln zł,• „Janów – Korycin – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671” o wartości 52,588 mln zł,• „Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 668 na odcinku Piątница Poduchowna – Jedwabne od km 0+100 do km 16+938”,• „Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 685 na odcinku Nowosady – Hajnówka oraz drogi wojewódzkiej Nr 687 na odcinku Zwodzieckie – Nowosady” o wartości 25,275 mln zł,• „Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 678 na odcinku Białystok – Kleosin” o wartości 68,386 mln zł <p>oraz działaniami podejmowanymi przez Generalną Dyрекcję 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>Za działanie komplementarne uznać należy również projekt PZDW realizowany obecnie w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej „Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 645 na odcinku granica województwa – Nowogród wraz z mostem przez rzekę Piśę w miejscowości Morgowniki” o wartości 110 mln zł. (po wyłonieniu wykonawców 72,5 mln zł.)</p> <p>W szerszym kontekście inwestycja jest komplementarna z działaniami podejmowanymi w ramach RPOWP w ramach osi priorytetowej I: „Wzrost innowacyjności i wspieranie przedsiębiorczości w regionie” oraz osi III: „Rozwój turystyki i kultury”. Zarówno do wzmocnienia aktywności gospodarczej w regionie i przyciągania inwestorów zewnętrznych, jak również do zwiększenia atrakcyjności turystycznej regionu konieczny jest rozwój infrastruktury komunikacyjnej, której obecny stan stanowi jedną z ważniejszych barier rozwoju województwa.</p>	

III.7. Promocja projektu

Zgodnie z Artykułem 8 Rozporządzenia Komisji (WE) nr 1828/2006 z 8 grudnia 2006 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności oraz rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego Beneficjent poinformuje opinię publiczną o pomocy otrzymanej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego poprzez umieszczenie na stałe nie później niż 6 miesięcy po zakończeniu projektu widocznej, dużej tablicy pamiątkowej. Tablica będzie zawierać emblemat Unii Europejskiej, spełniający normy graficzne określone w załączniku I do Rozporządzenia oraz odniesienie do Unii Europejskiej, jak również odniesienie do Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz hasło określone przez instytucję zarządzającą („FUNDUSZE EUROPEJSKIE – DLA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO”), podkreślające wartość dodaną pomocy Wspólnoty. Informacje te będą zajmować co najmniej 25% powierzchni tablicy. Na tablicy zostanie umieszczony również opis i tytuł projektu.

W każdym miejscu realizacji projektu, w trakcie jego trwania umieszczona zostanie z kolei tablica informacyjna. Emblemat Unii Europejskiej, odniesienie do Unii Europejskiej, jak również odniesienie do Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz hasło określone przez instytucję zarządzającą, podkreślające wartość dodaną pomocy Wspólnoty zajmować będzie co najmniej 25% powierzchni takiej tablicy.

Beneficjent w sposób wyraźny będzie informować o fakcie, że realizowany projekt został wybrany w ramach programu operacyjnego współfinansowanego z EFRR. Wszelkie dokumenty odnoszące się do projektu, w tym zaświadczenie o udziale lub innego rodzaju, zawierać będą informację o współfinansowaniu programu operacyjnego z EFRR. Ponadto informacje dotyczące realizacji projektu będą publikowane na stronie internetowej Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich oraz na portalu wrotapodlasia.pl.

Promocja projektu będzie spełniać wymagania określone w „Wytocznych Instytucji Zarządzającej Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013 dla beneficjentów w zakresie informacji i promocji”.

III.8. Trwałość projektu

Projekt przebudowy drogi wojewódzkiej Nr 686 został opracowany zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane (Dz.U. Nr 106, poz. 1126) i Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr. 43, poz. 430), a więc parametry drogi i obiektów inżynierskich odpowiadać będą aktualnym normom.

Beneficjent będzie utrzymywał projekt i nie podda go znaczącym modyfikacjom przez co najmniej 5 lat od chwili zakończenia jego realizacji. Droga objęta projektem po jego ukończeniu pozostanie w administracji Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, który będzie ponosić, tak jak dotychczas, koszty związane z jej utrzymaniem i eksploatacją.

Zgodnie z obowiązującymi zasadami Projekt będzie funkcjonować w okresie długoterminowym, w ciągu 5 lat od decyzji o dofinansowaniu nie zostaną wprowadzone żadne znaczne modyfikacje odnośnie jego pierwotnego przeznaczenia. W perspektywie tej Projekt będzie spełniał kryteria i normy obowiązujące w Unii Europejskiej odnośnie pierwotnego przeznaczenia i wykorzystania. Żadne wartości nabyte podczas Projektu nie zostaną zbyte, a kontynuacja Projektu będzie odbywała się zgodnie z zapisami wniosku i umowy o dofinansowanie.

Prawo własności drogi nie będzie przeniesione na inny podmiot. Przedsięwzięcie nie ma charakteru komercyjnego, lecz jest ukierunkowane na zapobieganie marginalizacji regionu poprzez rozwój infrastruktury. Wnioskodawca rezerwuje środki własne na inwestycję, co jest potwierdzone podjętą uchwałą. Zarządzającym drogą będzie Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, który deklaruje utrzymanie inwestycji. W wyniku przeprowadzonych analiz projektu inwestycyjnego i jednostek w nim uczestniczących, pod kątem zapewnienia trwałości projektu, stwierdzono, iż PZDW posiada odpowiednie (wieloletnie) doświadczenie oraz wyspecjalizowaną kadrę w realizacji projektów inwestycyjnych zarówno obowiązkowych jak i ponadobowiązkowych (unijne). PZDW jest jednostką ustanowioną w celu zarządzania dla wszystkich dróg województwa (planowanie, budowa, modernizacja, utrzymanie, ochrona, inżynieria ruchu). Biorąc pod uwagę powyższe czynniki, dane finansowe uczestników oraz inne informacje można stwierdzić, że Wnioskodawca i Podmiot reprezentujący Wnioskodawcę są w stanie, zarówno na etapie inwestycji jak i na etapie eksploatacji, zapewnić trwałość instytucjonalną i organizacyjną projektu. Trwałość techniczna – Trwałość techniczna Projektu zostanie osiągnięta poprzez zapewnienie wysokiej jakości wykonania inwestycji. Spełnione będą normy i kryteria jakościowe zarówno krajowe jak i unijne, dotyczące zarówno zastosowanych materiałów i wykonania robót. Zastosowane zostaną materiały, które posiadają certyfikat bezpieczeństwa. Podsumowując należy stwierdzić, iż wnioskodawca posiada zdolność organizacyjną i finansową oraz odpowiednie doświadczenie do utrzymania i zarządzania Projektem przez okres, co najmniej 5 lat od chwili zrealizowania Projektu. Trwałość Projektu potwierdza stabilność instytucjonalną i finansową jednostki samorządu terytorialnego. Należy, zatem stwierdzić, iż przyjęte rozwiązanie dotyczące eksploatacji zakładanej do realizacji w ramach Projektu inwestycji, jak również sposób zapewnienia środków finansowych na utrzymanie i eksploatację majątku, gwarantuje trwałość i stabilność analizowanego Projektu pod względem instytucjonalnym i finansowym – trwałość Projektu zostanie w pełni zachowana.

IV. Harmonogram realizacji projektu

IV. Harmonogram realizacji projektu		dzień / miesiąc / rok	
IV.1 Termin rozpoczęcia realizacji projektu		04/06/2013	
IV.2 Planowany termin wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego		16/05/2014	
IV.3 Planowany termin rozpoczęcia rzeczowej realizacji projektu - podpisanie umowy z wykonawcą prac inwestycyjnych, dostawcą towarów i usług.		10/06/2014	
IV.4 Etapy realizacji projektu:			
L.p.	Opis etapu/zadania	Data rozpoczęcia	Data zakończenia
1	Roboty drogowe Juszkowy Gród tj.: (roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, oznakowanie dróg i urządzenia bezpieczeństwa ruchu, elementy ulic, zieleń, przebudowa linii optotelekomunikacyjnej, przebudowa sieci telefonicznej, oświetlenia ulicznego a także koszt ogólny dostosowania do warunków umowy, SST i SIWZ, czasowa organizacja ruchu, tablice informacyjne i pamiątkowe, powykonawcza inwentaryzacja geodezyjna, oraz roboty inżynierskie tj.: (roboty związane z przebudową drogowych obiektów inżynierskich tj. m. in.: - roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, regulacja rowów melioracyjnych, kanalizacja deszczowa)) (w tym nawierzchnie tylko w okresach umożliwiających ich wykonanie) a także wykonanie m. in.: ciągu pieszo-rowerowego, zatok autobusowych, rozbudowę i budowę systemu odwodnienia, ponadto branże m.in.: wodociągowa, energetyczna, jak również budowa kanału teletechnicznego/technologicznego (dotyczy odcinka tzw.: "Juszkowy Gród" od km 18+720 do km 29+451)	10/06/2014	31/07/2015
2	Roboty drogowe Żednia tj.: (roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, oznakowanie dróg i urządzenia bezpieczeństwa ruchu, elementy ulic, zieleń, przebudowa linii optotelekomunikacyjnej, przebudowa sieci telefonicznej, oświetlenia ulicznego a także koszt ogólny dostosowania do warunków umowy, SST i SIWZ, czasowa organizacja ruchu, tablice informacyjne i pamiątkowe, powykonawcza inwentaryzacja geodezyjna, oraz roboty inżynierskie tj.: (roboty związane z przebudową drogowych obiektów inżynierskich tj. m. in.: - roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, regulacja rowów melioracyjnych, kanalizacja deszczowa)) (w tym nawierzchnie tylko w okresach umożliwiających ich wykonanie) a ponadto branże m.in.: wodociągowa, energetyczna (dotyczy odcinka tzw.: "Żednia" od km 7+898 do km 15+960)	30/09/2014	31/07/2015
3	Roboty drogowe Michałowo tj.: (roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, oznakowanie dróg i urządzenia bezpieczeństwa ruchu, elementy ulic, zieleń, przebudowa linii optotelekomunikacyjnej, przebudowa sieci telefonicznej, oświetlenia ulicznego a także koszt ogólny dostosowania do warunków umowy, SST i SIWZ, czasowa organizacja ruchu, tablice informacyjne i pamiątkowe, powykonawcza inwentaryzacja geodezyjna, oraz roboty inżynierskie tj.: (roboty związane z przebudową drogowych obiektów inżynierskich tj. m. in.: - roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, regulacja rowów melioracyjnych, kanalizacja deszczowa)) (w tym nawierzchnie tylko w okresach umożliwiających ich wykonanie) a także wykonanie m. in.: ciągu pieszo-rowerowego, zatok autobusowych, rozbudowę i budowę systemu odwodnienia, ponadto branże m.in.: wodociągowa, energetyczna (dotyczy odcinka tzw.: "Michałowo" od km 15+960 do km 18+720)	30/09/2014	31/07/2015
Opis stopnia zaawansowania prac jeżeli realizacja projektu została rozpoczęta:			
Dnia 10 czerwca 2014 roku podpisano umowy z wykonawcą robót oraz z usługodawcami (dot. nadzoru inwestorskiego jak również badań laboratoryjnych) dotyczący odcinka Juszkowy Gród tj.: od km 18+720 do km 19+451 po czym przekazany został na tym odcinku plac budowy i trwają prace przygotowawcze związane z wykonaniem i zaakceptowaniem czasowej organizacji ruchu (po akceptacji rozpocznie się rzeczowa realizacja inwestycji).			
IV.5 Planowany termin rzeczowego zakończenia realizacji projektu -podpisanie końcowego protokołu odbioru		31/07/2015	
IV.6 Planowany termin finansowego zakończenia realizacji projektu - dokonanie płatności za ostatnią fakturę		31/08/2015	
IV.7 Złożenie ostatniego wniosku Beneficjenta o płatność		21/09/2015	

V. Wskaźniki osiągnięcia celów projektu

V.1.1 Wskaźniki produktu - wskaźniki KSI (SIMIK 07-13)													
L.p.	Nazwa wskaźnika	Źródło pozyskania informacji	Jednostka miary	Rok 0: 2014	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Długość przebudowanych dróg wojewódzkich	Protokół odbioru końcowego	km	0,00								0,00	21,55
V.1.2 Wskaźniki produktu - wskaźniki RPOWP													
L.p.	Nazwa wskaźnika	Źródło pozyskania informacji	Jednostka miary	Rok 0: 2014	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
V.1.3 Wskaźniki produktu - wskaźniki własne Beneficjenta													
L.p.	Nazwa wskaźnika	Źródło pozyskania informacji	Jednostka miary	Rok 0: 2014	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Liczba projektów z zakresu transportu drogowego	Protokół odbioru końcowego	szt.	0,00								0,00	1,00

V.2.1 Wskaźniki rezultatu - wskaźniki KSI (SIMIK 07-13)															
L.p.	Nazwa wskaźnika	Źródło pozyskania informacji	Jednostka miary	Rok 0: 2014	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1	Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich	Pomiary własne w oparciu o natężenie ruchu i prędk	PLN/rok	0,00								0,00	0,00	1 501 349,00	1 584 360,00
2	Oszczędność czasu w przewozach towarowych	Pomiary własne w oparciu o natężenie ruchu i prędk	PLN/rok	0,00								0,00	0,00	181 214,00	190 280,00
V.2.2 Wskaźniki rezultatu - wskaźniki RPOWP															
L.p.	Nazwa wskaźnika	Źródło pozyskania informacji	Jednostka miary	Rok 0: 2014	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
V.2.3 Wskaźniki rezultatu - wskaźniki własne Beneficjenta															
L.p.	Nazwa wskaźnika	Źródło pozyskania informacji	Jednostka miary	Rok 0: 2014	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1	Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich	Pomiary własne w oparciu o natężenie ruchu i prędk	euro/rok	0,00								0,00	0,00	361 579,00	381 571,00
2	Oszczędność czasu w przewozach towarowych	Pomiary własne w oparciu o natężenie ruchu i prędk	euro/rok	0,00								0,00	0,00	43 643,00	45 826,00
3	Skrócenie czasu przejazdu pomiędzy dwoma punktami sieci	Pomiary własne	%	0,00								0,00	26,00	26,00	26,00
4	Zwiększenie nośności na odcinku przejście przez m. Michałowo (tj.: od km 17+120 do km 18+720 - czyli 1,6 km)	Protokół odbioru końcowego	kN/oś	80,00								80,00	100,00	100,00	100,00
5	Zwiększenie nośności na przebudowywanym odcinku (tj.: ok 19,95 km)(z wyłączeniem odcinka - przejście przez m. Michałowo (tj.: od km 17+120 do km 18+720 - czyli 1,6 km))	Protokół odbioru końcowego	kN/oś	80,00								80,00	115,00	115,00	115,00

V.3.1 Wpływ projektu na zatrudnienie														
Nazwa wskaźnika	Źródło pozyskania informacji	Jednostka miary	Rok 0: 2014	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
PRODUKT														
Liczba bezpośrednio utworzonych nowych miejsc pracy (EPC)	Ewidencja własna (rejestr nowo-zawartych umów o pr	szt.	0,00								0,00	0,00	0,00	
REZULTAT														
Liczba utworzonych miejsc pracy (brutto zatrudnienie w pełnym wymiarze godzin) ogółem, w tym: - kobiety - mężczyźni	Ewidencja własna (rejestr nowo-zawartych umów o pr	szt.	0,00								0,00	0,00	0,00	0,00
Uzasadnienie: Beneficjent Końcowy/Wnioskodawca (jak również Podmiot reprezentujący Beneficjenta Końcowego/Wnioskodawcę) nie przewiduje utworzenia nowego miejsca pracy dotyczącego bezpośrednio przedmiotowego Projektu (tj.: samej infrastruktury drogowej) zarówno jako wskaźnika produktu jak i wskaźnika rezultatu.														

V.4 Sposób monitorowania i pomiaru osiągniętych wskaźników:
<p>Monitorowanie i pomiary wskaźników będą wykonywane przez pracowników Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku po zakończeniu realizacji projektu w ramach środków własnych. Podstawą do potwierdzenia długości przebudowanego odcinka drogi, zwiększenia nośności przebudowanego odcinka drogi oraz liczby projektów z zakresu transportu drogowego (w rozumieniu ilości zakończonych projektów z zakresu transportu drogowego znacząco podnoszących parametry drogi) będzie końcowy protokół odbioru robót – spisany komisyjnie po zakończeniu całej inwestycji, a także protokoły zdawczo – odbiorcze przekazania przebudowanej drogi wojewódzkiej (odcinków) zarządcy tj. PZDW.</p> <p>Należy wyjaśnić, iż w wyniku realizacji inwestycji odcinek drogi wojewódzkiej Nr 686 o długości 19,95 km (z wyłączeniem odcinka - przejście przez m. Michałowo) będzie miał nośność 115 kN/oś natomiast na trasie przejścia przez Michałowo o długości 1,60 km (od km 17+120 do km 18+720) nośność wzrośnie jedynie do 100 kN/oś, stąd rozdzielono wskaźnik dot. zwiększenia nośności.</p> <p>Dokumentem także potwierdzającym osiągnięcie ww wskaźników będzie inwentaryzacja powykonawcza robót. Wartości docelowe wskaźników rezultatu dotyczących oszczędności w przewozach pasażerskich i towarowych zostaną osiągnięte dopiero w 2016 roku (czyli rok po zakończeniu Projektu - wszystkich odcinków) ze względu na specyfikę pomiarów (wyliczenia dokonane bezpośrednio po zakończeniu Projektu – III kwartał 2015 r. mogą być niemiernodajne, ze względu na zbyt krótki okres po skończeniu realizacji Projektu), natomiast wskaźnik rezultatu dotyczący: -skrócenia czasu przejazdu pomiędzy dwoma punktami sieci oraz -zwiększenie nośności przebudowanego odcinka drogi zostanie osiągnięty wraz z zakończeniem realizacji Projektu czyli w 2015r. (za wyjątkiem odcinka Żednia, gdzie planuje się zakończyć w 2014r. - jednakże mowa jest o wskaźnikach całego Projektu a nie jednego odcinka)). Wskaźniki dotyczące oszczędności w przewozach pasażerskich i towarowych będą monitorowane i obliczane przez cały okres trwałości zgodnie z wytycznymi RPOWP tj.: 5 lat po zakończeniu czyli do 2020 roku – a ze względu na ograniczenia Generatora – wskaźniki tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - oszczędność w przewozach pasażerskich (w jedn.- PLN/rok) w 2018 roku wyniosą: 1 670 951,00 w 2019 roku wyniosą: 1 758 584,00 natomiast w 2020 roku wyniosą 1 852 821,00; - oszczędność w przewozach towarowych (w jedn.- PLN/rok) w 2018 roku wyniosą: 197 908,00 w 2019 roku wyniosą: 209 824,00 natomiast w 2020 roku wyniosą: 220 135,00; - oszczędność w przewozach pasażerskich (w jedn.- euro/rok) w 2018 roku wyniosą: 402 425,00 w 2019 roku wyniosą: 423 531,00 natomiast w 2020 roku wyniosą: 446 226,00; - oszczędność w przewozach towarowych (w jedn.- euro/rok) w 2018 roku wyniosą: 47 663,00 w 2019 roku wyniosą: 50 533,00 natomiast w 2020 roku wyniosą: 53 016,00. <p>Wskaźniki dotyczące oszczędności w przewozach pasażerskich i towarowych zostaną potwierdzone zgodnie z instrukcją oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych przyjętą dla danych wskaźników w oparciu o protokoły odbioru robót i okresowe kontrole w terenie oraz dane statystyczne (zgodnie z przyjętymi założeniami i wzorem w SW). Wskaźnik dotyczący skrócenia czasu przejazdu pomiędzy dwoma punktami sieci (obejmujący cały przebudowany odcinek drogi wojewódzkiej) zostanie obliczony jednorazowo po zakończeniu realizacji projektu na podstawie różnicy prędkości miarodajnej z okresu przed (dane ze SW) i po przebudowie odcinka drogi (sporządzony zostanie protokół przez PZDW). Wskaźniki rezultatu mierzone, monitorowane i weryfikowane będą po zakończeniu projektu, (przez cały okres trwałości zgodnie z wytycznymi RPOWP tj.: 5 lat po zakończeniu czyli do 2020 roku) na podstawie protokołu ostatecznego robót, danych statystycznych z województwa podlaskiego oraz pomiarów ruchu. Wskaźnik dotyczący zarówno produktu - liczby bezpośrednio utworzonych nowych miejsc pracy jak i rezultatu - liczby utworzonych miejsc pracy (brutto, zatrudnienie w pełnym wymiarze godzin) ogółem, w tym: (- kobiety / - mężczyźni) / zostanie zmierzony jednorazowo po zakończeniu projektu na podstawie rejestru zawartych nowych umów o pracę w PZDW. Jednakże wskaźnik rezultatu - liczba utworzonych miejsc pracy (brutto, zatrudnienie w pełnym wymiarze godzin) ogółem, w tym: (- kobiety / - mężczyźni) / będzie monitorowany przez cały okres trwałości zgodnie z wytycznymi RPOWP tj.: 5 lat po zakończeniu czyli do 2020 roku – a ze względu na ograniczenia Generatora – wskaźnik ten zarówno w 2018 jak i 2019 i 2020 roku wyniesie: 0,00). Celem monitoringu będzie zapewnienie zgodności realizacji projektu z wcześniej zatwierdzonymi założeniami i celami, oraz potwierdzenie efektywności wdrażania projektu w perspektywie wykorzystania dofinansowania z Unii Europejskiej.</p>

Lista załączników

*Poniżej zamieszczona została lista potencjalnych załączników. Przez wypełnienie jej (użycie symbolu **x** w odpowiednim polu) należy upewnić się, iż wszystkie wymagane dokumenty niezbędne przy ubieganiu się o dofinansowanie projektu ze środków finansowych Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego zostały dołączone do wniosku aplikacyjnego.*

Lp.	Nazwa załącznika	Tak	Nie	N/D
1	Studium wykonalności	Tak <input checked="" type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input type="checkbox"/>
2	Biznes plan	Tak <input type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input checked="" type="checkbox"/>
3	Informacja o udzielonej pomocy publicznej	Tak <input type="checkbox"/>	Nie <input checked="" type="checkbox"/>	
4	Dokumenty związane z przeprowadzeniem postępowania oceny oddziaływania na środowisko			
	I a) formularz wniosku o dofinansowanie w zakresie OoŚ	Tak <input checked="" type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	
	I b) zaświadczenie organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000	Tak <input checked="" type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input type="checkbox"/>
5	Ocena/raport oddziaływania na środowisko	Tak <input type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input checked="" type="checkbox"/>
6	Oświadczenie, iż projekt leży poza obszarem Sieci Natura 2000	Tak <input type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input checked="" type="checkbox"/>
7	Dokumenty dotyczące zagospodarowania przestrzennego			
	a) Kopia decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu	Tak <input type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input checked="" type="checkbox"/>
	b) Potwierdzenie zgodności projektu z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego	Tak <input type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input checked="" type="checkbox"/>
	c) Potwierdzenie lokalizacji inwestycji celu publicznego	Tak <input type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input checked="" type="checkbox"/>
8	Kopia pozwolenia na budowę lub zgłoszenia budowy	Tak <input checked="" type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input type="checkbox"/>
9	Wyciąg z dokumentacji technicznej (projekt i opis techniczny)	Tak <input checked="" type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input type="checkbox"/>
10	Mapy, szkice lokalizacyjne sytuujące projekt	Tak <input checked="" type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input type="checkbox"/>
11	Potwierdzenie prawa do dysponowania gruntem lub obiektami – oświadczenie o prawie dysponowania nieruchomością na cele budowlane, umowa najmu, dzierżawy itp.	Tak <input checked="" type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input type="checkbox"/>
12	Oświadczenie Beneficjenta o zabezpieczeniu środków niezbędnych do zrealizowania projektu, w przypadku instytucji społecznych statutu i odpowiednia uchwała organu stanowiącego.	Tak <input checked="" type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	
13	Poświadczenia o współfinansowaniu projektu przez instytucje partycypujące finansowo w kosztach.	Tak <input type="checkbox"/>	Nie <input checked="" type="checkbox"/>	
14	Kopia zawartej umowy (porozumienia lub innego dokumentu) określająca role w realizacji projektu, wzajemne zobowiązania stron, odpowiedzialność wobec dysponenta środków unijnych	Tak <input type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input checked="" type="checkbox"/>
15	Bilans za ostatni rok zgodnie z Ustawą o rachunkowości (jeżeli Beneficjent działa krócej niż rok – za okres działalności; dla form niesporządzających bilansu – kopia odpowiednio PIT/CIT, w zależności od formy opodatkowania) w przypadku jednostek samorządu terytorialnego zaświadczenie z RIO	Tak <input checked="" type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	
16	Rachunek zysków i strat przynajmniej za ostatni rok (potwierdzony jw.)	Tak <input type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input checked="" type="checkbox"/>
17	Wypis z Krajowego Rejestru Sądowego, Ewidencji Działalności Gospodarczej lub innego dokumentu tej rangi	Tak <input type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input checked="" type="checkbox"/>
18	Oświadczenie Beneficjenta o możliwości odzyskania podatku VAT	Tak <input type="checkbox"/>	Nie <input checked="" type="checkbox"/>	
19	Oświadczenie Beneficjenta o braku możliwości odzyskania podatku VAT	Tak <input checked="" type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input type="checkbox"/>
20	Poświadczona kopia dokumentu rejestrowego, świadcząca, iż Beneficjent nie działa w celu osiągnięcia zysku	Tak <input type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input checked="" type="checkbox"/>
21	Metryka klastra /powiązania kooperacyjnego	Tak <input type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input checked="" type="checkbox"/>
22	Zaświadczenia o pomocy de minimis otrzymanej w okresie ostatnich trzech lat kalendarzowych	Tak <input type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input checked="" type="checkbox"/>
23	Informacja na temat liczby imprez (misji i targów), w których podmiot brał udział w danym roku kalendarzowym i otrzymał do nich dofinansowanie w ramach RPOWP	Tak <input type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input checked="" type="checkbox"/>
24	Regulamin działania funduszu	Tak <input type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input checked="" type="checkbox"/>
25	Kopia uchwały odpowiedniego organu wnioskodawcy o wyodrębnieniu księgowym funduszu przeznaczonego wyłącznie na udzielanie pożyczek/poręczeń przedsiębiorcom prowadzącym działalność gospodarczą na terytorium województwa podlaskiego.	Tak <input type="checkbox"/>	Nie <input type="checkbox"/>	N/D <input checked="" type="checkbox"/>

- | | | | | |
|----|--|---|------------------------------|---|
| 26 | Kopie umów z instytucjami kredytującymi, których kredyty lub pożyczki są przedmiotem poręczeń | Tak <input type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input checked="" type="checkbox"/> |
| 27 | Inne niezbędne załączone dokumenty wymagane prawem polskim lub kategorią projektu. | Tak <input checked="" type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input type="checkbox"/> |
| 28 | Upoważnienie dyrektora PZDW do reprezentowania Województwa Podlaskiego przy realizacji Projektu | Tak <input checked="" type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input type="checkbox"/> |
| 29 | Oświadczenie dotyczące nieskorzystania z innych funduszy pomocowych | Tak <input checked="" type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input type="checkbox"/> |
| 30 | Program zintegrowanego rozwoju drogownictwa w Województwie Podlaskim do 2005 r., z perspektywą do 2015 r | Tak <input checked="" type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input type="checkbox"/> |
| 31 | Kierunki polityki transportowej Województwa Podlaskiego | Tak <input checked="" type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input type="checkbox"/> |
| 32 | Załącznik do pkt. I.8 | Tak <input checked="" type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input type="checkbox"/> |
| 33 | Oświadczenie o generowaniu dochodu netto | Tak <input checked="" type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input type="checkbox"/> |

Oświadczenia Beneficjenta

Oświadczam, że zgodnie z linią demarkacyjną pomiędzy Programami Operacyjnymi Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej i Wspólnej Polityki Rybackiej projekt *MICHAŁOWO - JUSZKOWY GRÓD - PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 686* zgłoszony do współfinansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013/wnioskodawca WOJEWÓDZTWO PODLASKIE nie otrzymał wsparcia / nie została zawarta z nim umowa w ramach innych programów operacyjnych.

Jednocześnie oświadczam, że WOJEWÓDZTWO PODLASKIE, wspólnota samorządowa - województwo nie otrzymał wsparcia na takie same wydatki jak zaprezentowane w projekcie *MICHAŁOWO - JUSZKOWY GRÓD - PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 686* w ramach innych programów operacyjnych.

Oświadczam, że zakres projektu *MICHAŁOWO - JUSZKOWY GRÓD - PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 686* nie został objęty dofinansowaniem z innych Programów Operacyjnych w ramach Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia na lata 2007-2013.

W związku z ubieganiem się o przyznanie dofinansowania ze środków EFRR w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013 na realizację projektu *MICHAŁOWO - JUSZKOWY GRÓD - PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 686* oświadczam, iż WOJEWÓDZTWO PODLASKIE, wspólnota samorządowa - województwo nie jest wykluczony z możliwości ubiegania się o dofinansowanie - zgodnie z art. 207 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157 poz. 1240 z 2009 r. z późn. zm.).

W związku z ubieganiem się o przyznanie dofinansowania ze środków EFRR w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013 na realizację projektu *MICHAŁOWO - JUSZKOWY GRÓD - PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 686* oświadczam, iż WOJEWÓDZTWO PODLASKIE, wspólnota samorządowa - województwo w przypadku wystąpienia pomocy publicznej w ramach projektu (przy udzielaniu pomocy indywidualnej), to zastosuje się do przepisów ustawy z dnia 30 kwietnia 2004r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2007r nr 59 poz. 404) oraz będzie je przestrzegać.

Oświadczam, że po realizacji inwestycji pod nazwą *MICHAŁOWO - JUSZKOWY GRÓD - PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 686* w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013 zostaną zachowane cele projektu, zgodnie z zapisami znajdującymi się we wniosku o dofinansowanie realizacji projektu, w ciągu 5 lat od zakończenia jego realizacji (3 lata w przypadku MŚP).

Ponadto oświadczam, iż informacje zawarte w niniejszym wniosku oraz w dołączonych jako załączniki dokumentach są zgodne z prawdą. Jednocześnie oświadczam, iż jestem świadom praw i obowiązków związanych z realizacją projektu współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013, a w przypadku pozytywnego rozpatrzenia niniejszego wniosku zobowiązuje się do osiągnięcia i utrzymania planowanych efektów projektu.

Oświadczam także, że posiadam środki finansowe niezbędne do realizacji projektu *MICHAŁOWO - JUSZKOWY GRÓD - PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 686* w wysokości zgodnej z tabelą nr VI.5. Źródła finansowania kosztów kwalifikowanych projektu.

Wyrażam zgodę na podanie do publicznej wiadomości nazwy Beneficjenta, tytułu operacji i przyznanej kwoty finansowania publicznego zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1828/2006 z dnia 8 grudnia 2006 ustanawiającym szczególnie przepisy ogólne dotyczące Europejskiego funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności oraz rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, art. 6.

Wyrażam również zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych do celów związanych z realizacją projektu *MICHAŁOWO - JUSZKOWY GRÓD - PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 686* zgodnie z Ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 o ochronie danych osobowych (tekst jednolity Dz. U. Nr 133 poz. 883), w tym do celów związanych z realizacją badań przeprowadzanych przez Instytucję Zarządzającą lub na jej zlecenie.

Oświadczam, że nie pozostaję w stanie upadłości, pod zarządem komisyjnym, lub nie znajduję się w toku likwidacji, postępowania upadłościowego lub postępowania układowego z wierzycielami.

Zobowiązuję się prowadzić wyodrębnioną ewidencję księgową dokumentów dotyczących realizacji Projektu.

Oświadczam, iż zgadzam się na poddanie kontroli w zakresie realizowanego projektu przeprowadzanej przez Instytucję

Zarządzającą oraz udostępnić, na żądanie tej instytucji, wszelką dokumentację związaną z projektem.

Oświadczam, że informacje zawarte w niniejszym wniosku oraz w dołączonych jako załączniki dokumentach są zgodne ze stanem faktycznym i prawnym. Jestem świadomy(-a) odpowiedzialności karnej za podanie nieprawdy lub zatajenie prawdy.

Oświadczenie powyższe składam pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań, przewidzianej w Kodeksie Karnym (Dz.U. 1997 r., Nr 88, poz 553).

Wszystkie informacje zawarte we wniosku są objęte tajemnicą handlową.

Józef Władysław Sulima

Imię i Nazwisko

Dyrektor Podlaskiego Zarządu Dógi Wojewódzkich w Białymstoku

Stanowisko



Podpis i pieczęć

17-09-2014

Data (dd-mm-rrrr)

VI. Budżet projektu

Czy wydatek VAT jest dla Beneficjenta wydatkiem kwalifikowalnym: TAK

Planowane wydatki w ramach projektu w PLN

VI.1 Koszty kwalifikowalne

VI.1.1 Koszty kwalifikowalne - Koszty inwestycyjne																
Lp	Rodzaj kosztu / kategoria kosztu	Stawka VAT	Wartość brutto	Wartość netto	Kwota VAT	wydatek kwalifikowalny	rok/ kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Roboty drogowe Żednia tj.: (roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, oznakowanie dróg i urządzenia bezpieczeństwa ruchu, elementy ulic zieleni, przebudowa linii optotelekomunikacyjnej, przebudowa sieci telefonicznej, oświetlenia ulicznego i także koszt ogólny dostosowania do warunków umowy, SST i SIWZ, czasowa organizacja ruchu, tablice informacyjne i pamiątkowe, powykonawcza inwentaryzacja geodezyjna, oraz roboty inżynierskie tj.: (roboty związane z przebudową drogowych obiektów inżynierskich tj. m. in.: - roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, regulacja rowów melioracyjnych, kanalizacja deszczowa)) (w tym nawierzchnie tylko w okresach umożliwiających ich wykonanie) a ponadto branże m.in.: wodociągowa, energetyczna (dotyczy odcinka tzw.: "Żednia" od km 7+898 do km 15+960)	23%	14 701 782,19	11 952 668,45	2 749 113,74	14 701 782,19	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 685 382,74	12 016 399,45
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9 769 430,45
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 183 238,00	0,00

Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013

	Roboty drogowe Żednia tj.: (roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, oznakowanie dróg i urządzenia bezpieczeństwa ruchu, elementy ulic, zieleń, przebudowa linii optotelekomunikacyjnej, przebudowa sieci telefonicznej, oświetlenia ulicznego a także koszt ogólny dostosowania do warunków umowy, SST i SIWZ, czasowa organizacja ruchu, tablice informacyjne i pamiątkowe, powykonawcza inwentaryzacja geodezyjna, oraz roboty inżynierskie tj.: (roboty związane z przebudową drogowych obiektów inżynierskich tj. m. in.: - roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, regulacja rowów melioracyjnych, kanalizacja deszczowa)) (w tym nawierzchnie tylko w okresach umożliwiających ich wykonanie) a ponadto branże m.in.: wodociągowa, energetyczna (dotyczy odcinka tzw.: "Żednia" od km 7+898 do km 15+960) - VAT (23%)						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 246 969,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	502 144,74	0,00
2	Roboty drogowe Michałowo tj.: (roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, oznakowanie dróg i urządzenia bezpieczeństwa ruchu, elementy ulic, zieleń, przebudowa linii optotelekomunikacyjnej, przebudowa sieci telefonicznej, oświetlenia ulicznego a także koszt ogólny dostosowania do warunków umowy, SST i SIWZ, czasowa organizacja ruchu, tablice informacyjne i pamiątkowe, powykonawcza inwentaryzacja geodezyjna, oraz roboty inżynierskie tj.: (roboty związane z przebudową drogowych obiektów inżynierskich tj. m. in.: - roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, regulacja rowów melioracyjnych, kanalizacja deszczowa)) (w tym nawierzchnie tylko w okresach umożliwiających ich wykonanie) a także wykonanie m. in.: ciągu pieszo-rowerowego, zatok autobusowych, rozbudowę i budowę systemu odwodnienia, ponadto branże m.in.: wodociągowa, energetyczna (dotyczy odcinka tzw.: "Michałowo" od km 15+960 do km 18+720)	23%	9 488 414,01	7 714 157,73	1 774 256,28	9 488 414,01	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 230 000,00	8 258 414,01
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 000 000,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 000 000,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 714 157,73
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 000 000,00	0,00

Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013

	Roboty drogowe Michałowo tj.: (roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, oznakowanie dróg i urządzenia bezpieczeństwa ruchu, elementy ulic, zieleni, przebudowa linii optotelekomunikacyjnej, przebudowa sieci telefonicznej, oświetlenia ulicznego a także koszt ogólny dostosowania do warunków umowy, SST i SIWZ, czasowa organizacja ruchu, tablice informacyjne i pamiątkowe, powykonawcza inwentaryzacja geodezyjna, oraz roboty inżynierskie tj.: (roboty związane z przebudową drogowych obiektów inżynierskich tj. m. in.: - roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, regulacja rowów melioracyjnych, kanalizacja deszczowa)) (w tym nawierzchnie tylko w okresach umożliwiających ich wykonanie) a także wykonanie m. in.: ciągu pieszo-rowerowego, zatok autobusowych, rozbudowę i budowę systemu odwodnienia, ponadto branże m.in.: wodociągowa, energetyczna (dotyczy odcinka tzw.: "Michałowo" od km 15+960 do km 18+720) - VAT (23%)						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	230 000,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	460 000,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	854 256,28
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	230 000,00	0,00
							Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	36 900,00	190 600,00
3	Nadzór Inwestorski Michałowo	23%	227 500,00	184 959,35	42 540,65	227 500,00	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	36 900,00	190 600,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30 000,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	60 000,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	64 959,35
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30 000,00	0,00
	Nadzór Inwestorski Michałowo - VAT (23%)						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6 900,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13 800,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14 940,65
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6 900,00	0,00
	Badania laboratoryjne Żednia - Michałowo	23%	239 850,00	195 000,00	44 850,00	239 850,00	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	61 500,00	178 350,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30 000,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50 000,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	65 000,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50 000,00	0,00
	Badania laboratoryjne Żednia - Michałowo - VAT (23%)						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6 900,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11 500,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14 950,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11 500,00	0,00

Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013

5	Roboty drogowe Juskowy Gród tj.: (roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, oznakowanie dróg i urządzenia bezpieczeństwa ruchu, elementy ulic, zieleń, przebudowa linii optotelekomunikacyjnej, przebudowa sieci telefonicznej, oświetlenia ulicznego a także koszt ogólny dostosowania do warunków umowy, SST i SIWZ, czasowa organizacja ruchu, tablice informacyjne i pamiątkowe, powykonawcza inwentaryzacja geodezyjna, oraz roboty inżynierskie tj.: (roboty związane z przebudową drogowych obiektów inżynierskich tj. m. in.: - roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, regulacja rowów melioracyjnych, kanalizacja deszczowa)) (w tym nawierzchnie tylko w okresach umożliwiających ich wykonanie) a także wykonanie m. in.: ciągu pieszo-rowerowego, zatok autobusowych, rozbudowę i budowę systemu odwodnienia, ponadto branże m.in.: wodociągowa, energetyczna, jak również budowa kanału teletechnicznego/technologicznego (dotyczy odcinka tzw.: "Juskowy Gród" od km 18+720 do km 29+451)	23%	33 173 867,38	26 970 623,89	6 203 243,49	33 173 867,38	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 460 000,00	30 713 867,38
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 000 000,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6 500 000,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16 470 623,89
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Roboty drogowe Juskowy Gród tj.: (roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, oznakowanie dróg i urządzenia bezpieczeństwa ruchu, elementy ulic, zieleń, przebudowa linii optotelekomunikacyjnej, przebudowa sieci telefonicznej, oświetlenia ulicznego a także koszt ogólny dostosowania do warunków umowy, SST i SIWZ, czasowa organizacja ruchu, tablice informacyjne i pamiątkowe, powykonawcza inwentaryzacja geodezyjna, oraz roboty inżynierskie tj.: (roboty związane z przebudową drogowych obiektów inżynierskich tj. m. in.: - roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, roboty wykończeniowe, regulacja rowów melioracyjnych, kanalizacja deszczowa)) (w tym nawierzchnie tylko w okresach umożliwiających ich wykonanie) a także wykonanie m. in.: ciągu pieszo-rowerowego, zatok autobusowych, rozbudowę i budowę systemu odwodnienia, ponadto branże m.in.: wodociągowa, energetyczna, jak również budowa kanału teletechnicznego/technologicznego (dotyczy odcinka tzw.: "Juskowy Gród" od km 18+720 do km 29+451) - VAT (23%)						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	460 000,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 495 000,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 788 243,49
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6	Nadzór Inwestorski Juskowy Gród	23%	272 443,77	221 499,00	50 944,77	272 443,77	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	19 680,00	252 763,77

Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013

							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16 000,00	
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	55 000,00	
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	134 499,00	
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16 000,00	0,00	
	Nadzór Inwestorski Juskowy Gród - VAT (23%)						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 680,00	
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12 650,00	
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30 934,77	
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 680,00	0,00	
	7	Badania laboratoryjne Juskowy Gród	23%	260 261,85	211 595,00	48 666,85	260 261,85	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18 450,00	241 811,85
								I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15 000,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50 000,00	
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	131 595,00	
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15 000,00	0,00	
Badania laboratoryjne Juskowy Gród - VAT (23%)							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 450,00	
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11 500,00	
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30 266,85	
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 450,00	0,00	
8	Audyt	23%	12 300,00	10 000,00	2 300,00	12 300,00	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12 300,00	
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10 000,00	
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Audyt - VAT (23%)						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 300,00	
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
9	Przylączy do sieci	23%	36 900,00	30 000,00	6 900,00	36 900,00	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	36 900,00	
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30 000,00	
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Przylączy do sieci - VAT (23%)						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6 900,00	
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
10	Wykupy gruntów	np		1 100 000,00		1 100 000,00	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 100 000,00	0,00	
						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		

Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013

							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	500 000,00	0,00	
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	600 000,00	0,00	
Podsumowanie kosztów inwestycyjnych																
Razem koszty inwestycyjne (2007-2015)						rok/ kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	RAZEM
						Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7 611 912,74	51 901 406,46	59 513 319,20
						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15 818 329,45	
						II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10 719 450,00	
						III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	500 000,00	25 363 627,01	
						IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7 111 912,74	0,00	

Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013

VI.1.2 Koszty kwalifikowalne - Koszty nieinwestycyjne																
Lp	Rodzaj kosztu / kategoria kosztu	Stawka VAT	Wartość brutto	Wartość netto	Kwota VAT	wydatek kwalifikowalny	rok/kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Dokumentacja techniczna (projektowo – wykonawcza) netto	23%	383 760,00	312 000,00	71 760,00	383 760,00	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	268 632,00	115 128,00	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	93 600,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	218 400,00	0,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Dokumentacja techniczna (projektowo – wykonawcza) netto - VAT (23%)						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	21 528,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50 232,00	0,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Projekty podziałów działek	23%	29 962,80	24 360,00	5 602,80	29 962,80	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	29 962,80	0,00	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24 360,00	0,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Projekty podziałów działek - VAT (23%)						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5 602,80	0,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3	Projekt zamienny	23%	55 000,00	44 715,45	10 284,55	55 000,00	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	55 000,00	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	44 715,45	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Projekt zamienny - VAT (23%)						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10 284,55	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013

Podsumowanie kosztów nieinwestycyjnych											
Razem koszty nieinwestycyjne (2007-2015)	rok/ kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	RAZEM
	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	298 594,80	170 128,00	0,00	468 722,80
	I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	115 128,00	0,00	
	II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	298 594,80	55 000,00	0,00	
	III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

VI.1.3 Koszty kwalifikowalne - Koszty cross-financing																			
Lp	Rodzaj kosztu / kategoria kosztu	Stawka VAT	Wartość brutto	Wartość netto	Kwota VAT	wydatek kwalifikowalny	rok/ kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015			
Podsumowanie kosztów cross-financing																			
Razem koszty cross-financing (2007-2015)							rok/ kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	RAZEM		
							Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Kwota planowanego cross - finansingu w PLN	0,00 PLN
% planowanego cross-finansingu - do ogólnej wartości środków kwalifikowalnych	0,00 %

VI.1.4 Podsumowanie kosztów kwalifikowalnych											
Razem koszty kwalifikowalne (2007-2015)	rok/ kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	RAZEM
	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	298 594,80	7 782 040,74	51 901 406,46	59 982 042,00
	I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	115 128,00	15 818 329,45	
	II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	298 594,80	55 000,00	10 719 450,00	
	III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	500 000,00	25 363 627,01	
	IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7 111 912,74	0,00	

VI.2 Koszty niekwalifikowalne

Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013

VI.2.1 Koszty niekwalifikowalne															
Lp	Rodzaj kosztu / kategoria kosztu	Stawka VAT	Wartość brutto	Wartość netto	Kwota VAT	rok/ kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Studium wykonalności	23%	17 958,00	14 600,00	3 358,00	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17 958,00	0,00
						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
						II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
						III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14 600,00	0,00
						IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Studium wykonalności - VAT (23%)					I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
						II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
						III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 358,00	0,00
						IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
VI.2.2 Podsumowanie kosztów niekwalifikowalnych															
Razem koszty niekwalifikowalne (2007-2015)						rok/ kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
						Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17 958,00	0,00
						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
						II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
						III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17 958,00	0,00
						IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
						RAZEM									

VI.3 Całkowity koszt projektu

VI.3 Podsumowanie kosztów całkowitych															
Razem koszty całkowite Projektu (2007-2015)						rok/ kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
						Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	298 594,80	7 799 998,74	51 901 406,46
						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	115 128,00	15 818 329,45
						II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	298 594,80	55 000,00	10 719 450,00
						III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	517 958,00	25 363 627,01
						IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7 111 912,74	0,00
						RAZEM									

VI.4. Wydatki kwalifikowalne z różnym poziomem dofinansowania

VI.4. Wydatki kwalifikowalne z różnym poziomem dofinansowania	nie dotyczy
---	-------------

Lp	Rodzaj wydatków	Wartość wydatku	Wartość dofinansowania		Pomoc de minimis
			kwota	%	
	SUMA				
	Pomoc inna niż de minimis				

VI. 5. Źródła finansowania kosztów kwalifikowalnych Projektu

VI.5. Źródła finansowania kosztów kwalifikowalnych Projektu											
Okres realizacji projektu		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	RAZEM
Koszty kwalifikowalne	zł							298 594,80	7 782 040,74	51 901 406,46	59 982 042,00
Źródło: Środki publiczne											
Środki publiczne	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	298 594,80	7 782 040,74	51 901 406,46	59 982 042,00
	%							100,00	100,00	100,00	100,0000000000
Wielkość dofinansowania											
Wartość dofinansowania ogółem*, w tym:	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	221 315,03	5 767 959,14	38 468 725,83	44 458 000,00
	%							74,12	74,12	74,12	74,1188504386
EFRR	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	221 315,03	5 767 959,14	38 468 725,83	44 458 000,00
	%							74,12	74,12	74,12	74,1188504386
Budżet państwa (pomoc publiczna)	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	%							0,00	0,00	0,00	0,0000000000
Wkład własny											
Wkład własny, w tym:	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77 279,77	2 014 081,60	13 432 680,63	15 524 042,00
	%							25,88	25,88	25,88	25,8811495614
Środki publiczne, w tym:	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77 279,77	2 014 081,60	13 432 680,63	15 524 042,00
	%							25,88	25,88	25,88	25,8811495614
Budżet państwa (dysponenci)	zł							0,00	0,00	0,00	0,00
	%							0,00	0,00	0,00	0,0000000000
Budżet województwa	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77 279,77	2 014 081,60	13 432 680,63	15 524 042,00

Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013

	%							25,88	25,88	25,88	25,8811495614
Budżet powiatu	zł										0,00
	%										0,0000000000
Budżet gmin	zł										0,00
	%										0,0000000000
Inne krajowe fundusze publiczne (jakie?)	zł										
	%										
Inne (jakie?)	zł										
	%										
Środki prywatne, w tym:	zł										
	%										
Międzynarodowe instytucje finansowe, w tym:	zł										
	%										
SUMA	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	298 594,80	7 782 040,74	51 901 406,46	59 982 042,00