



**PROGRAM
REGIONALNY**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

Referent
Filip Grzyłowski

1500



Numer kancelaryjny **138/09**

WNIOSEK

o dofinansowanie projektu realizowanego
w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego
Województwa Mazowieckiego 2007 - 2013 (RPO WM)

Nr wniosku zarejestrowanego w systemie informatycznym **RPO/02633/09/3.1**

Numer wniosku w KSI **RPMA.03.01.00-14-470/09**

Status wniosku **Zatwierdzony formalnie**

Sygnatura sprawy **MJWPU.420-320/09**

A Informacje ogólne o projekcie

Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2007-2013

A1 Numer i nazwa Priorytetu RPO WM

03.00.00 - Priorytet III. - Regionalny system transportowy.

A2 Numer i nazwa Działania w ramach Priorytetu RPO WM

03.01.00 - Działanie 3.1. Infrastruktura drogowa.

A3 Tytuł Projektu (maksymalnie 250 znaków ze spacjami)

Budowa drogi wojewódzkiej nr 627 na odc. od km 57+722 do km 60+778 wraz z budową mostu przez rzekę Bug oraz rozbiórką starego mostu.

A4 Nazwa Beneficjenta

Samorząd Województwa Mazowieckiego

A5 Planowany okres realizacji projektu

A5.1 rzeczowy od 2007-12-24 do 2010-12-30

A5.2 finansowy od 2007-12-24 do 2010-12-30

Zestawienie finansowe	
Całkowity koszt realizacji projektu:	81 978 199,16
w tym	
koszty kwalifikowalne:	77 412 020,15
koszty niekwalifikowalne:	4 566 179,01
"Poziom współfinansowania Projektu ze środków EFRR (% kosztów kwalifikowanych)"	0,00

Suma kontrolna:5196bcc884ec351f4425879943b33c9f

Kwota współfinansowania Projektu ze środków EFRR w PLN

65 800 217,12



PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Handwritten signature

B Informacje o Beneficjencie

B1 Nazwa Beneficjenta

Samorząd Województwa Mazowieckiego

B2 Forma prawna

wspólnota samorządowa

B2.1 Rodzaj przedsiębiorstwa

B2.2 Wyliczenie wielkości przedsiębiorstwa

B3 Numer Identyfikacji Podatkowej

5252087227

B4 REGON

013272636

B5 Nazwa dokumentu rejestrowego i numer

Statut Województwa Mazowieckiego
Załącznik do Uchwały Nr 104/04 Sejmiku
Województwa Mazowieckiego z dnia 30
sierpnia 2004 roku

B6 Dane teleadresowe Beneficjenta

B6.1 Województwo
Mazowieckie

B6.2 Powiat
Powiat m. st. Warszawa

B6.3 Gmina
M. st. Warszawa

B6.4 Miejscowość
Warszawa

B6.5 Kod pocztowy
03-719

B6.6 Ulica
Jagiellońska

B6.7 Nr domu/lokalu
26

B6.8 Nr telefonu (z num. kier.)
22 597-91-04

B6.9 Nr faksu (z num. kier.)
22 597-92-75

B6.10 E-mail
a.struzik@mazovia.pl

B7 Adres do korespondencji

TAK jeśli inne niż w p. B6

B7.1 Miejscowość
Warszawa

B7.2 Kod pocztowy
00-048

B7.3 Ulica
Mazowiecka

B7.4 Nr budynku/lokalu
14

B8 Dane osób upoważnionych do podpisania Umowy o dofinansowanie projektu w imieniu Beneficjenta

B8.1 Imię i nazwisko	B8.2 Stanowisko lub funkcja
Adam Krzysztof Struzik	Marszałek

B9 Dane osoby upoważnionej do kontaktów roboczych w sprawach projektu

B9.1 Imię i nazwisko
Zbigniew Ostrowski

B9.2 Stanowisko lub funkcja
p.o. Dyrektora Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie

B9.3 Nazwa instytucji
Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie

B9.4 Nr telefonu (z num. kier.)
22 244 90 00

B9.5 Nr faksu (z num. kier.)
22 244 90 13

B9.6 E-mail
dyrekcja@mzdw.pl



C Opis projektu

C1 Opis ogólny projektu (maksymalnie 7000 znaków ze spacjami)

Przedmiotem projektu jest budowa drogi wojewódzkiej nr 627 na odcinku od km 57+722 do km 60+778 wraz z budową mostu przez rzekę Bug oraz rozbiórką starego mostu.

Zakres rzeczowy projektu obejmuje:

- opracowanie Studium Wykonalności,
- rozbudowę drogi od km 59+820 do km 60+778
- budowę drogi wojewódzkiej na odcinku od km 57+722 do km 59+820
- budowę mostu na rzece Bug w km 59+550,
- przebudowę sieci teletechnicznych kolidujących z budowaną drogą,
- demontaż istniejących nieczynnych linii kablowych nn,
- budowę oświetlenia drogowego mostu i przebudowa oświetlenia drogowego
- rozbiórkę istniejącego mostu,
- ubezpieczenie koryta rzeki Bug,
- nadzór inwestorski,
- promocja projektu.

Budowa drogi przewiduje jezdnię jednoprzestrzenną dwupasmową o szerokości 7,0 m o nawierzchni dla ruchu kategorii KR4 o konstrukcji: warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o grubości 5 cm, warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o grubości 8 cm, podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego o grubości 10 cm, podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego o grubości 20 cm. Droga wykonana będzie z poboczami o szerokości 1,5 m. umocnionymi kruszywem łamanym. Po prawej stronie drogi wykonana zostanie ścieżka rowerowa dwupasmowa o szerokości 2,0 m oraz przyległy do niej chodnik dwupasmowy o szerokości 1,5 m. Ścieżka i chodnik będą oddzielone od jezdni pasem zieleni. Nawierzchnia chodników i ścieżek rowerowych wykonana będzie z kostki brukowej betonowej.

Nawierzchnia chodnika i ścieżki rowerowej będzie bramowana obustronnie obrzeżem betonowym, a w przypadku lokalizacji chodnika przy jezdni – krawężnikiem ulicznym. Konstrukcję mostu wybrano na podstawie wielokryterialnych analiz zaproponowanych przez projektanta (koncepcja IV). Wybrano most belkowy o zmiennej wysokości konstrukcyjnej, pięcioprzęsłowy o następujących parametrach technicznych: klasa obciążenia „A”, długość całkowita 392 m, szerokość całkowita pomostu 14,24 m, szerokości użytkowe: chodnik pieszo-rowerowy 3,5 m, jezdni 2 x 3,5 m, chodnik 0,9 m, opaski bezpieczeństwa 2 x 0,5 m. Ustrojem nośnym przęseł mostu będzie ruszt stalowy w postaci dźwigarów o zmiennej wysokości, który zostanie stężony co 6 m poprzecznymi blachownicami stalowymi. Płyta pomostu zostanie zespolona z rusztem stalowym za pomocą sworzni. Płyta zostanie wykonana z betonu zbrojonego. Na płycie żelbetowej zostanie wykonana izolacja z papy, a na niej warstwy bitumiczne odporne na koleinowanie. Schemat statyczny: belka ciągła pięcioprzęsłowa, rozpiętość przęseł: 60 m + 3 x 90 m + 60 m. Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych: system wpustów mostowych i kolektorów podwieszonych od spodu płyty pomostu odprowadzający wody poza przyczółek mostu do projektowanej kanalizacji drogowej.

Przewiduje się przebudowę linii NN oświetleniowej kolidującej z poszerzoną drogą w zakresie przeniesienia istniejących słupów oświetleniowych, zawieszenie przewodów napowietrznych izolowanych NN, zlikwidowanie sieci kablowej NN i ZRK wzdłuż linii kolejowej, likwidację urządzeń sterowniczo-rozdziałczych związanych z oświetleniem i sygnalizacją. Po wybudowaniu nowego mostu, stary zostanie rozebrany, a ruch kołowy i pieszy zostanie skierowany na nowy most. Planowane jest całkowite rozebranie ustroju nośnego, natomiast częściowe rozebranie filarów na terenie zalewowym i korpusów przyczółków do poziomu co najmniej 1,0 m poniżej terenu.

Rozbiórka starego mostu jest konieczna z uwagi na jego zły stan techniczny zagrażający bezpieczeństwu, a wręcz grożący katastrofą. Likwidacja starego mostu korzystnie wpłynie na estetykę krajobrazu.

Szczegółowe rozwiązania techniczne dotyczące budowy drogi i mostu zawiera dokumentacja projektowa.

Czynności podjęte przez Beneficjenta:

- grunt dla całej inwestycji został pozyskany na podstawie art. 98 Ustawy o gospodarce nieruchomościami,
- uzyskano decyzję środowiskową, lokalizacyjną, wodno-prawną oraz pozwolenie na budowę,
- zakończono czynności związane z opracowaniem dokumentacji projektowej,
- opracowano studium wykonalności,
- trwa procedura przetargowa na wyłonienie wykonawcy robót budowlanych, przewidywany termin podpisania umowy – kwiecień 2009r.

- trwa procedura przetargowa na wyłonienie inżyniera kontraktu, przewidywany termin podpisania umowy – kwiecień 2009r.

Istniejące ryzyko dla realizacji projektu to wadliwe oraz nieterminowe wykonanie przedmiotu umowy. W celu wykluczenia powyższych zagrożeń Beneficjent zatrudni Inżyniera Kontraktu, który sprawował będzie bezpośredni nadzór nad jakością i terminowością wykonywanych robót.

C2 Miejsce realizacji projektu

C2.1 Województwo MAZOWIECKIE

C2.2 Powiat	C2.3 Gmina	C2.4 Miejscowość
Powiat ostrowski	Małkinia Górna	Małkinia Górna, Treblinka

C3 Klasyfikacja projektu

C3.1 Duży projekt

Typ projektu

inwestycje w infrastrukturę (załącznik XXI rozporządzenia 1828/2006)

C3.2 Projekt kluczowy

C3.3 Temat priorytetowy

Kod 23 - Drogi regionalne/lokalne

C3.4 Forma finansowania

Kod Pomoc bezzwrotna

C3.5 Obszar realizacji

Kod 05 - Obszary wiejskie (poza obszarami górskimi, wyspami lub o niskiej i bardzo niskiej gęstości zaludnienia)

C3.6 Dział gospodarki

Kod 00 - Nie dotyczy

C3.7 Nowa inwestycja TAK

C4 Stan istniejący - opis problemów i potrzeb (maksymalnie 7000 znaków ze spacjami)

Droga wojewódzka nr 627 stanowi elementarną część połączenia komunikacyjnego pomiędzy Podlasiem i Mazowszem, a przede wszystkim Warszawą. Droga 627 łączy się:

a) z drogami wojewódzkimi:

- w Ostrowii Mazowieckiej z drogą nr 677 (Ostrów Mazowiecka – granica województwa),
- w Małkinii Górnej z drogą nr 694 (Przyjmy – Brok – Ceranów).

b) z drogami krajowymi:

- w Sokołowie Podlaskim z drogą nr 62 (Strzelno – Siemiatycze),
- w Ostrowii Mazowieckiej z drogą nr 8 (Kudowa Zdrój – Budzisko).

Jest częścią planowanych rozwiązań komunikacyjnych, tj. Wielkiej Obwodnicy Mazowsza w paśmie ośrodków subregionalnych Płock, Ciechanów, Ostrołęka, Siedlce, Radom wraz z drogami krajowymi nr 60, nr 63, nr 12 oraz odcinkami dróg wojewódzkich nr 544 i 617.

Droga nr 627 wpisuje się również w projekt Dużej Obwodnicy Warszawy w paśmie ośrodków Sochaczew, Grójec, Góra Kalwaria, Mińsk Mazowiecki, Wyszaków, Wyszogród wraz z drogami krajowymi nr 50 i nr 62.

Istniejący odcinek drogi wojewódzkiej nr 627 pomiędzy Małkinią Górna, a Kosowem Lackim nie posiada normatywnych parametrów właściwych dla drogi wojewódzkiej. Występują dwa charakterystyczne przekroje poprzeczne drogi: o szerokości od 6,0 do 6,8 m i o szerokości

od 4,5 do 5,5 km. Stan techniczny nawierzchni jest zły. Zły stan techniczny znacząco wpływa na jakość podróży, wydłuża jej czas, zwiększa koszty eksploatacji pojazdów oraz zwiększa zagrożenie wypadkami i kolizjami drogowymi. Obecna sytuacja powoduje, że ruch odbywający się na drodze negatywnie oddziałuje na środowisko. Nierówna nawierzchnia przyczynia się do zwiększonej emisji spalin jak również potęguje emisję hałasu i wibracje generowane przez przejeżdżające pojazdy, co wobec usytuowania drogi w pobliżu cennych terenów przyrodniczych jest istotnym powodem do realizacji planowanej budowy.

W ciągu drogi wojewódzkiej nr 627 funkcjonował do niedawna most kolejowy, który wykorzystywany był do ruchu kołowego. Nośność istniejącego mostu wynosiła 2,5 t. Wjazd na most był ograniczony z obu stron bramkami o skrajni poziomej 2 m i pionowej 3 m. Ograniczenia te spowodowały, że most wykorzystywany był jedynie przez samochody osobowe. Samochody dostawcze i ciężarowe zmuszone były do pokonywania wydłużonej trasy przejazdu drogami nr 63 i 694. Taką trasę przejazdu wybierała również część kierowców samochodów osobowych, którzy akceptowali przejazd dłuższą trasą ze względu na utrudnienia komunikacyjne na odcinku Małkinia Górna – Kosów Lacki.

Zły stan techniczny mostu spowodował konieczność zamknięcia go dla ruchu kołowego. Wyłączenie z ruchu istniejącego mostu przez Bug stanowi bardzo poważne utrudnienie dla lokalnej społeczności. Brak czynnego mostu jest szczególnym utrudnieniem dla mieszkańców miejscowości położonych w najbliższym jego sąsiedztwie. Część okolicznych wsi jest obecnie odcięta od reszty gminy z Małkinią łącznie, a ich mieszkańcy od urzędów, banku, zakładów pracy oraz większych sklepów. Jednak najbardziej istotnym problemem jest brak szybkiego dostępu do opieki medycznej.

Wśród problemów wynikających z obecnego stanu technicznego mostu i prowadzących do niego odcinków dróg dojazdowych można wymienić:

- utrudniony dojazd mieszkańców do lokalnych ośrodków administracyjnych (siedziby gminy, powiatu), do zakładów pracy, szkół, itp. Brak możliwości prowadzenia komunikacji autobusowej na odcinku Małkinia – Kosów Lacki,
 - wydłużenie czasu dojazdu służb ratowniczych (pogotowie ratunkowe, straż pożarna, policja),
 - niedogodności i dodatkowe koszty prowadzenia działalności gospodarczej wynikające z konieczności pokonywania przez samochody ciężarowe i dostawcze dłuższych tras,
 - utrudnienia w zagospodarowaniu terenów, dla których droga 627 stanowi jedyne połączenie komunikacyjne.,
 - ograniczenie możliwości połączeń ponadlokalnych, regionalnych i subregionalnych.
- Dla lokalnej społeczności, szczególnie mieszkańców gminy Małkinia, budowa drogi i nowego mostu zapewni ciągłość połączeń drogowych na trasie Ostrołęka – Małkinia – Siedlce, a tym samym przyczyni się do rozwiązania zidentyfikowanych problemów. Realizacja projektu oznaczać będzie usprawnienie funkcjonowania regionalnego układu komunikacyjnego, w szczególności skrócenie trasy łączącej dwa duże węzły komunikacyjne, jakimi są siedziby miast powiatowych Ostrow Mazowiecka i Sokołów Podlaski.

Poprawa stanu technicznego i parametrów drogi woj. nr 627 oraz zwiększenie nośności mostu przyczynią się do zwiększenia dostępności drogi dla ruchu ciężarowego, usprawnienia powiązania komunikacyjnego pomiędzy drogami krajowymi nr 8, 50 i 63 oraz drogami wojewódzkimi nr 694 i 677, a tym samym do usprawnienia funkcjonowania sieci drogowej województwa i zwiększenia dostępności komunikacyjnej regionu.

C5 Cel projektu i uzasadnienie potrzeby jego realizacji (maksymalnie 7000 znaków ze spacjami)

Przedmiotowy projekt będzie realizował cel główny Priorytetu III Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego jakim jest poprawa spójności komunikacyjnej i przestrzennej województwa mazowieckiego oraz wspomaganie dyfuzji procesów rozwojowych z głównego ośrodka regionu – Warszawy oraz z ośrodków subregionalnych na pozostałe obszary województwa. Projekt wpisuje się w cel szczegółowy Priorytetu III – Poprawa standardu i jakości regionalnej sieci drogowej oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego i Działania 3.1 RPO WM jakim jest „poprawa parametrów technicznych i standardu regionalnej sieci drogowej, a także poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych”.

Istniejący odcinek drogi wojewódzkiej nr 627 pomiędzy Małkinią Górną, a Kosowem Lackim nie posiada normatywnych parametrów właściwych dla drogi wojewódzkiej. Szerokość jezdni wynosi od 4,5 do 5,5 m, stan techniczny nawierzchni jest zły. Zły stan techniczny nawierzchni drogi znacząco wpływa na jakość podróży, wydłuża jej czas, zwiększa koszty eksploatacji pojazdów oraz zwiększa zagrożenie wypadkami i kolizjami drogowymi. Most ze względu na zły stan techniczny został zamknięty. Wyłączenie mostu spowodowało przerwanie ciągu komunikacyjnego i wielkie trudności komunikacyjne w szczególności dla mieszkańców okolicznych miejscowości. Aby dojechać z Małkinii Górnej do Kosowa Lackiego kierowcy muszą pokonywać trasę o 19 km dłuższą od bezpośredniego połączenia Małkinii Górnej z

Kosowem Lackim drogą 627. Istniejące natężenie ruchu wg pomiaru generalnego z 2005 roku na odcinku objętym projektem wynosi 915 poj./dobę w tym 238 samochodów dostawczych/dobę. Małe natężenie ruchu wynika z faktu, iż w związku z wyłączeniem mostu w Małkini, od Małkini ruch drogowy przenoszony jest przez drogę woj. nr 694, drogę krajową nr 63 i drogę woj. nr 695 do Kosowa Lackiego.

Utrudnienia dojazdu do lokalnych ośrodków administracyjnych, zakładów pracy, szkół, ośrodków zdrowia itp. powodują wielkie niezadowolenie wśród lokalnej społeczności. Znaczenie mostu dla otoczenia obrazuje obecna sytuacja, która niekorzystnie odbija się na funkcjonujących w otoczeniu drogi przedsiębiorcach. Według lokalnych informacji, po zamknięciu mostu, obroty sklepikarzy spadły o jedną czwartą.

Realizacja projektu polegającego na wybudowaniu nowego odcinka drogi oraz nowej przeprawy przez rzekę Bug zaspokoi potrzeby lokalnej społeczności oraz przyczyni się do poprawy spójności ekonomicznej, społecznej i przestrzennej regionu. Poprawa parametrów technicznych drogi i mostu wpłynie znacząco na komfort i bezpieczeństwo jazdy dla wszystkich jej użytkowników, przyczyni się do skrócenia czasu przejazdu oraz zmniejszenia wypadkowości. Przyczyni się również do poprawy dostępności i zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej terenów, dla których analizowany odcinek drogi wojewódzkiej nr 627 Małkinia – Kosów Lacki stanowi główny ciąg komunikacyjny. Stworzy to warunki sprzyjające ożywieniu gospodarczemu na terenie problemowym, co w efekcie przełoży się na generowanie nowych miejsc pracy i możliwość poprawy warunków życia mieszkańców.

Z uwagi na znaczenie drogi wojewódzkiej nr 627 w układzie komunikacyjnym Mazowsza planowana realizacja w szerszej perspektywie skutkować będzie większą dostępnością i lepszą jakością usług w zakresie regionalnego transportu publicznego oraz wpłynie na rozwój infrastruktury Mazowsza poprzez ułatwienie wspomaganie dyfuzji procesów rozwojowych z głównego ośrodka regionu - Warszawy oraz ośrodków subregionalnych na północno-wschodnie obszary województwa.

Przywrócenie dawnego połączenia, poprzez wybudowanie nowego mostu przez rzekę Bug wraz z dojazdami, jest konieczne nie tylko z uwagi na rozwiązywanie zidentyfikowanych problemów lokalnych ale również w celu poprawy standardu regionalnej sieci drogowej.

C6 Zasięg oddziaływania projektu i jego wpływ na gospodarkę regionu

Uzasadnienie (maksymalnie 5000 znaków ze spacjami)

Dzięki budowie nowego mostu oraz budowie nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 627 usprawniona zostanie sieć drogowa regionu, co oddziaływać będzie zarówno na poprawę systemu komunikacyjnego w regionie jak i połączeń z siecią drogową województwa mazowieckiego.

Z uwagi na fakt, że droga wojewódzka nr 627 relacji Ostrołęka - Ostrów Mazowiecka - Kosów Lacki – Sokołów Podlaski stanowi bardzo ważne połączenie komunikacyjne północno-wschodnich rejonów kraju z centrum, (w miejscowości Małkinia Górna droga 627 krzyżuje się z drogą wojewódzką nr 694, przez co ułatwia połączenie z drogami krajowymi nr 50 i 8 (w przyszłości drogą ekspresową „Via Baltica”), w miejscowości Ostrów Mazowiecka przecina drogę krajową nr 8 umożliwiając połączenia subregionalne) zrealizowanie projektu będzie miało oddziaływanie regionalne.

Nastąpi usprawnienie podróży na istotnym szlaku komunikacyjnym regionu umożliwiającym dojazd do terenów doskonałych do wypoczynku i rekreacji, o dużych walorach przyrodniczych (Puszcza Biała), a także w kierunku Mazur i Podlasia, co wskazuje na efekt synergiczny zrealizowanego projektu.

W wyniku realizacji projektu nastąpi poprawa dostępności terenów przyległych do drogi, co wpłynie bezpośrednio na wzrost ich atrakcyjności inwestycyjnej. To z kolei jest szansą na ożywienie gospodarcze w regionie i poprawę jego kondycji ekonomiczno – finansowej. Teren przez który przebiega droga 627 jest bogaty przyrodniczo i krajobrazowo, posiada bujną roślinność, rozległe pastwiska, lasy i wody, bogatą florę i faunę. Realizacja projektu przyczyni się do większego zainteresowania tym rejonem, co spowoduje rozwój turystyki i rekreacji na tych terenach.

W ślad za rozwojem turystyki zostanie zwiększona konkurencyjność gospodarcza regionu, co przyczyni się do powstania nowych miejsc pracy oraz poprawy warunków życia społeczności lokalnej.

Przewiduje się, że wpływ na gospodarkę regionu będzie bezpośredni.

C7 Innowacyjność projektu

Uzasadnienie (maksymalnie 5000 znaków ze spacjami)

W stosunku do ostatnio funkcjonującego sposobu przeprawy i stanu omawianego odcinka drogi zaproponowane nowe rozwiązanie można uznać za innowacyjne, choć w gruncie rzeczy opiera się ono na standardowych rozwiązaniach i standardowych materiałach.

Jednakże w porównaniu z poprzednimi ograniczeniami dotyczącymi możliwości wjazdu na most (skrajnia pozioma – 2m, skrajnia pionowa – 3m, nośność 2,5 t), złym dojazdem do mostu (istniejąca droga o szerokości 4,5-5,5 m z poboczami gruntowymi o szerokości 1,0 – 1,5m, brak systemu odwodnienia), projektowana droga i przeprawa będą nowoczesne i innowacyjne.

Droga wybudowana będzie na nasypie nieczynnej linii kolejowej. Spełniać będzie wymagania dla klasy drogi G (droga główna), kategorii ruchu KR4, szerokość jezdni 7,0m, szerokość poboczy 1,5m; nawierzchnia z betonu asfaltowego. Po prawej stronie drogi zaprojektowano ścieżkę rowerową dwupasową o szerokości 2,0m i przyległy do niej chodnik dwupasowy o szerokości 1,50m. Ścieżka i chodnik będą oddzielone od jezdni pasem zieleni o zmiennej szerokości. Minimalna odległość ścieżki rowerowej od krawędzi jezdni wynosi 4,0m.

Przy realizacji robót uwzględnione zostaną potrzeby osób niepełnosprawnych w zakresie możliwości poruszania się po obiektach poprzez wykonanie odpowiednich pochylni w miejscach przejść dla pieszych.

Pochylnie wykonane będą na szerokości całego przejścia dla pieszych z obniżeniem krawężnika do „światła” max.2 cm.

C8 Komplementarność - powiązanie projektu z innymi zrealizowanymi/ realizowanymi na danym terenie projektami

Projekt jest komplementarny do innych projektów

C8.1 Projekt wraz z uzasadnieniem (maksymalnie 3000 znaków ze spacjami)

Projekt jest komplementarny z innymi projektami zrealizowanymi w regionie tj.:

1. Projektem pn.: „Aktywizacja gospodarcza subregionów Ostrowskiego i Ostrołęckiego”, (dot.drogi wojewódzkiej nr 627 na odcinku o długości 12,45 km.)

Numer umowy: projekt Nr 2003/004-379/05.20

Wartość całkowita: 2.998.918,44 euro

Realizowany z programu PHARE SSG 2003.

Projekt zakończony i rozliczony finansowo.

2. Projektem pn.: „Stymulacja rozwoju przedsiębiorczości w turystyce, usługach i produkcji w subregionach Ostrów Mazowiecka i Wyszków”, (dot. drogi wojewódzkiej nr 694 na odcinku 19,7 km.)

Numer umowy: projekt Nr 2003/004-379/05.21

Wartość całkowita: 3.898.16,93 euro

Realizowany z programu PHARE SSG 2003.

Projekt zakończony i rozliczony finansowo.

3. Projektem pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 677, przejście przez m. TELAKI od km 82+100 do km 83+401,22”

Numer umowy: IG-2004/PI-UB/2.14/1.1./U-2/06

Wartość całkowita: 4.000.629,08 PLN

Realizowany z programu INTERREG IIIA/TACIS/CBC 2004-2006

Projekt zakończony i rozliczony finansowo.

Beneficjent przygotowuje do realizacji rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 637 relacji Warszawa-Węgrów, która w zakresie połączenia regionu z Warszawą ma znaczenie priorytetowe. Funkcjonuje już tzw. trasa Śródmiejska w Węgrowie łącząca drogę wojewódzką nr 637 z drogą krajową nr 62, na pozostały odcinek przygotowawana jest dokumentacja projektowa.

We współpracy z samorządami wykonywane są przebudowy wzmacniające nawierzchnię i poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego (zakończone roboty to odcinki drogi nr 802 Łatowicz –Seroczyn – 8,7 km, droga nr 811 – 16 km, droga 698; w trakcie przebudowy jest odcinek drogi nr 698 na przejściu przez Stok Lacki (2,4 km).

Przebudowie zostały poddane drogi wojewódzkie nr 802 Stara Wieś – Żaków – Wielgolas (6,6 km) a także droga nr 803 w miejscowości Wodynie.

Strategia rozwoju regionu zakłada realizację szeregu działań w celu usunięcia niedrożności oraz niskiej przepustowości i jakości istniejącej sieci drogowej. Dotyczy to budowy autostrady A-2, dróg ekspresowych S-2, S-7, S-8, S-17 oraz obwodnic tzw. Wielkiej Obwodnicy Mazowsza w paśmie ośrodków subregionalnych Płock, Ciechanów, Ostrołęka, Siedlce, Radom tworzona przez drogi krajowe nr 60, 63 i 12 oraz odcinki dróg wojewódzkich nr 627,544 i 617.

Suma kontrolna:5196bcc884ec351f4425879943b33c9f

Wszystkie wymienione projekty są komplementarne z projektem Beneficjenta z uwagi na realizowanie tych samych celów, tj. poprawy dostępności komunikacyjnej oraz spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej województwa mazowieckiego, poprawy parametrów technicznych i standardu regionalnej sieci drogowej, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych regionu północno – wschodniego województwa mazowieckiego.

D Zgodność z dokumentami strategicznymi

D1 Zgodność z dokumentami strategicznymi szczebla regionalnego - ich celami i kierunkami

D1.1.1 Dokument

Lp.	Nazwa dokumentu
1	Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020
2	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego
3	Strategia Rozwoju Turystyki dla Województwa Mazowieckiego na lata 2007-2013
4	Wieloletni Program Inwestycyjny Samorządu Województwa Mazowieckiego na lata 2008-2013
5	Program Ochrony Środowiska Województwa Mazowieckiego na lata 2007-2010 z uwzględnieniem perspektywy do 2014r.

D1.1.2 Wskazanie odpowiedniego zapisu w dokumencie i uzasadnienie (wykazanie zgodności z celami i kierunkami)

Ad.	Uzasadnienie
1	<p>Celem nadrzędnym „Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020” jest „Wzrost konkurencyjności gospodarki i równoważenie rozwoju społeczno – gospodarczego w regionie podstawą poprawy jakości życia mieszkańców”. Jednym z celów pośrednich jest cel 4. „Aktywizacja i modernizacja obszarów pozametropolitalnych”. Kierunki działań to: 4.1. „Poprawa dostępności komunikacyjnej i transportu w regionie, w tym lotnictwa cywilnego”(str.34, 35), w tym w szczególności: „zwiększenie niewystarczającej obecnie liczby przepraw mostowych, szczególnie przez Wisłę, Bug i Narew (w Warszawie, Płocku, Józefowie, Solcu n. Wisłą, Maciejowicach, Wyszkanie, Treblince k. Małkini Górnej i Kózkach k. Siemiatycz)” - str. 53.</p> <p>Projekt „Budowa drogi wojewódzkiej nr 627 na odc. od km 57+722 do km 60+778 wraz z budową mostu przez rzekę Bug i rozbiórką starego mostu” wpisuje się wprost w cele i kierunki działań „Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020”.</p>
2	<p>Przyjęto, że misją Planu jest: stwarzanie warunków do osiągnięcia spójności terytorialnej oraz trwałego i zrównoważonego rozwoju województwa mazowieckiego. Poprawy warunków życia jego mieszkańców, stałego zwiększenia efektywności procesów gospodarczych i konkurencyjności regionu.</p> <p>Misja ta będzie realizowana poprzez następujące cele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zapewnienie większej spójności przestrzeni województwa i stwarzanie warunków do wyrównywania dysproporcji rozwojowych, który będzie realizowany poprzez: <ul style="list-style-type: none"> •rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej, 2. Zapewnienie zrównoważonego i harmonijnego rozwoju województwa poprzez zachowanie właściwych relacji pomiędzy poszczególnymi systemami i elementami zagospodarowania przestrzennego, który realizowany będzie m.inn.poprzez: <ul style="list-style-type: none"> •wzmacnianie wielofunkcyjności struktur przestrzennych. 3. Zwiększenie konkurencyjności regionu i poprawa warunków życia, który realizowany będzie poprzez: <ul style="list-style-type: none"> •likwidację barier infrastrukturalnych oraz wzmacnianie międzynarodowych i krajowych korytarzy transportowych, •wykorzystanie walorów przyrodniczo – kulturowych dla celów turystyczno – rekreacyjnych. <p>W „Kierunkach zagospodarowania przestrzennego” w pkt 2.2. „Rozwój ponadlokalnych systemów infrastruktury technicznej” zapisano na str.73 „Usprawnienie sieci dróg wojewódzkich, w tym likwidacja „wąskich gardeł” ruchu poprzez przebudowę, remonty, utrzymanie istniejących dróg i obiektów mostowych obejmujące głównie dostosowanie parametrów technicznych do wymagań ruchu, zwiększenie nośności, odnowy nawierzchni, budowy chodników i ścieżek rowerowych, zwłaszcza na terenach zabudowanych” oraz „Budowa nowych przepraw mostowych: na Wisłę (most północny i południowy), Józefowie, Płocku, Solcu n/Wisłą, Maciejowicach (alternatywnie Warka – Wilga); na Bugu: w Wyszkanie, Treblince k/Małkini Górnej, Kuzkach k/Siemiatycz”.</p>

	Projekt „Budowa drogi wojewódzkiej nr 627 na odc. od km 57+722 do km 60+778 wraz z budową mostu przez rzekę Bug i rozbiórką starego mostu” wpisuje się wprost w cele i kierunki zagospodarowania przestrzennego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego.
3	<p>Realizacja projektu „Budowa drogi wojewódzkiej nr 627 na odc. od km 57+722 do km 60+778 wraz z budową mostu przez rzekę Bug i rozbiórką starego mostu” wpisuje się wprost w:</p> <p>Cel operacyjny 4.1: Zwiększenie dostępności turystycznej województwa; Działanie 4.1.1.: Skorelowanie rozwoju sieci drogowej województwa z potrzebami rozwoju turystyki, przyczyniając się jednocześnie do osiągnięcia celu nadrzędnego Strategii Rozwoju Turystyki Województwa Mazowieckiego na lata 2007-2013.(str.14, str.122)</p> <p>Zrealizowanie zadania przyniesie poprawę dostępności terenów przyległych do drogi, w tym malowniczych terenów Doliny Dolnego Bugu oraz terenów bardzo ważnych z punktu historycznego (obóz zagłady w Treblince), co w znacznym stopniu przyczyni się do rozwoju turystyki i rekreacji.</p>
4	<p>Projekt o nazwie „Budowa drogi wojewódzkiej nr 627 na odc. od km 57+722 do km 60+778 wraz z budową mostu przez rzekę Bug i rozbiórką starego mostu” stanowi część zadania ujętego w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym Samorządu Województwa Mazowieckiego na lata 2009-2021 w części dotyczącej DRÓG w pozycji nr 37 o nazwie " Droga wojewódzka nr 627 relacji Ostrołęka - Sokołów Podlaski budowa nowego odcinka Małkinia - Kosów Lacki (po śladzie nieczynnej linii kolejowej i drogi powiatowej) wraz z budową mostu przez rzekę Bug". Ww. projekt wraz z niezbędnymi środkami na to zadanie w kwocie 80 000 000 będzie wydzielony i wprowadzony do WPI jako oddzielne zadanie. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie będzie wnioskował o wprowadzenie odpowiednich zmian w WPI przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w kwietniu 2009r.</p>
5	<p>Celem nadrzędnym polityki ekologicznej województwa mazowieckiego jest: „OCHRONA WALORÓW PRZYRODNICZYCH I POPRAWA STANDARDÓW ŚRODOWISKA”.</p> <p>Cele główne Programu obejmują między innymi:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Zmniejszenie zanieczyszczeń środowiska (dotyczy wód powierzchniowych i podziemnych, gleb, odpadów, powietrza atmosferycznego, hałasu i promieniowania elektromagnetycznego), -Utworzenie spójnego systemu obszarów chronionych, ochronę ekosystemów cennych pod względem przyrodniczym, ochronę i rozwój ekosystemów leśnych – str. 109, 110). <p>Priorytetami ekologicznymi są:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ochrona zasobów wodnych, ochrona przed powodzią i suszą, gospodarka wodno-ściekowa; -Racjonalna gospodarka odpadami, -Ochrona powietrza atmosferycznego przed zanieczyszczeniami, -Ochrona i zwiększanie zasobów przyrody, w szczególności biologicznej. <p>Poza w/w priorytetami ważne dla poprawy stanu środowiska naturalnego jest uwzględnienie w Programie m. inn. zadań dotyczących:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ochrony przed hałasem (w szczególności drogowym), -Ochrony powierzchni ziemi (gleby i zasobów surowców mineralnych). <p>W długoterminowej polityce na lata 2007-2014 (str. 113) określono cele główne , cele długoterminowe i cele strategiczne oraz kierunki działań, których podjęcie jest niezbędne dla poprawy stanu środowiska województwa mazowieckiego.</p> <p>Są wśród nich:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Zmniejszenie zanieczyszczeń środowiska, -Kontynuacja działań związanych z poprawą jakości wód, -Kontynuacja działań związanych z ochroną powierzchni ziemi, -Racjonalna gospodarka odpadami, -Kontynuacja działań związanych z poprawą jakości powietrza atmosferycznego, -Kontynuacja działań związanych z ochroną przed hałasem, <p>a także</p> <ul style="list-style-type: none"> -Prowadzenie proekologicznej polityki w dziedzinie transportu, -Utworzenie spójnego systemu obszarów chronionych <p>Realizacja projektu „Budowa drogi wojewódzkiej nr 627 na odc. od km 57+722 do km 60+778 wraz z budową mostu przez rzekę Bug i rozbiórką starego mostu” wpisuje się wprost w cele i kierunki działań polityki ekologicznej województwa mazowieckiego. Budowa prowadzona będzie przy zachowaniu wymagań i warunków określonych w „Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia” tak, aby ewentualny negatywny wpływ na środowisko był najmniejszy , zarówno w odniesieniu do segregowania i składowania odpadów, ograniczenia emisji zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i do ziemi jak i ograniczenia uciążliwości hałasu. Po zakończeniu realizacji, po upływie 1 roku, przeprowadzona zostanie analiza</p>

porealizacyjna w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu zastosowane będą odpowiednie środki ochrony.

D2 Zgodność z dokumentami strategicznymi o charakterze lokalnym (strategie rozwoju lokalnego, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, lokalne programy rewitalizacji, itp.)

D2.1.1 Dokument

Lp.	Nazwa dokumentu
1	Strategia Rozwoju Powiatu Ostrowskiego na lata 2004-2015 – Załącznik do Uchwały nr XII/87/04 Rady Powiatu w Ostrowii Mazowieckiej z dnia 25 marca 2004r.
2	Strategia Rozwoju Gminy Kosów Lacki do 2025 r.
3	Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Małkinia Górna

D2.1.2 Wskazanie odpowiedniego zapisu w dokumencie i uzasadnienie (wykazanie zgodności)

Ad.	Uzasadnienie
1	<p>Cele strategiczne Strategii Rozwoju Powiatu Ostrowskiego opisano na str.9 dokumentu:</p> <p>1. Cel strategiczny: trwały rozwój lokalnego rynku pracy w sferze produkcji i usług komercyjnych, pobudzanie i wspieranie aktywności gospodarczej, rozwój infrastruktury technicznej sprzyjającej rozwojowi przedsiębiorczości w powiecie.</p> <p>•Rozwój infrastruktury technicznej i komunalnej niezbędnej dla rozwoju małej i średniej przedsiębiorczości.</p> <p>2. Cel strategiczny: działania na rzecz poprawy efektywności i konkurencyjności rolnictwa, rozwoju przetwórstwa rolno-spożywczego oraz wielofunkcyjnego rozwoju terenów wiejskich.</p> <p>•Poprawa stanu infrastruktury technicznej na terenach wiejskich.</p> <p>Realizacja projektu „Budowa drogi wojewódzkiej nr 627 na odc. od km 57+722 do km 60+778 wraz z budową mostu przez rzekę Bug i rozbiórką starego mostu” wpisuje się wprost w cele strategiczne Strategii Rozwoju Powiatu Ostrowskiego na lata 2004-2015, które są zgodne z celami Priorytetu III Działania 3.1. RPO WM</p>
2	<p>Strategia Rozwoju Gminy Kosów Lacki w p. III (str.19) opisuje „Cele i programy rozwoju gminy”.</p> <p>Celem nadrzędnym jest poprawa warunków życia mieszkańców , celem przyrodniczym określono ochronę walorów środowiska przyrodniczego. Wymienia się także cel przestrzenny: kształtowanie ładu przestrzennego.</p> <p>Wśród programów rozwoju jest (str.23) Program rozwoju infrastruktury technicznej, w którym jednym z celów operacyjnych jest „Poprawa stanu technicznego dróg”.</p> <p>W planowanych i postulowanych zadaniach inwestycyjnych (str. 27) znalazła się budowa drogi wojewódzkiej (w miejscu nieczynnej linii kolejowej) stanowiącej fragment Wielkiej Obwodnicy Mazowsza, wraz z budową mostu na rzece Bug w ciągu tej drogi (most na terenie gminy Małkinia) jako inwestycja Samorządu Województwa Mazowieckiego.</p>
3	<p>Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Małkinia Górna określa w pkt.III System Infrastruktury Technicznej</p> <p>Główne kierunki rozwoju infrastruktury technicznej (str.7), w pkt. 3.1. System komunikacji – Sieć drogową.</p> <p>Plan przewiduje realizację projektów polegających na budowie i modernizacji dróg gminnych, wodociągowanie południowej i północnej części gminy, rozbudowie oczyszczalni ścieków wraz z siecią kanalizacyjną. Gmina będzie realizować projekty, które mają wpływ na zwiększenie atrakcyjności gospodarczej i inwestycyjnej obszaru objętego projektem oraz przyczynią się do wzrostu zatrudnienia (str.24).</p> <p>Celem nadrzędnym działań jest zrównoważony rozwój z poszanowaniem otaczającego środowiska naturalnego i z zachowaniem walorów przyrodniczych i kulturowych, który przyniesie poprawę warunków życia jej mieszkańców. Powinna być przy tym zachowana spójność gospodarcza i komunikacyjna gminy z regionem (str.31)</p> <p>Osiągnięcie celów podstawowych będzie możliwe poprzez realizację celów cząstkowych, wśród których wymieniono na pierwszym miejscu „zwiększenie dostępności komunikacyjnej do wszystkich sołectw gminy przez modernizację i budowę nowych dróg gminnych”.</p>

Suma kontrolna:5196bcc884ec351f4425879943b33c9f

Cele zadania „Budowa drogi wojewódzkiej nr 627 na odc. od km 57+722 do km 60+778 wraz z budową mostu przez rzekę Bug i rozbiórką starego mostu” są zgodne z Planem Rozwoju Lokalnego Gminy Małkinia Górna, służą lokalnej społeczności przyczyniając się do poprawy warunków ich życia, ułatwiając lokalną i regionalną komunikację.

JL

E Wpływ projektu na realizację polityk horyzontalnych

E1 Wpływ projektu na politykę równych szans i politykę zatrudnienia

E1.1 Wpływ projektu na politykę równych szans (maksymalnie 5000 znaków ze spacjami)

Projekt ma pozytywny wpływ na zagadnienia z zakresu polityki równych szans w aspekcie wyrównania szans dla niepełnosprawnych. Rozwiązania zastosowane w projekcie wpłyną na zniesienie barier architektonicznych umożliwiając osobom niepełnosprawnym korzystanie z drogi na równi z innymi jej użytkownikami. W trakcie robót budowlanych zostaną wykonane pochylnie w miejscach przejść dla pieszych ułatwiające niepełnosprawnym poruszanie się w ruchu drogowym.

E1.2 Wpływ projektu na politykę zatrudnienia (maksymalnie 3000 znaków ze spacjami)

Projekt ma pozytywny wpływ na politykę zatrudnienia. Zrealizowana inwestycja wpłynie na poprawę stanu zatrudnienia lokalnego. Nowo wybudowana droga przyczyni się do wzrostu dostępności terenów przyległych do drogi, co wpłynie na wzrost ich atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej. Jest to szansa na ożywienie gospodarcze, rozwój turystyki i rekreacji, które bezpośrednio przyczynią się do stworzenia nowych miejsc pracy oraz wzrostu zatrudnienia w regionie.

E2 Wpływ projektu na politykę społeczeństwa informacyjnego (maksymalnie 3000 znaków ze spacjami)

Projekt ma neutralny wpływ na politykę społeczeństwa informacyjnego. Budowa drogi nie ma żadnego związku z tą polityką.

E3 Polityka ochrony środowiska

E3.1 Wpływ projektu na politykę ochrony środowiska (maksymalnie 5000 znaków ze spacjami)

Projekt ma neutralny wpływ na politykę ochrony środowiska.

Ocena rozwiązań technicznych i technologicznych pozwala formułować wnioski o korzystnych warunkach miejscowych i możliwościach ograniczenia do bezpiecznego poziomu korzystania ze środowiska w trakcie realizacji zamierzonych robót. Uciążliwości związane z okresem budowy będą krótkotrwałe i odwracalne. Zasięg zagrożeń w czasie budowy jest ograniczony w czasie i przestrzeni – nie decyduje w sposób trwały o stanie środowiska w rejonie analizowanego obszaru lokalizacji przedsięwzięcia.

Na etapie eksploatacji brak jest znaczących zagrożeń.

W wydanej 6 maja 2008 r. „Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia” zostały podane w pkt II Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, w pkt. III Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym oraz w pkt. III Zobowiązania porealizacyjne.

Wymagania dotyczą :

1. Systemu odwodnienia drogi, który opiera się na ujęciu wód opadowych z korony drogi do ścieku zlokalizowanego pomiędzy jezdnią a ciągiem pieszo-rowerowym z wyprowadzeniem przykanalikami poza korpus drogi. Wstępne podczyszczanie wód opadowych zostanie przeprowadzone w studzienkach ściekowych z osadnikami. Ponadto planuje się na rowach przydrożnych systemu zastawek oczyszczających lub osadników o odpowiednio dobranych parametrach.

2. Wysokości mostu, z wyłączeniem konstrukcji pylonowej

Zaprojektowano most belkowy pięcioprzęsłowy o schemacie statycznym belki ciągłej. Przewidziano dźwigary główne o zmiennej wysokości 2,0/4,0m tj. blachownicę stalową zespoloną z żelbetową płytą pomostu grubości 21 cm. Posadowienie podpór przewidziano na palach wielkośrednicowych $f_i = 150$ cm. Most został zaprojektowany w klasie A wg normy PN-85/S-10030 tj. na obciążenie pojazdami o masie całkowitej 50 ton. Szerokości użytkowe: jezdnie 2x3,5, opaska na jezdni 2x0,5m,; chodnik pieszo-rowerowy 3,5m chodnik dla obsługi 0,9m.

Budowa nowego mostu nie zmieni rzeźby ukształtowania terenu zalewowego.

3. Oświetlenia mostu

Dopuszczono oświetlenie mostu przy użyciu latarni drogowych. Wykluczono iluminację. W „Warunkach wykorzystania terenu w fazie realizacji eksploatacji ...” określono zasady organizacji placu budowy, zaplecza budowy, organizacji zaplecza socjalno-sanitarnych, ewentualnej regulacji hydrotechnicznej rzeki Bug, segregowania i składowania odpadów, zabezpieczenia drzew znajdujących się w obrębie placu budowy, koniecznej ograniczonej

do minimum wycinki drzew i krzewów wraz z określeniem terminu ich usuwania, czasu prowadzenia prac oraz zabroniono stosowania nowych nasadzeń.

Ponadto zobowiązano inwestora do monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie hałasu na terenach podlegających ochronie oraz w zakresie populacji gąsiorka. Inwestor zobowiązany jest ponadto do monitorowania rozbijania się ptaków o przejeżdżające samochody oraz do wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem oraz ochrony ptaków, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary „Natura 2000 „Dolina Dolnego Bugu”.

Zgodnie z zapisem w „Decyzji” przy wypełnieniu zapisanych w sentencji warunków planowane przedsięwzięcie nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

Wymagania zapisane w sentencji zostały spełnione w projekcie i będą spełniane w trakcie i po realizacji.

Należy oczekiwać, że wpływ projektu na politykę ochrony środowiska będzie neutralny.

E3.2 Wpływ projektu na obszary Natura 2000 (maksymalnie 3000 znaków ze spacjami)

Obszary Specjalnej Ochrony (zgodnie z Dyrektywą RE 79/409/EWG w sprawie ochrony dzikich ptaków) oraz Specjalne Obszary Ochrony (zgodnie z Dyrektywą RE 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory)

Projekt ma neutralny wpływ na obszary Natura 2000. W rejonie przedsięwzięcia występuje obszar Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 – Dolina Dolnego Bugu PLB 140001, w tym Ostoja Nadbużańska PLB 140011. Zarówno „Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko” jak i „Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia” wykazały, że planowane przedsięwzięcie nie będzie miało większego wpływu na spójność i właściwe funkcjonowanie obszaru Natura 2000. Budowana droga przebiegać będzie po śladzie nieczynnej linii kolejowej w sąsiedztwie istniejącej drogi, która obecnie użytkowana z pewnymi ograniczeniami pełni rolę głównie w ruchu lokalnym. Budowa opierać się będzie więc o istniejącą już infrastrukturę drogową. Występujące na tym odcinku gatunki ptaków są już w dużym stopniu przyzwyczajone do negatywnych skutków antropopresji. Niektóre, bardziej wrażliwe gatunki już dawno opuściły teren w okolicy mostu i drogi. Dolina rzeki, a przede wszystkim samo koryto stanowi szlak migracyjny ptaków wodnoblotnych. W tej chwili szlak ten już jest przecięty mostem, do obecności którego ptaki musiały się przyzwyczać. Tak więc również dla ptaków migrujących opisywane przedsięwzięcie także nie powinno mieć większego wpływu. W przypadku gatunków stwierdzonych w strefie oddziaływania bezpośredniego (tj. gąsiorka i derkacza) istnieje obawa utraty wymaganych komponentów biotopu lęgowego, co może skutkować zmniejszeniem się liczby stanowisk w OSO „Dolina Dolnego Bugu” o jedno stanowisko dla gąsiorka i jedno dla derkacza, czyli poniżej 1% stanu populacji całej ostoi. Jest to strata marginalna, o ile w ogóle wystąpi. Należy brać pod uwagę również zmianę umiejscowienia w odniesieniu do obu gatunków, ponieważ w promieniu kilku kilometrów od obszaru inwestycji znajduje się duża powierzchnia potencjalnych biotopów. Dla gatunków związanych ze środowiskiem wodnym (bocian biały, błotniak stawowy i derkacz) kluczową sprawą jest utrzymywanie dotychczasowych reżimów wodnych w dolinie rzeki. W ramach prowadzonych działań nie przewiduje się działań zmieniających stosunki wodne i mogących mieć wpływ na ograniczenie żerowisk tych gatunków. Natomiast w przypadku stanowiska lęgowego gąsiorka, występującego również w strefie oddziaływania pośredniego, nastąpi zmiana charakteru zakrzaczeń tam występujących. Decyzją tzw. „środowiskową” zobowiązano inwestora do monitorowania populacji gąsiorka i w przypadku stwierdzenia jednoznacznego negatywnego wpływu na jego populację, do rozważenia możliwości odtworzenia biotopu lęgowego gąsiorka w postaci nasadzenia dwóch kęp krzewów kolczastych (dzikiej róży, tarniny klub głogu). W przypadku gatunków waloryzujących OSO Natura 2000 stwierdzonych w strefie oddziaływania pośredniego, przedsięwzięcie nie wpłynie istotnie na zmniejszenie ich populacji oraz nie wpłynie negatywnie na gatunki ptaków, dla których ochrony ten obszar został utworzony.

E3.3 Wpływ projektu na poprawę efektywności energetycznej (maksymalnie 3000 znaków ze spacjami)

Projekt ma neutralny wpływ na poprawę efektywności energetycznej.

Budowa drogi i mostu nie ma związku z rozwojem i wykorzystaniem alternatywnych źródeł energii i technologii.

F Wskaźniki realizacji celów projektu

F1 Wskaźniki produktu (narastająco)

Produkt	Jedn. miary	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Źródło informacji o wskaźniku
Długość wybudowanych dróg wojewódzkich	km			0,00	3,06						Protokół końcowego odbioru robót Protokół końcowego odbioru robót
Liczba wykonanych mostów i wiaduktów	szt.			0,00	1,00						

F2 Wskaźniki rezultatu

Rezultat	Jedn. miary	Wartość wskaźnika	Rok osiągnięcia	Źródło informacji o wskaźniku
Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich	PLN/rok	1 267 803,00	2011	Protokół pomiarów czasu przejazdu na odcinku Matkonia Górna - Kosów Lacki

fid

G Finanse

G1 Dochód generowany przez projekt

 Projekt nie generuje dochodu

G1.1 Wartość zdyskontowanego dochodu netto generowanego przez projekt (DNR)

W przypadku projektu nie generującego dochodu pole G1.1 nie jest wypełniane!

G1.2 Wartość zdyskontowanego kosztu inwestycji (DIC)

G1.3 Wysokość kosztów kwalifikowanych

77 412 020,15

G1.4 Procent dofinansowania wskazany przez Wnioskodawcę

85,00 (%)

G1.5 Możliwy do uzyskania procent wnioskowanej dotacji z EFRR

0,00 (%)

W przypadku projektu nie generującego dochodu pole G1.5 nie jest wypełniane!

G2 Montaż finansowy

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Razem
G.2.1 Wydatki/koszty kwalifikowane	0,00	0,00	48 441 102,36	28 970 917,79	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77 412 020,15
G.2.2 Wydatki/koszty niekwalifikowane	959 408,00	0,00	2 426 364,98	1 180 406,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4 566 179,01
Dokumentacja projektowa projektu netto	786 400,00									786 400,00
Podatek VAT 22%	173 008,00									173 008,00
Roboty dodatkowe			1 988 823,75							1 988 823,75
Podatek VAT 22%			437 541,23							437 541,23
Wykonawstwo-roboty uzupełniające				967 545,93						967 545,93
Podatek VAT 22%				212 860,10						212 860,10
G.2.3 Całkowita wartość projektu	959 408,00	0,00	50 867 467,34	30 151 323,82	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	81 978 199,16
G.2.4 Środki prywatne	0,00									0,00
G.2.5 Wkład krajowy publiczny	959 408,00	0,00	9 692 530,34	4 362 473,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15 014 412,01
Środki publiczne	Budżet państwa									
	Budżet JST	959 408,00	4 820 000,00							4 820 000,00
	województwa		4 872 530,34	4 362 473,67						10 194 412,01
	powiatu									0,00
	Inne									0,00
G.2.6 Wkład krajowy	959 408,00	0,00	9 692 530,34	4 362 473,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15 014 412,01
G.2.7 Wkład wspólnotowy (z EFRR)			41 174 937,00	24 625 280,12						65 600 217,12
G.2.8 Wydatki kwalifikowalne objęte pomocą publiczną										
G.2.9 Wydatki kwalifikowalne nie objęte pomocą publiczną	0,00	0,00	48 441 102,36	28 970 917,79	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77 412 020,15
G.2.9.1 Pomoc de minimis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
G.2.9.2 Inne	0,00	0,00	48 441 102,36	28 970 917,79	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77 412 020,15
Studium wykonalności netto			22 000,00							22 000,00
Podatek VAT 22%			4 840,00							4 840,00
Wykonawstwo netto			38 479 202,17	23 136 073,39						61 615 275,56
Podatek VAT 22%			8 465 424,49	5 089 936,13						13 555 360,62
Inżynier kontraktu netto			1 202 459,44	802 740,56						1 805 200,00
Podatek VAT 22%			264 541,06	132 602,91						397 143,97
Promocja projektu netto			2 160,00	7 840,00						10 000,00
Podatek VAT 22%			475,20	1 724,80						2 200,00

G3 Cross-financing

 Planowany cross-financing

0.6

H Pomoc publiczna

NIE

Metodologia obliczenia

H1 Pomoc de minimis udzielona Beneficjentowi w ciągu ostatnich 3 lat

Wysokość udzielonej pomocy (w zł)
0,00

H2 Pomoc publiczna inna niż de minimis udzielona Beneficjentowi

Wysokość udzielonej pomocy (w zł)
0,00



I Partnerstwo w ramach projektu

Istnieje partnerstwo

NIE

P.L

J Oświadczenia Beneficjenta

J1 Trwałość projektu

Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, że zgodnie z art.57 ust. 1 Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1260/1999, w terminie pięciu lat (a w przypadku MŚP w terminie trzech lat) od zakończenia rzeczowej realizacji projektu, nie zostanie poddany on zasadniczym modyfikacjom mającym wpływ na jej charakter lub warunki jego realizacji lub powodującym uzyskanie nieuzasadnionej korzyści oraz wynikającym ze zmiany charakteru własności elementu infrastruktury albo z zaprzestania działalności produkcyjnej.

TAK

J2 Promocja projektu

Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, że działania informacyjno - promocyjne n.t. projektu poprowadzone będą zgodnie z przepisami Rozporządzenia Komisji (WE) nr 1828/2006 z dnia 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

TAK

J3 Podatek VAT

Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, że realizując projekt nie będę mógł odzyskać w żaden sposób poniesionego kosztu podatku VAT, którego wysokość została określona w kategorii wydatki kwalifikowalne w formularzu wniosku o dofinansowanie.
Jednocześnie zobowiązuję się do zwrotu zrefundowanej w ramach projektu części poniesionego podatku VAT, jeżeli zaistnieją przesłanki umożliwiające odzyskanie tego podatku?. (Por. z art. 91 ust. 7 Ustawy o podatku od towarów i usług z dnia 11 marca 2004 r. Dz.U. 2004, Nr 54, poz. 535 z późn. zm.)

TAK

J4 Zakaz podwójnego finansowania tych samych wydatków

Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, że realizując powyższy projekt:

- nie zrefundowano tego samego wydatku w ramach dwóch różnych projektów współfinansowanych ze środków funduszy strukturalnych lub Funduszu Spójności;
- nie zrefundowano kosztów podatku VAT ze środków funduszy strukturalnych lub Funduszu Spójności, a następnie nie odzyskano tego podatku ze środków budżetu państwa zgodnie z Ustawą o podatku od towarów i usług z dnia 11 marca 2004 r. z późn. zm.;
- nie zakupiono środka trwałego z udziałem środków dotacji krajowej a następnie nie zrefundowano kosztów amortyzacji tego środka trwałego w ramach funduszy strukturalnych lub Funduszu Spójności;
- nie otrzymano refundacji ze środków funduszy strukturalnych lub Funduszu Spójności na wydatek, który wcześniej został sfinansowany z preferencyjnej pożyczki ze środków publicznych oraz nie dokonano niezwłocznego zwrotu zrefundowanej części tej pożyczki.

TAK

fl

J5 Pomoc publiczna

J5.1 Stosowanie Pomocy publicznej

Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, że powyższy projekt będzie realizowany zgodnie z prawodawstwem unijnym w zakresie stosowania Pomocy publicznej oraz z właściwymi rozporządzeniami krajowymi.

NIE DOTYCZY

J5.2 Wykluczenie z ubiegania się o dofinansowanie i obowiązek zwrotu pomocy publicznej wydany przez Komisję Europejską

Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, że realizując powyższy projekt:

- nie podlegam wykluczeniu o którym mowa w art. 211 Ustawy o finansach publicznych z dnia 30 czerwca 2005 r. (Dz.U.Nr 249, poz. 2104, z późn. zm.)
- nie ciąży na mnie obowiązek zwrotu pomocy publicznej wydany przez Komisję Europejską.

TAK

J6 Oświadczenie o niekaralności

J6.1 Oświadczenie o niekaralności dla osób fizycznych

Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, że nie jestem przedsiębiorcą, który został skazany prawomocnym wyrokiem za przestępstwo: składania fałszywych zeznań, przekupstwa, przeciwko mieniu, wiarygodności dokumentów, obrotem pieniędzmi i papierami wartościowymi, przeciwko systemowi bankowemu, karnoskarbowe albo inne związane z wykonywaniem działalności gospodarczej lub popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych.

NIE DOTYCZY

J6.2 Oświadczenie niekaralności dla osób prawnych

Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, że jako członek lub reprezentant organu zarządzającego (wykonawczego)/ wspólnik/ kierownik jednostki organizacyjnej nie zostałem skazany prawomocnym wyrokiem za przestępstwo: składania fałszywych zeznań, przekupstwa, przeciwko mieniu, wiarygodności dokumentów, obrotem pieniędzmi papierami wartościowymi, przeciwko systemowi bankowemu, karnoskarbowe albo inne związane z wykonywaniem działalności gospodarczej lub popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych.

TAK

J7 Oświadczenie o zabezpieczeniu wkładu własnego i posiadaniu środków niezbędnych na realizację projektu

Oświadczenie Beneficjenta

J7.1 Oświadczam, że posiadam wystarczające środki finansowe na zrealizowanie projektu.

TAK



J7.2 Oświadczam, że zagwarantuję środki finansowe na pokrycie 100 % wydatków do czasu uzyskania refundacji poniesionych wydatków. (nie dotyczy podmiotów, które uzyskały prawo do zaliczki)

TAK

J8 Oświadczenie o niezaleganiu ze składkami ZUS, podatkami i innymi wymaganymi prawem daninami publicznym

Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, iż nie zalegam z uiszczeniem podatków, opłat, składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne i innych danin publicznych wymaganych prawem.

TAK

J9 Oświadczenie stosowaniu PZP

Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, iż wszelkie działania w ramach projektu związane z podejmowaniem zamówień publicznych będą realizowane zgodnie z prawem wspólnotowym oraz z Ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2006 r. Nr. 164, poz. 1163 z późn. zm.).

TAK

J10Uzupełnienie wniosku

Oświadczenie Beneficjenta

Z chwilą, kiedy poprawnie działający generator wniosków zostanie uruchomiony, zobowiązuję się do ponownego wypełnienia i złożenia wniosku, zgodnie z procedurą przewidzianą w Regulaminie Konkursu obowiązującym w momencie składania zaktualizowanego wniosku.

TAK

J11Uzupełnienie załączników

Oświadczenie Beneficjenta

Zobowiązuję się do dostarczenia w terminie wynikającym z harmonogramu przygotowania dokumentacji projektu, wszystkich załączników wymaganych w II etapie, zgodnie z Regulaminem Konkursu.

TAK

J12

Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, iż informacje zawarte w niniejszym wniosku oraz w dołączonych do niego zgodnie z wykazem załączników dokumentach są zgodne z prawdą. Jednocześnie oświadczam, iż jestem świadomy/-a praw i obowiązków związanych z realizacją Projektu finansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007-2013, a w przypadku pozytywnego rozpatrzenia niniejszego wniosku zobowiązuję się do osiągnięcia i utrzymania celów i planowanych efektów Projektu.

TAK

0-1

K Wykaz załączników

- Projekt zgłoszony do konkursu z preselekcją
 Projekt zgłoszony do konkursu bez preselekcji

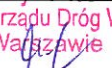
LP	Nazwa załącznika	Występuje
I etap oceny		
1.	Harmonogram przygotowania dokumentacji projektu.	
Inne załączniki		
1.	Studium wykonalności / biznesplan.	TAK
2.	Załącznik 1a - formularz do wniosku o dofinansowanie w zakresie oceny oddziaływania na środowisko zgodnie z wytycznymi Ministra Rozwoju Regionalnego dotyczącymi postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.	TAK
3.	Zaświadczenie organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000 (pismo Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska nr RDOŚ -14-WPN-II-MT-6633-1-382/09 z dnia 26 marca 2009r.) - zgodnie z wytycznymi Ministra Rozwoju Regionalnego dotyczącymi postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.	TAK
4.	Dokumentacja w zakresie oceny oddziaływania na środowisko - zgodnie z wytycznymi Ministra Rozwoju Regionalnego dotyczącymi postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.	TAK
5.	Wyciąg z dokumentacji technicznej, mapy, szkice lokalizacyjne / Specyfikacja istotnych warunków zamówienia	TAK
6.	Program funkcjonalno - użytkowy (w przypadku projektów typu zaprojektuj i wybuduj)	NIE DOTYCZY
7.	Dokumenty dotyczące zagospodarowania przestrzennego (kopia decyzji o warunkach zabudowy lub kopia decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji lub wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego)	TAK
8.	Dokumenty potwierdzające zabezpieczenie środków finansowych na wkład własny i środków finansowych niezbędnych do realizacji projektu	TAK
9.	Dokument potwierdzający formę prawną beneficjenta	TAK
10.	Dokument upoważniający osobę / osoby do reprezentowania wnioskodawcy	TAK
11.	Dokument potwierdzający prawo dysponowania nieruchomością	TAK
12.	Dokumenty niezbędne do oceny finansowej kondycji Wnioskodawcy / Beneficjenta: - bilans i rachunek zysków i strat lub sprawozdanie finansowe za ostatni zamknięty rok obrotowy; w przypadku jst - opinia składu orzekającego RIO o sprawozdaniu z wykonania budżetu za ostatni rok lub uchwała o przyjęciu budżetu (bez załączników finansowych), uproszczone sprawozdanie finansowe (bilans i rachunek zysków i strat za ostatni zamknięty rok obrotowy)	TAK
13.	Kopia zawartej umowy (porozumienia lub inego dokumentu) określająca role w realizacji projektu, wzajemne zobowiązania stron, odpowiedzialność wobec dysponenta środków unijnych (jeśli dotyczy)	NIE DOTYCZY
14.	Poświadczenia o współfinansowaniu projektu przez instytucje partycypujące finansowo w kosztach (jeśli dotyczy)	NIE DOTYCZY
15.	Inne niezbędne załączone dokumenty wymagane prawem lub kategorią projektu, tj. Decyzja nr 25/2008 z dnia 03.10.2008r. pozwolenie na budowę	TAK
16.	Inne dokumenty istotne z punktu widzenia beneficjenta, tj. oświadczenie Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie o kwalifikowalności VAT	TAK

Dane osoby (osób) upoważnionej do podpisania wniosku i reprezentowania beneficjenta

Wyrazam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych zawartych we wniosku aplikacyjnym na potrzeby MJWPU zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych .
(Dz. U. z 2002 r. nr 101, poz. 926 ze zm.)

Adam Krzysztof Struzik
Imię i nazwisko

Marszałek
Stanowisko

p.o. Dyrektora
Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich
w Warszawie

mgr inż. Zbigniew Piastrowski
Podpis

26.01.2011

Suma kontrolna:5196bcc884ec351f4425879943b33c9f

Data2009-03-27

Handwritten signature