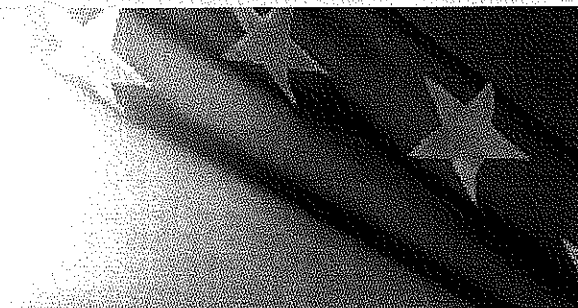


Numer kancelaryjny 1619/09



**PROGRAM
REGIONALNY**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Miejsce na pieczętkę

WNIOSEK

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

Nr wniosku zarejestrowanego w systemie informatycznym **RPO/03676/09/3.1**

Numer wniosku w KSI **RPMA.03.01.00-14-471/09**

Status wniosku **Zatwierdzony formalnie**

Sygnatura sprawy **MJWPU.420-1364/09**

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

„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 617 relacji Przasnysz – Ciechanów na całej długości, tj. od km 0+000 do km 23+885”

A4 Nazwa Beneficjenta

Samorząd Województwa Mazowieckiego

A5 Planowany okres realizacji projektu

Od:2007-12-24

Do:2011-12-31

A6 Zestawienie finansowe

Całkowita wartość projektu

59 260 515,29

Suma kontrolna: db2e7a37ea34809855d0c59ecaebb9b9

Wydatki/koszty kwalifikowalne	57 298 873,64	
Poziom dofinansowania	85,00	%
Kwota dofinansowania (EFRR i Budżet państwa)	48 704 042,59	
Wkład wspólnotowy (EFRR)	48 704 042,59	
Budżet państwa	0,00	
Środki prywatne	0,00	

Jan

B Informacje o Beneficjencie

B1 Nazwa Beneficjenta

Samorząd Województwa Mazowieckiego

B2 Forma prawna

wspólnota samorządowa

B2.1 Rodzaj przedsiębiorstwa

B2.2 Wyliczenie wielkości przedsiębiorstwa

B2.2.1 Przedsiębiorstwo zależne

B2.2.2 Zatrudnienie

B2.2.3 Obrót/bilans za ostatni zamknięty rok obrotowy

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

JS

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

B8.1 Imię i nazwisko
Adam Krzysztof Struzik

B8.2 Stanowisko lub funkcja
Marszałek Województwa Mazowieckiego

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

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

Jan

C Opis projektu

C1 Opis ogólny projektu (maksymalnie 7000 znaków ze spacjami)

Przedmiotem projektu jest „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 617 relacji Przasnysz – Ciechanów na całej długości, tj. od km 0+000 do km 23+885”. Rzeczywisty zakres rzeczowy (cała długość ciągu drogowego) po dokonaniu geodezyjnych pomiarów sytuacyjnych to odcinek od km 0+000 do km 23+900,31 - do granicy pasa drogowego drogi krajowej Nr 60 – ul. Pułtуска w Ciechanowie – bez przebudowy skrzyżowania z drogą krajową. Ze względu na wcześniej zawarte umowy i uzyskane decyzje dla zadania „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 617 relacji Przasnysz – Ciechanów na całej długości, tj. od km 0+000 do km 23+885” tytuł projektu pozostawiono bez zmian. Inwestycja natomiast obejmować będzie cały odcinek, czyli do km 23+900,31.

Dokumentacja projektowa została podzielona na 3 części:

Część I – odcinek drogi leżący na terenie powiatu przasnyskiego, tj. od km 0+000 do km 7+169,17

Część II – odcinek drogi leżący na terenie gmin: Opinogóra i Ciechanów, powiat ciechanowski, tj. od km 7+169,17 do km 20+725,81

Część III – odcinek drogi leżący na terenie gminy miejskiej Ciechanów, powiat ciechanowski, tj. od km 20+725,81 do km 23+990,31.

Zakres rzeczowy projektu obejmuje:

1. Studium Wykonalności

2. Roboty budowlane

2.1. Z zakresu branży drogowej:

- wzmocnienie konstrukcji istniejącej jezdni drogi o nawierzchni bitumicznej (obciążenie 100 kN/os)
- rozbudowa odcinków drogi o przekroju ulicznym,
- przebudowa i budowa zatok autobusowych, przeznaczonych dla obsługi komunikacji zbiorowej,
- przebudowa i budowa chodników i ciągów pieszo – rowerowych na odcinkach ulicznych,
- budowa chodników zlokalizowanych „za rowem” – na odcinkach szlakowych,
- przebudowa i budowa skrzyżowań z drogami bocznymi,
- przebudowa skrzyżowania z drogą woj. nr 544 Mława – Przasnysz – budowa skrzyżowania skanalizowanego,
- przebudowa skrzyżowania z drogą woj. nr 616 Ciechanów – Grudusk – budowa ronda,
- uporządkowanie systemu odwodnienia powierzchniowego drogi, w tym budowa rowów krytych na odcinkach zakrycia rowów przydrożnych,
- uporządkowanie oznakowania poziomego i pionowego,

2.2. Z zakresu branży mostowej:

- przebudowa 3 mostów na przepusty stalowe (klasa obciążenia B),
- przebudowa przepustów betonowych/żelbetowych (rurowe, płytowe, sklepienie) na przepusty stalowe (klasa obciążenia B) - 21 sztuk,
- budowa przepustu stalowego (klasa obciążenia B) – 1 sztuk.

2.3. Z zakresu branży sanitarnej:

- budowa kanalizacji deszczowej:

- w m. Przasnysz (kd 250 - 630 mm) – długość 1261 m,
- w m. Wola Wierzbowska (kd 250 - 350 mm) – długość 304 m,
- w m. Ciechanów (kd 300 - 600 mm) – długość 1668 m
- budowa urządzeń ekologicznych (separatory koalascencyjne wraz z osadnikami),
- w m. Przasnysz – separator + osadnik – 1 kpl.
- w m. Wola Wierzbowska – separatory zintegrowane – 2 kpl.
- w m. Ciechanów – separatory zintegrowane – 2 kpl.

- przebudowa (zabezpieczenie) kolidujących urządzeń wodociągowych,

- przebudowa (zabezpieczenie) kolidujących urządzeń gazowych,

2.4. Z zakresu branży elektrycznej:

- rozbudowa oświetlenia drogowego w m. Przasnysz, Skierki, Turowo, Łaguny, Wola Wierzbowska, Kołaki Budzyno, Rąbież, Bacze, Dzbonie, Jałowa Wieś, Przedwojewo, Ciechanów,

- przebudowa (zabezpieczenie) kolidujących urządzeń energetycznych,

2.5. Z zakresu branży telekomunikacyjnej:

- przebudowa (zabezpieczenie) kolidujących urządzeń telekomunikacyjnych,

2.6. Z zakresu branży kolejowej:

- przebudowa skrzyżowania linii kolei wąskotorowej (Mławska Kolej Dojazdowa) z drogą wojewódzką nr 617 – przejazd akt. D,

2.7. Z branży zieleni:

- wycinka drzew kolidujących z projektowanym zakresem robót drogowych oraz nasadzenia nowych drzew i krzewów.

3. Nadzór inwestorski
4. Promocję projektu.

Szczegółowe rozwiązania techniczne dotyczące rozbudowy drogi zawiera dokumentacja projektowa.

Czynności podjęte przez Beneficjenta:

- grunt dla inwestycji zostanie pozyskany na mocy tzw. Specustawy" tj. „Ustawy z dnia 25 lipca 2008 r. o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz o zmianie niektórych ustaw” (Dz.U. z dn. 26 sierpnia 2008 r.).
- zakończono czynności związane z opracowaniem dokumentacji projektowej,
- uzyskano decyzje:
 - a) decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji - Dec. nr 8/06 z dnia 05.12.2006, postanowienie z dn.15.12.2008 r.,decyzja z dnia 16.03.2009 r.,
 - b) decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego nr 24-CP/05/06 z dn.27.03.2006 r. oraz nr 52/07 z dnia 18.05.2007 r.,
 - c) decyzja - pozwolenie wodnoprawne z dn.29.07.2008 r. oraz decyzja z dn. 27.08.2008 r.,
 - d) decyzja nr 1/2009 z dn. 06.07.2009 r. - zezwolenie na realizację inwestycji drogowej,
- opracowano studium wykonalności,
- trwa procedura przetargowa na wyłonienie wykonawcy robót budowlanych - przewidywany termin podpisania umowy – październik 2009r.
- trwa procedura przetargowa na wyłonienie inżyniera kontraktu, przewidywany termin podpisania umowy – październik 2009r.

Istniejące ryzyko dla realizacji projektu to wadliwe oraz nieterminowe wykonanie przedmiotu umowy. W celu wykluczenia powyższych zagrożeń Beneficjent zatrudni zespół 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 przasnyski	Czernice Borowe	Turowo
Powiat przasnyski	Przasnysz	Przasnysz, Gołany
Powiat przasnyski	Przasnysz - miasto	Przasnysz
Powiat ciechanowski	Opinogóra Górna	Łaguny, Woła Wierzbowska, Kołaki, Budzyno, Rąbież, Bacze, Dzbonie, Jąłowa Wieś, Przedwojewo
Powiat ciechanowski	Ciechanów	Ciechanów
Powiat ciechanowski	Ciechanów - miasto	Ciechanów

Gmina wiejska/wiejsko-miejska do 5 000 mieszkańców

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

C4 Cel projektu i uzasadnienie potrzeby jego realizacji (maksymalnie 7000 znaków ze spacjami)

Przedmiotem projektu jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 617 relacji Przasnysz – Ciechanów, leżącej w północnej części województwa mazowieckiego, łączącej się z drogami krajowymi nr 50 i nr 60 w miejscowości Ciechanów i drogami wojewódzkimi nr 544 i 599 w miejscowości Przasnysz.

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 617 pomiędzy Przasnyszem a Ciechanowem nie posiada normatywnych parametrów właściwych dla drogi wojewódzkiej. Szerokość jezdni wynosi od 6,2 m do 9,2 m, a 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. Utrudnienia dojazdu do lokalnych ośrodków administracji, zakładów pracy, szkół, ośrodków zdrowia itp. powodują wielkie niezadowolenie wśród lokalnej społeczności.

Realizacja projektu polegającego na rozbudowie drogi zaspokoi potrzeby lokalnej społeczności oraz przyczyni się do poprawy spójności ekonomicznej, społecznej i przestrzennej regionu.

Poprawa parametrów technicznych drogi wpłynie znacząco na komfort i bezpieczeństwo jazdy dla wszystkich jej użytkowników, przyczyni się do skrócenia czasu przejazdu oraz zmniejszenia wypadkowości. Nastąpi poprawa bezpieczeństwa pieszych użytkowników drogi oraz rowerzystów poprzez budowę nowych i rozbudowę istniejących chodników, ciągów pieszo – rowerowych oraz przejść dla pieszych oraz budowę nowych i rozbudowę istniejących zatok autobusowych i budowę pętli autobusowych.

Realizacja projektu przyczyni się również do poprawy jakości powiązań infrastruktury drogowej o znaczeniu regionalnym z krajowym układem transportowym, poprawy dostępności i zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej terenów, dla których analizowany odcinek drogi wojewódzkiej nr 617 Przasnysz - Ciechanów stanowi główny ciąg komunikacyjny. Stworzy to warunki sprzyjające ożywieniu gospodarczemu na terenie problemowym, co w efekcie przełoży się na powstawanie nowych miejsc pracy i możliwość poprawy warunków życia mieszkańców.

Rozbudowa drogi wpłynie także na uporządkowanie gospodarki ściekowej poprzez budowę i modernizację kanalizacji deszczowej.

Z uwagi na znaczenie drogi wojewódzkiej nr 617 w układzie komunikacyjnym Mazowsza planowana realizacja w szerszej perspektywie skutkować będzie większą dostępnością i lepszą jakością usług w zakresie regionalnego transportu publicznego oraz wpływać będzie na rozwój infrastruktury Mazowsza.

C5 Stan istniejący - opis problemów i potrzeb (maksymalnie 7000 znaków ze spacjami)

Droga Ciechanów-Przasnysz jest ważnym elementem sieci drogowej w północnej części województwa mazowieckiego, w szczególności istotnym odgałęzieniem drogi krajowej nr 60 w kierunku północnym i północno-wschodnim, w kierunku Mazur. Droga 617 stanowi:

- połączenie siedzib powiatów przasnyskiego i ciechanowskiego w województwie mazowieckim,
- połączenie sieci drogowej gminnej i powiatowej z siecią dróg krajowych,
- obsługę przyległego terenu,

-obsługę lokalnego i częściowo tranzytowego ruchu turystycznego pomiędzy Mazowszem, Kurpiami i Mazurami.

Droga nie ma alternatywy lokalizacyjnej, gdyż w najprostszy geometryczny sposób łączy ważne węzły: Ciechanów i Przasnysz.

Obecny stan techniczny tej drogi jest zły.

Jezdnia

Szerokość jezdni jest zróżnicowana na całej długości i wynosi miejscami od 6,2 m do 9,2 m. Stan techniczny nawierzchni jezdni wg S.O.S.N. (System Oceny Stanu Nawierzchni) został zaklasyfikowany jako D, czyli wymaga natychmiastowej interwencji. Typowe uszkodzenia nawierzchni to koleiny połączone z obniżeniem krawędzi (obłamania) oraz spękania podłużne. Istniejąca konstrukcja nawierzchni jest nieprzystosowana dla pojazdów o nacisku 100 kN/oś.

Chodniki

Występują fragmentarycznie bezpośrednio przy jezdni o szerokości ok. 1,5–2,25 m po stronie lewej i ok. 2,8-3,8 m po stronie prawej drogi.

Stan techniczny chodników – bardzo zły.

Pobocza gruntowe

Szerokość poboczy gruntowych wynosi 1,60 m.

Obiekty inżynierskie

Na analizowanym odcinku znajdują się 3 obiekty mostowe i 28 przepustów.

Odwodnienie drogi

Na odcinku od km 0+000 do km 0+425 istnieje kanalizacja deszczowa. Na pozostałych odcinkach odwodnienie jest powierzchniowe, a istniejące rowy wymagają renowacji.

Infrastruktura techniczna w pasie drogowym

W pasie drogowym zlokalizowane są następujące urządzenia infrastruktury technicznej:

- kable telefoniczne,
- kable energetyczne,
- napowietrzne linie energetyczne,
- sieci wodociągowe z przyłączami,
- sieci gazowe,
- kanalizacja deszczowa i sanitarna.

Skrzyżowania i zjazdy

Na analizowanym odcinku drogi występuje 28 skrzyżowań z drogami publicznymi: krajowymi, wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi. Są to skrzyżowania zwykłe i skanalizowane.

Występuje również skrzyżowanie z wąskotorową linią kolejową.

Występują liczne zjazdy z drogi na tereny przyległe.

Problemy techniczne

Szerokość jezdni i pasów ruchu jest zmienna, a na części przebiegu drogi nienormatywna.

Pobocza gruntowe są zawyżone lub zaniżone w stosunku do jezdni i zniszczone. Taki stan rzeczy nie pozwala na swobodne i bezpieczne korzystanie z poboczy, zarówno przez pieszych jak i samochody. Skutkuje to obniżeniem poziomu bezpieczeństwa użytkowników drogi.

Brak chodników dla pieszych na odcinkach przechodzących przez miejscowości.

System rowów drogowych wymaga odtworzenia, oczyszczenia i regulacji.

Część przystanków autobusowych nie posiada zatok, co stwarza niekorzystne warunki dla pojazdów ruchu drogowego oraz niebezpieczeństwo dla pasażerów korzystających z transportu publicznego.

Na części skrzyżowań drogi wojewódzkiej nr 617 z innymi drogami nie jest zapewnione pole widoczności przy zbliżaniu się do drogi głównej. Powoduje to obniżenie bezpieczeństwa uczestników ruchu. Konieczne są korekty geometrii i oczyszczenia tzw. trójkąta widoczności.

Stan techniczny nawierzchni jezdni wymaga natychmiastowej interwencji. Typowe uszkodzenia nawierzchni to koleiny połączone z obniżeniem krawędzi (obłamania) oraz spękania podłużne powodujące obniżenie komfortu podróżowania oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Istniejąca konstrukcja nawierzchni jest nieprzystosowana dla pojazdów o nacisku 100 kN/oś.

Niedostateczne parametry techniczne analizowanej drogi oraz zły stan techniczny powoduje, że droga nie spełnia założonych zadań w regionalnym układzie drogowym, w szczególności:

- nie zapewnia odpowiedniej dostępności komunikacyjnej regionu, szczególnie obszarów położonych w bezpośrednim otoczeniu drogi;
- nie zapewnia szybkiego i bezpiecznego powiązania pomiędzy ośrodkami centralnymi a pozostałymi obszarami województwa;
- nie zapewnia szybkiego i bezpiecznego dostępu do sieci dróg krajowych;
- nie zapewnia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa użytkownikom drogi.

Na podstawie przeprowadzonej analizy otoczenia Projektu zdefiniowano problemy, które realizacja Projektu ma rozwiązać:

gd

1. Zatrzymanie procesu marginalizacji społecznej i przestrzennej obszarów położonych na Mazowszu poza aglomeracją warszawską poprzez ułatwienie połączenia pomiędzy Ciechanowem - czterdziestosześcioletnim miastem, pełniącym rolę regionalnego ośrodka życia społecznego, kulturalnego i gospodarczego oraz Przasnyszem siedzibą władz powiatu przasnyskiego.
2. Poprawa dostępności komunikacyjnej obszaru, poprzez dogodne połączenie z drogami krajowymi nr 60 i nr 57.
3. Spowodowanie wzrostu gęstości zaludnienia na obszarach wiejskich i zatrzymanie procesu wyludniania się tych obszarów spowodowanego utrudnionym dostępem do podstawowych usług i pozarolniczego rynku pracy, gdyż:
 - w większości przypadków w Ciechanowie i Przasnyszu mieszczą się największe zakłady pracy zlokalizowane na terenach obu powiatów;
 - zlokalizowane placówki oświatowe na terenie miasta Ciechanowa i Przasnysza umożliwiają dostęp do edukacji na terenie powiatów, zwłaszcza szkolnictwa wyższego i mogą przeciwdziałać relatywnie niskiemu poziomowi wykształcenia na terenach wiejskich.
4. Powstrzymanie wpływu złego stanu drogi na niekorzystną tendencję pogłębiających się różnic w rozwoju gospodarczym (wartość PKB na 1-go mieszkańca) oraz w liczbie osób bezrobotnych (stopa bezrobocia) pomiędzy obszarem metropolii warszawskiej i pozostałej części województwa będzie możliwe gdyż:
 - poprawią się powiązania producentów rolnych z rynkiem produktów rolno-spożywczych i zakładami przetwórstwa rolno-spożywczego zlokalizowanymi w Ciechanowie i Przasnyszu;
 - ułatwiony zostanie dostęp do walorów historycznych (zlokalizowanych w Ciechanowie, Przasnyszu i Opinogórze) i turystycznych (szlaki rowerowe zlokalizowane w okolicach Przasnysza), co przyczyni się do rozwoju bazy turystycznej i wzrostu zatrudnienia oraz liczby turystów odwiedzających region;
 - poprawa standardu połączenia pomiędzy dwoma ośrodkami gospodarczymi zlokalizowanymi w Ciechanowie i Przasnyszu będzie miała wpływ na rozwój istniejących i powstawanie nowych podmiotów gospodarczych, a także na napływ inwestycji zewnętrznych, w tym kapitału zagranicznego. Droga przyniesie poprawę dostępu do placówek opieki zdrowotnej, a w szczególności zlokalizowanego w Ciechanowie Szpitala Wojewódzkiego i mieszczących się w nim poradni specjalistycznych oraz szpitala mieszczącego się w Przasnyszu.

C6 Zasięg oddziaływania projektu i jego wpływ na gospodarkę regionu

Uzasadnienie (maksymalnie 5000 znaków ze spacjami)

Droga wojewódzka nr 617 to połączenie Ciechanowa (jednego z głównych miast Mazowsza i centrum subregionu) oraz Przasnysza, siedzib powiatów i głównych ośrodków obsługi mieszkańców. To połączenie sieci drogowej gminnej i powiatowej z siecią dróg krajowych z drogami krajowymi nr 57 i 60 oraz drogami wojewódzkimi nr 544 i 616.

Rozbudowa drogi wpłynie bezpośrednio na poprawę powiązań pomiędzy ośrodkami regionalnymi i pozostałymi obszarami województwa. Nastąpi wzmocnienie sieci powiązań regionalnych i zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu. W efekcie realizacji projektu nastąpi także poprawa środowiska naturalnego poprzez zmniejszenie poziomu hałasu i wibracji dzięki likwidacji nierówności nawierzchni, a także zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów, a tym samym kosztów pracy.

Rozbudowana droga obsługiwać będzie przyległe tereny 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.

Droga obsługiwać będzie lokalny i częściowo tranzytowy ruch turystyczny pomiędzy Mazowszem a Mazurami. Nastąpi usprawnienie podróży na istotnym szlaku komunikacyjnym regionu umożliwiającym dojazd do terenów doskonałych do wypoczynku i rekreacji o dużych walorach przyrodniczych, tj. Mazur, Kurpi i Podlasia.

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

Oddziaływanie projektu będzie regionalne; wpływ na gospodarkę regionu będzie bezpośredni.

C7 Innowacyjność projektu

Uzasadnienie (maksymalnie 5000 znaków ze spacjami)

Rozbudowana droga wojewódzka nr 617 stanowić będzie ulepszony w stosunku do istniejącego produkt, który korzystnie zmieni warunki jazdy i bezpieczeństwo podróżnych i pieszych oraz w szerszej perspektywie poprawi warunki życia lokalnej społeczności. Poprawa parametrów technicznych drogi oraz budowa nowych i rozbudowa istniejących chodników, ciągów pieszo – rowerowych, przejść dla pieszych, budowa nowych i rozbudowa istniejących zatok autobusowych, budowa pętli autobusowych wpłyną znacząco na komfort

Ju

i bezpieczeństwo jazdy dla wszystkich jej użytkowników, przyczyni się do skrócenia czasu przejazdu oraz zmniejszenia wypadkowości.

Realizacja projektu przyczyni się również do poprawy jakości powiązań infrastruktury drogowej o znaczeniu regionalnym z krajowym układem transportowym, poprawy dostępności i zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej terenów, dla których analizowany odcinek drogi wojewódzkiej nr 617 Przasnysz - Ciechanów stanowi główny ciąg komunikacyjny.

Rozbudowa drogi wpłynie także na uporządkowanie gospodarki ściekowej poprzez budowę i modernizację kanalizacji deszczowej.

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 rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 617 jest komplementarny z innymi inwestycjami drogowymi przewidzianymi do realizacji przez Beneficjenta ze środków własnych, umieszczonymi w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym Województwa Mazowieckiego przyjętego Uchwałą Sejmiku Nr 89/09 z dnia 6 lipca 2009 roku:

- Droga wojewódzka nr 544 Obwodnica Mławy - Rozbudowa drogi z obiektami inżynierskimi i towarzyszącą infrastrukturą. Termin realizacji 2008-2016.
- Droga wojewódzka nr 615 odcinek Ciechanów - skrzyżowanie z drogą nr 544 - Rozbudowa drogi z obiektami inżynierskimi i towarzyszącą infrastrukturą. Termin realizacji 2009-2014.

Dodatkowo projekt jest komplementarny z przewidzianym do realizacji zadaniem pn.: „Poprawa regionalnego systemu transportowego przez budowę w Ciechanowie pętli łączącej drogi krajowe nr 50 i 60, drogi wojewódzkie nr 617 i 615 oraz siedem dróg powiatowych”.

Rozbudowa drogi 617 jest powiązana z realizowanymi przez Beneficjenta następującymi projektami finansowanymi ze środków własnych, tj.:

- Remont nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 615 na odc. od km 15+100 do km 17+100 na terenie Gm. Stupsk.
- umowa nr 309/W/RZ/2009 z 15.06.2009r,
- wartość brutto 648.963,75 zł
- Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 616 Rembielin – Ciechanów na odcinku od km 15+210 do km 16+800 (Gmina Krzynowłoga Mała).
- umowa nr 168/W/RZ/2009 z 09.04.2009r.
- wartość brutto 1.558.233,41 zł
- Przebudowa istniejącego mostu żelbetowego na przepust z rur stalowych spiralnie karbowanych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 544 Przasnysz – Ostrołęka w km 128+852 w miejscowości Łazy, pow. makowski.
- umowa nr 269/W/RZ/2009 z 26.05.2009r
- wartość brutto 666.120,00 zł
- Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 544 ul. Żwirki w Mławie w zakresie nawierzchni i odwodnienia na odcinku od km 75+546 do km 76+262.
- umowa nr 322/W/RZ/2009 z 16.06.2009r.
- wartość brutto 3.654.030,54 zł.

Projekt jest komplementarny z projektem zrealizowanym przez Generalną Dyрекcję Dróg i Autostrad, tj.:

- Remont nawierzchni drogi krajowej Nr 60 na odc. Raciż – Głinojeck – Ciechanów od km 90+000 do km 106+050 (nowy km 109+529 do 125+579) oraz od km 112+200 do km 118+500 (nowy 131+709 do km 138+003).
- numer umowy: projekt Nr 2003/004-379.05.19
- wartość całkowita: 3.948.445 euro
- realizowany z programu PHARE SSG 2003.

Projekt rozpoczęty w październiku 2004r. zakończony w czerwcu 2006r.

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 części północnej województwa mazowieckiego.

Jed

D Zgodność z dokumentami strategicznymi

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

D1.1 Dokument

Lp.	Nazwa dokumentu
1	Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020 (aktualizacja).
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 2009-2021.
5	Wieloletni Program Inwestycyjny Samorządu Województwa Mazowieckiego na lata 2009-2021.

D1.2 Wskazanie odpowiedniego zapisu w dokumencie i uzasadnienie (wykazanie zgodności z celami i kierunkami)

Ad.	Uzasadnienie
1	<p>Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego Do Roku 2020 stanowi uaktualnienie dokumentu uchwalonego w 2001 roku i jej treść wpisuje się w opracowane przez rząd Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 oraz założenia ramowe Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015.</p> <p>Jako nadrzędny cel rozwoju Mazowsza w SRWM przyjęto „wzrost konkurencyjności gospodarki i równoważenie rozwoju społeczno-gospodarczego w regionie jako podstawę poprawy jakości życia mieszkańców”.</p> <p>Analizowany projekt wpisuje się w jeden z celów strategicznych, które przyczynią się do realizacji celu głównego – „Poprawa spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej regionu w warunkach zrównoważonego rozwoju”. Osiągnięcie celów strategicznych będzie możliwe dzięki realizacji jednego z pięciu celów pośrednich – „Stymulowanie rozwoju funkcji metropolitalnych Warszawy”. Projekt rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 617 odpowiada następującemu kierunkowi działań, wyznaczonemu dla tego celu pośredniego – „Wzmocnienie powiązań Warszawy z otoczeniem regionalnym, krajowym i międzynarodowym”, Działania w które wpisuje się analizowany projekt to:</p> <ul style="list-style-type: none"> • poprawie powiązań drogowo-kolejowych z ośrodkami subregionalnymi (Radomiem, Siedlcami, Płockiem, Ostrołęką i Ciechanowem) oraz w obszarze metropolitalnym Warszawy, poprzez dostosowanie sieci drogowej i kolejowej do wymogów normatywnych (parametry, nośność, itp.); • uzupełnieniu pasm przyspieszonego rozwoju otaczających ciągi komunikacyjne o sieć powiązań z ośrodkami powiatowymi, opartą na regionalnych i lokalnych liniach kolejowych oraz drogach wojewódzkich i powiatowych, uzupełniających połączenia podstawowe
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.in. poprzez: <ul style="list-style-type: none"> • wzmocnienie 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 wzmocnienie 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”.</p> <p>Projekt „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 617 relacji Przasnysz – Ciechanów na całej długości, tj. od km 0+000 do km 23+885” wpisuje się dokładnie w cele i kierunki zagospodarowania przestrzennego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego.</p>
3	<p>Realizacja projektu „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 617 relacji Przasnysz – Ciechanów na całej długości, tj. od km 0+000 do km 23+885” wpisuje się 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 oraz do głównych miast tj. Ciechanowa i Przasnysza, co w znacznym stopniu przyczyni się do rozwoju turystyki i rekreacji</p>
4	<p>Projekt o nazwie „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 617 relacji Przasnysz – Ciechanów na całej długości, tj. od km 0+000 do km 23+885” stanowi zadanie ujęte w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym Samorządu Województwa Mazowieckiego na lata 2009-2021 w części dotyczącej DROG w pozycji nr 52 o nazwie „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 617 relacji Przasnysz – Ciechanów na całej długości, tj. od km 0+000 do km 23+885”. Na ww. projekt przeznaczone zostały środki w kwocie 100.000.000,00 zł.</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, a także -Prowadzenie proekologicznej polityki w dziedzinie transportu, -Utworzenie spójnego systemu obszarów chronionych <p>Realizacja projektu „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 617 relacji Przasnysz – Ciechanów na całej długości, tj. od km 0+000 do km 23+885” wpisuje się w cele i kierunki działań polityki ekologicznej województwa mazowieckiego. Rozbudowa 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</p>

realizacji, po upływie 1 roku, przeprowadzona zostanie analiza 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 Dokument

Lp.	Nazwa dokumentu
1	Strategia Rozwoju Powiatu Przasnyskiego na lata 2008-2020
2	Strategią Rozwoju Powiatu Ciechanowskiego do roku 2020

D2.2 Wskazanie odpowiedniego zapisu w dokumencie i uzasadnienie (wykazanie zgodności)

Ad.	Uzasadnienie
1	<p>W „Strategii Rozwoju Powiatu Przasnyskiego na lata 2008-2020” określono m.in. następujące cele strategiczne: (str. 61, 62, 63)</p> <ul style="list-style-type: none"> - poprawa jakości życia mieszkańców, - poprawa spójności przestrzennej, społecznej i gospodarczej <p>oraz cele pośrednie, w tym zwiększenie konkurencyjności oraz atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej powiatu.</p> <p>Realizacja celu nastąpi poprzez kierunki:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.1. Wzmocnienie infrastruktury drogowej powiatu 1.2. Tworzenie dogodnych warunków dla lokalizacji przedsięwzięć gospodarczych oraz wzmocnienia potencjału innowacyjnego powiatu 1.3. Wspomaganie przedsiębiorczości mieszkańców powiatu 1.4. Promocja i zwiększanie atrakcyjności turystycznej i rekreacyjnej powiatu <p>Wzmocnienie infrastruktury drogowej powiatu powinno obejmować następujące działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kontynuowanie przebudowy i modernizacji dróg powiatowych (ok. 250 km) w celu osiągnięcia w 2020 r. wskaźnika 100% dróg dostosowanych do obowiązujących standardów technicznych, - Współdziałanie z samorządem województwa mazowieckiego w zakresie podnoszenia standardów technicznych połączeń obwodowych w regionie, w tym w szczególności: tzw. „Wielkiej Obwodnicy Mazowsza” w paśmie dróg subregionalnych nr 544 (Brodnica – Przasnysz - Ostrołęka) i nr 617 (Przasnysz-Ciechanów) oraz drogi wojewódzkiej nr 614 (Przasnysz-Mława), - Współdziałanie z Krajową Dyрекcją Dróg i Autostrad w zakresie przebudowy drogi krajowej nr 57 (Pułtusk – Bartoszyce), - Inspirowanie władz krajowych i wojewódzkich w zakresie budowy korytarza transportowego Warszawa – Kaliningrad, - Współdziałanie z gminami w zakresie budowy i modernizacji dróg gminnych tworzących połączenia obwodowe z drogami powiatowymi oraz realizacji programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach zarządzanych przez powiat, - Kontynuowanie budowy ścieżek rowerowych i utworzenie w perspektywie do roku 2020 systemu rowerowych szlaków turystycznych (o łącznej długości około 200 km) zintegrowanego z siecią tras rowerowych „Zielonego Szlaku Rowerowego Północnego Mazowsza”. <p>Jako Przedsięwzięcie priorytetowe w „Strategii Rozwoju Powiatu Przasnyskiego na lata 2008-2020” zapisano (str. 76):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rozwój subregionalnej infrastruktury drogowej, które realizowane będzie w oparciu o cztery projekty infrastruktury drogowej. Efekty realizacji tych projektów przyczynią się do poprawy standardu i jakości regionalnej sieci drogowej oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, wpłyną na poprawę płynności ruchu, a co za tym idzie zmniejszenie hałasu i emisji spalin. Przyczynią się do zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej, turystycznej i rekreacyjnej terenów powiatu. Ułatwią komunikację zarówno mieszkańcom, jak i wszystkim innym użytkownikom drogi. <p>Projekt „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 617 relacji Przasnysz – Ciechanów na całej długości, tj. od km 0+000 do km 23+885” wpisuje się wprost w cele i działania</p>

Strategii Rozwoju Powiatu Przasnyskiego na lata 2008-2020 , które są zgodne z celem głównym i celami szczegółowymi Priorytetu III Regionalnego Programu Operacyjnego województwa Mazowieckiego na lata 2007-2013.

2	<p>W „Strategii Rozwoju Powiatu Ciechanowskiego” określa się następujące cele długookresowe/strategiczne:</p> <ol style="list-style-type: none">1.poprawa jakości życia i pracy mieszkańców powiatu;2.zwiększenie konkurencyjności powiatu na Mazowszu, w kraju oraz w układzie europejskim;3.dążenie do spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej powiatu;4. ugruntowanie pozycji Ciechanowa jako ośrodka subregionalnego na Mazowszu. (str.37) <p>Urzeczywistnianie celów strategicznych następować powinno poprzez realizację m.in. następujących celów operacyjnych:</p> <ol style="list-style-type: none">1.rozwoj i doskonalenie kapitału społecznego;2.modernizacja i rozwój infrastruktury technicznej;3.rozwoj obszarów wiejskich przy zachowaniu walorów środowiska przyrodniczego <p>Cel 2. Modernizacja i rozwój infrastruktury technicznej (str. 38,39) Wysoka jakość i funkcjonalność infrastruktury technicznej, obejmującej systemy komunikacyjne (drogowe i kolejowe), pewność ciągłego zaopatrzenia w energię, efektywna gospodarka wodna i wodno-ściekowa, stanowiąc mogą istotny zespół czynników rozwoju, zarówno gospodarczego jak i społecznego. W wymiarze gospodarczym taki stan infrastruktury może sprzyjać zainteresowaniu inwestorów oraz procesom innowacyjnym. W szerszym wymiarze społecznym może stać się istotnym źródłem postępu cywilizacyjnego a w wymiarze lokalnym może sprzyjać skutecznej walce z bezrobociem, umożliwiając poprawę warunków życia ludności. W celu stopniowego osiągnięcia tych efektów podejmowane będą następujące działania:</p> <ul style="list-style-type: none">•osiągnięcie obowiązujących standardów technicznych dróg powiatowych, między innymi w wyniku współdziałania samorządu powiatowego z samorządem województwa i samorządami gmin oraz sąsiednich powiatów a także poprzez efektywne wykorzystywanie środków pomocowych UE;•poprawa systemu funkcjonalnych powiązań głównych dróg powiatowych z drogami wojewódzkimi i krajowymi oraz z drogami gminnymi;•usprawnienie powiązań komunikacyjnych Ciechanowa z Warszawą: drogowych - w tym między innymi poprzez nowo ukształtowany ciąg drogowy wzdłuż linii kolejowej E65 na kierunku Ciechanów-Nasielsk oraz kolejowych. <p>Cel 3. Rozwoj obszarów wiejskich, przy zachowaniu walorów środowiska przyrodniczego (str. 40) Cel realizowany będzie poprzez rozwój infrastruktury transportowej oraz technicznej na obszarach wiejskich, obejmujący: usprawnianie powiązań dróg powiatowych i gminnych (wiejskich). Działania priorytetowe w ramach celu 2 (str. 45, 46) Modernizacja i rozwój infrastruktury technicznej:</p> <ul style="list-style-type: none">•podnoszenie standardów technicznych dróg powiatowych, między innymi poprzez współdziałanie samorządu powiatowego z samorządami gmin, samorządem województwa i samorządami sąsiednich powiatów a także poprzez efektywne wykorzystywanie środków pomocowych UE; <p>Projekt „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 617 relacji Przasnysz – Ciechanów na całej długości, tj. od km 0+000 do km 23+885” wpisuje się wprost w cele Strategii Rozwoju Powiatu Ciechanowskiego do roku 2020, które są zgodne z celem głównym i celami szczegółowymi Priorytetu III Regionalnego Programu Operacyjnego województwa Mazowieckiego na lata 2007-2013.</p>
---	---

fu

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) Pozytywny

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) Pozytywny

Projekt ma pozytywny wpływ na politykę zatrudnienia. Rozbudowa drogi bezpośrednio wpłynie na ogólny poziom zatrudnienia, natomiast pośrednio wpłynie na poprawę stanu zatrudnienia lokalnego. Droga o lepszych parametrach technicznych 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) Neutralny

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

E3 Polityka ochrony środowiska

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

Projekt ma neutralny wpływ na politykę ochrony środowiska. Rozbudowa drogi nie powoduje ani w czasie realizacji ani eksploatacji zagrożeń środowiskowych wykraczających poza obecne warunki.

W wydanej 5 grudnia 2006r. „Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia” nr 8/06 zostały określone konieczne do spełnienia warunki.

W pkt 2 „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 okresie realizacji i eksploatacji” zapisano iż należy:

- zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami, w tym minimalizować ilość wytworzonych odpadów, składować je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach chroniących środowisko przed przedostawaniem się do niego substancji szkodliwych oraz zapewnić sprawny odbiór odpadów lub ich ponowne wykorzystanie,
- zabezpieczyć wody w rowach przed zasypywaniem w wyniku prowadzonych prac oraz ww. wody i wody gruntowe przed zanieczyszczeniami wypłukiwanymi ze stosowanych materiałów, wyciekami z maszyn i pojazdów używanych przy przebudowie drogi,
- ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, zaś drzewa nie przeznaczone do wycięcia, znajdujące się w obrębie pasa roboczego, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem w wyniku prowadzonych robót.

W okresie eksploatacji nie należy stosować herbicydów w miejscach gdzie droga krzyżuje się z ciekami wodnymi a roślinność na odcinkach po 50,0 m z każdej strony mostu lub przepustu wolno usuwać ręcznie lub kosić.

W pkt. 3 „Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym” zapisano iż należy:

- zaprojektować system odwodnienia i odprowadzenia wód i ścieków opadowych z terenu przebudowywanej drogi z uwzględnieniem ochrony wód podziemnych i powierzchniowych oraz
- przystosować drogę do migracji zwierząt.

W pkt. 6 zapisano wymóg wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie jego oddziaływania na tereny wymagające ochrony przed hałasem.

Analizę należy wykonać po upływie jednego roku od oddania obiektu do użytkowania i przedstawić jej wyniki w terminie maksimum 6 miesięcy od zakończenia pomiarów.

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

Neutralny

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.

Przedsięwzięcie realizowane będzie poza obszarem ochronionym Natura 2000. Najbliższy obszar specjalnej ochrony ptaków (obszar PLB 140007 Puszcza Biała) znajduje się w odległości około 40 km na południowy – wschód, a obszar ochrony siedliskowej (obszar PLH 140810 rezerwat lesny Olszyny Rumockie)w odległości około 30 km w kierunku północno – zachodnim.

W fazie realizacji przedsięwzięcia i po jej zakończeniu nie przewiduje się oddziaływania na obszary Natura 2000.

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

Neutralny

Projekt ma neutralny wpływ na poprawę efektywności energetycznej.

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

gd

F Wskaźniki realizacji celów projektu

F1 Wskaźniki produktu (narastające)

(narastająco)

Produkt	Jedn. miary	rok 2007	rok 2008	rok 2009	rok 2010	rok 2011	rok 2012	rok 2013	rok 2014	rok 2015	Zródło informacji o wskaźniku
Długość przebudowanych dróg wojewódzkich	km			0,00	0,00	23,88					Protokół końcowego odbioru robót
Liczba wybudowanych skrzyżowań	szk.			0,00	0,00	3,00					Protokół końcowego odbioru robót

F2 Wskaźniki rezultatu

Rezultat	Jedn. miary	Wartość wskaźnika	Rok osiągnięcia	Zródło informacji o wskaźniku
Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich	PJ/rok	2 900 496,00	2012	Protokoły pomiarów czasu przejazdu na odcinku Przyszysz - Gietanów

gud

G.a Finanse

G1

G1.1 Pomoc publiczna Pomoc de minimis

G1.2 Uzasadnienie

G1.3 Pomoc de minimis udzielona Beneficjentowi w ciągu 3 lat

Wysokość udzielonej pomocy (w PLN):

G1.4 Nowa inwestycja (nie dotyczy pomocy de minimis)

G2 Montaż finansowy

RPI		Procentowy poziom dofinansowania				%			Razem
		rok 2007	rok 2008	rok 2009	rok 2010	rok 2011	rok 2012	rok 2013	
G2.a.1	Wydatki/koszty kwalifikowalne								
G2.a.2	Wysokość dofinansowania								
G2.a.3	Środki publiczne	Budżet państwa							
		Budżet JST	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		Inne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
G2.a.4	Środki prywatne								
G2.a.5	Wkład wspólnotowy (EFRR)								
G2.a.6	Wydatki/koszty niekwalifikowane								
G2.a.7	Wkład krajowy publiczny								
G2.a.8	Wkład krajowy								
G2.a.9	Ogółem								

De minimis		Procentowy poziom dofinansowania				%			Razem
		rok 2007	rok 2008	rok 2009	rok 2010	rok 2011	rok 2012	rok 2013	
G2.a.1	Wydatki/koszty kwalifikowalne								
G2.a.2	Wysokość dofinansowania								
G2.a.3	Środki publiczne	Budżet państwa							
		Budżet JST	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		Inne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
G2.a.4	Środki prywatne								
G2.a.5	Wkład wspólnotowy (EFRR)								
G2.a.6	Wydatki/koszty niekwalifikowane								
G2.a.7	Wkład krajowy publiczny								
G2.a.8	Wkład krajowy								
G2.a.9	Ogółem								

Doradcze		Procentowy poziom dofinansowania				%			Razem
		rok 2007	rok 2008	rok 2009	rok 2010	rok 2011	rok 2012	rok 2013	
G2.a.1	Wydatki/koszty kwalifikowalne								
G2.a.2	Wysokość dofinansowania								
G2.a.3	Środki publiczne	Budżet państwa							
		Budżet JST	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		Inne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
G2.a.4	Środki prywatne								
G2.a.5	Wkład wspólnotowy (EFRR)								
G2.a.6	Wydatki/koszty niekwalifikowane								
G2.a.7	Wkład krajowy publiczny								
G2.a.8	Wkład krajowy								
G2.a.9	Ogółem								

G4 Planowany cross-financing

92

G.b Finanse

G1

G1.1 Pomoc publiczna Pomoc de minimis

G1.2 Uzasadnienie

G1.3 Pomoc de minimis udzielona Beneficjentowi w ciągu 3 lat

Wysokość udzielonej pomocy (w PLN):

G1.4 Nowa inwestycja (nie dotyczy pomocy de minimis)

G2 Montaż finansowy

G2 b

Procentowy poziom dofinansowania %

	rok 2007	rok 2008	rok 2009	rok 2010	rok 2011	rok 2012	rok 2013	Razem
G2.b.1 Wydatki/koszty kwalifikowalne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
G2.b.2 Wysokość dofinansowania	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
G2.b.3 Środki publiczne								
Budżet państwa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Budżet JST	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Inne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
G2.b.4 Środki prywatne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
G2.b.5 Wkład współinwestycyjny (EFRR)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
G2.b.6 Wydatki/koszty niekwalifikowane	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
G2.b.7 Wkład krajowy publiczny	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
G2.b.8 Wkład krajowy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
G2.b.9 Ogółem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

G3 b Dochód generowany przez projekt - dotyczy projektów nie objętych pomocą publiczną i pomocą de minimis

G3.1 Całkowita wartość projektu	0,00	PLN
G3.2 Wartość kosztów kwalifikowanych (EC)	0,00	PLN
G3.3 Zdyskontowana wartość kosztów kwalifikowanych (koszt inwestycji) (DIC)	0,00	PLN
G3.4 Stopa dyskontowa	5	%
G3.5 Okres referencyjny		lata
G3.6 Zdyskontowana wartość rezydualna		PLN
G3.7 Zdyskontowany przychód netto (DNR)		PLN
G3.8 Maksymalny wydatek kwalifikowany (Max EE=DIC-DNR)	0,00	PLN
G3.9 Luka finansowa (R=(DIC-DNR)/DIC)	0,00	%
G3.10 Kwota decyzji (DA=EC * R)	0,00	PLN
G3.11 Procent dofinansowania wskazany w SZOP RPO WM (Max Crpa)	85	%
G3.12 Maksymalna kwota dofinansowania (Dotacja UE = DA * Max Crpa)	0,00	PLN
G3.13 Maksymalny procent dofinansowania (Dotacja UE/EC)	0,00	%
G3.14 Wnioskowana kwota dofinansowania (Dotacja UE = DA * Max Crpa)		PLN
G3.15 Wnioskowany procent dofinansowania (Dotacja UE / EC)		%

G4 Planowany cross-financing

jed

G.c Finanse

G1

G1.1 Pomoc publiczna Pomoc de minimis

G1.2 Uzasadnienie

G1.3 Pomoc de minimis udzielona Beneficjentowi w ciągu 3 lat

Wysokość udzielonej pomocy (w PLN):

G1.4 Nowa inwestycja (nie dotyczy pomocy de minimis)

G2 Montaż finansowy

G2.c

G2.c.1	Procentowy poziom dofinansowania						Razem	
	rok 2007	rok 2008	rok 2009	85,00 rok 2010	% rok 2011	rok 2012		rok 2013
Wydatki/koszty kwalifikowalne	0,00	61 000,00	24 400,00	26 918 239,42	30 235 234,22	0,00	0,00	57 298 873,64
1. Studium Wykonalności - netto		50 000,00	20 000,00					70 000,00
VAT 22%/VAT 23%		11 000,00	4 400,00					15 400,00
2. Roboty drogowe + oznakowanie - netto				15 169 158,38	16 307 337,35			31 476 495,73
VAT 22%/VAT 23%				3 337 214,84	4 202 369,84			7 539 584,68
3. Roboty mostowe + przepusty - netto				2 360 075,85	1 177 605,46			3 537 681,31
VAT 22%/VAT 23%				519 216,68	270 476,22			789 692,90
4. Roboty kanalizacyjne - netto				3 257 164,93	3 312 202,88			6 569 367,81
VAT 22%/VAT 23%				716 576,23	759 232,09			1 475 808,32
5. Przebudowa/zabezpiecz. wodociągów - netto				102 574,62	215 826,51			318 401,13
VAT 22%/VAT 23%				22 566,42	48 827,75			71 394,17
6. Przebudowa gazociągów - netto					371 011,75			371 011,75
VAT 22%/VAT 23%					81 622,58			81 622,58
7. Roboty elektryczne - netto				86 075,16	394 104,24			480 179,40
VAT 22%/VAT 23%				21 136,54	89 011,67			110 148,21
8. Roboty telekomunikacyjne - netto				151 374,19	7 367,06			158 741,25
VAT 22%/VAT 23%				33 302,32	1 832,42			35 134,74
9. Branża kolejowa - netto				176 667,55				176 667,55
VAT 22%/VAT 23%				38 866,86				38 866,86
10. Inżynier Kontraktu - netto				751 040,00	848 980,00			1 600 000,00
VAT 22%/VAT 23%				165 228,80	194 646,40			359 875,20
11. Promocja projektu - netto					9 918,70			9 918,70
VAT 22%/VAT 23%					2 281,30			2 281,30
G2.c.2 Wysokość dofinansowania	0,00	51 850,00	20 740,00	22 880 503,50	25 750 949,09	0,00	0,00	48 704 042,59
G2.c.3 Środki publiczne								
Budżet państwa								0,00
Budżet JST	1 412 209,28	270 955,16	291 287,20	4 037 735,92	4 544 285,13			10 556 472,70
Inna								0,00
G2.c.4 Środki prywatne								0,00
G2.c.5 Wkład wspólniczy (EFRR)		51 850,00	20 740,00	22 880 503,50	25 750 949,09			48 704 042,59
G2.c.6 Wydatki/koszty niekwalifikowane	1 412 209,28	306 945,16	242 487,20	0,00	0,00	0,00	0,00	1 961 641,64
12. Dokumentacja techniczna - netto	1 157 548,60	251 594,39	198 760,00					1 607 902,99
VAT 22%	254 660,69	55 350,77	43 727,20					353 738,66
G2.c.7 Wkład krajowy publiczny	1 412 209,28	270 955,16	291 287,20	4 037 735,92	4 544 285,13			10 556 472,70
G2.c.8 Wkład krajowy	1 412 209,28	270 955,16	291 287,20	4 037 735,92	4 544 285,13			10 556 472,70
G2.c.9 Ogółem	1 412 209,28	367 945,16	266 887,20	28 918 239,42	30 235 234,22	0,00	0,00	59 260 515,29

G3 Dochód generowany przez projekt - dotyczy projektów nie objętych pomocą publiczną i pomocą de minimis

G3.1 Całkowita wartość projektu	59 260 515,29	PLN
G3.2 Wartość kosztów kwalifikowanych (EC)	57 298 873,64	PLN
G3.3 Zdyskontowana wartość kosztów kwalifikowanych (koszt inwestycji) (DIC)	50 670 037,13	PLN
G3.4 Stopa dyskontowa	5	%
G3.5 Okres referencyjny		lata
G3.6 Zdyskontowana wartość rezydualna		PLN
G3.7 Zdyskontowany przychód netto (DNR)		PLN
G3.8 Maksymalny wydatek kwalifikowany (Max EE=DIC-DNR)	50 670 037,13	PLN
G3.9 Luka finansowa (R=(DIC-DNR)/DIC)	100,00	%
G3.10 Kwota decyzji (DA=EC * R)	57 298 873,64	PLN
G3.11 Procent dofinansowania wskazany w SZOP RPO WM (Max Crpa)	85	%
G3.12 Maksymalna kwota dofinansowania (Dotacja UE = DA * Max Crpa)	48 704 042,59	PLN
G3.13 Maksymalny procent dofinansowania (Dotacja UE/EC)	85,00	%
G3.14 Wnioskowana kwota dofinansowania (Dotacja UE = DA * Max Crpa)	48 704 042,59	PLN
G3.15 Wnioskowany procent dofinansowania (Dotacja UE / EC)	85,00	%

G4 Planowany cross-financing

94

H Partnerstwo w ramach projektu

Istnieje partnerstwo

NIE

gpl

I Oświadczenia Beneficjenta

I1 Oświadczenie dot. rzetelności dokumentacji projektowej

Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, że zgodnie z moją najlepszą wiedzą i dobrą wiarą informacje zawarte we wniosku o dofinansowanie oraz załączonych do niego dokumentach są prawdziwe a kwota dofinansowana stanowi minimum niezbędne dla realizacji projektu.

TAK

I2 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 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 finansowej 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

I3 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 Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności oraz rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Regionalnego

TAK

I4 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 kwalifikowane w formularzu wniosku od 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 z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz.U. 2004. Nr 54, poz. 535, z późn. zm.)

TAK

I5 Zakaz podwójnego finansowania tych samych wydatków

Oświadczenie Beneficjenta

gł

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 z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz.U. 2004. Nr 54. poz. 535, 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 refundowanej części tej pożyczki
- od momentu podpisania umowy o dofinansowanie nie będę ubiegał się o refundację kosztów zawartych w niniejszym projekcie ze środków Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności oraz nie ubiegam się o zrefundowanie tych samych kosztów w ramach różnych projektów złożonych w odpowiedzi na niniejszy konkurs.

TAK

16 Pomoc publiczna

16.1 Stosowanie Pomocy publicznej i pomocy de minimis

Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, że powyższy projekt będzie realizowany zgodnie z prawodawstwem unijnym w zakresie stosowania Pomocy publicznej lub pomocy de minimis oraz w oparciu o właściwe przepisy krajowe.

NIE DOTYCZY

16.2 Wykluczenie z ubiegania się o dofinansowanie

Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, że realizując powyższy projekt nie podlegam wykluczeniu o którym mowa w art. 211 ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych.
W przypadku zaistnienia sytuacji wykluczającej mnie z możliwości otrzymania dofinansowania na podstawie art. 211 ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych niezwłocznie poinformuję o tym Instytucję Zarządzającą i Instytucję Pośredniczącą II.

TAK

16.3 Obowiązek zwrotu pomocy publicznej wydanej przez Komisję Europejską

Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, że nie ciąży na mnie obowiązek zwrotu pomocy publicznej wydany przez Komisję Europejską.

TAK

16.4 Oświadczenie dot. trudnej sytuacji ekonomicznej

Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, iż nie jestem przedsiębiorcą znajdującym się w trudnej sytuacji ekonomicznej w rozumieniu pkt. 9-11 Komunikatu Komisji w sprawie wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw (Dz. Urz. UE C 244 z 01.10.2004).

TAK

gcl

16.5 Oświadczenie dot. nieotrzymania pomocy publicznej

Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, że nie otrzymałem wcześniej pomocy publicznej/de minimis w ramach wydatków ujętych w niniejszym projekcie.

TAK

17 Oświadczenie o niekaralności

17.1 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

17.2 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 i papierami wartościowymi, przeciwko systemowi bankowemu, karnoskarbowe albo inne związane z wykonywaniem działalności gospodarczej lub popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych.

TAK

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

Oświadczenie Beneficjenta

18.1 Oświadczam, że zagwarantuję wystarczające środki finansowe na pokrycie wkładu własnego na zrealizowanie projektu zgodnie z prawodawstwem krajowym i unijnym.

TAK

Oświadczenie Beneficjenta

18.2 Oświadczam, że zagwarantuję środki finansowe na pokrycie 100 % wydatków związanych z realizacją projektu do czasu uzyskania refundacji.

TAK

19 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.

ged

TAK

I10 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.

TAK

I11 Oświadczenie dot. kontroli zamówień publicznych

Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, że przed dniem złożenia niniejszego wniosku o dofinansowanie zawarto umowę o udzielenie zamówienia publicznego związanego z realizacją niniejszego projektu, stosując procedury przewidziane Ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych. W związku z powyższym zobowiązuję się poddać kontroli przed podpisaniem umowy o dofinansowanie niniejszego projektu w zakresie prawidłowości przedmiotowego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

TAK

I12 Oświadczenie dot. udzielania informacji na potrzeby ewaluacji

Oświadczenie Beneficjenta

Wyrażam zgodę na udzielanie informacji na potrzeby ewaluacji (ocen), przeprowadzanych przez Instytucję Zarządzającą, Instytucję Pośredniczącą II lub inną uprawnioną instytucję lub jednostkę organizacyjną.

TAK

I13 Uzupełnienie załączników

Oświadczenie Beneficjenta

Zobowiązuję się do dostarczenia, wszystkich załączników wymaganych na dalszych etapach weryfikacji wniosku o dofinansowanie w terminach określonych w Regulaminie konkursu.

TAK

I14 Zobowiązanie do osiągnięcia i utrzymania celów projektu

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

Jan

J 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.	NIE DOTYCZY
II etap oceny		
1.	Studium wykonalności / biznesplan.	TAK
2.	Dokument związany z oceną oddziaływania na środowisko.	TAK
3.	Wyciąg z dokumentacji technicznej, mapy, szkice lokalizacyjne/ Specyfikacja istotnych warunków zamówienia.	TAK
4.	Program funkcjonalno - użytkowy (w przypadku projektów typu zaprojektuj i wybuduj).	NIE DOTYCZY
5.	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
6.	Dokumenty potwierdzające zabezpieczenie środków finansowych na wkład własny i środków finansowych niezobowiązujących do realizacji projektu.	TAK
7.	Dokument potwierdzający formę prawną beneficjenta.	TAK
8.	Dokument upoważniający osobę / osoby do reprezentowania wnioskodawcy.	TAK
9.	Dokument potwierdzający prawo dysponowania nieruchomością.	TAK
10.	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
11.	Kopia zawartej umowy (porozumienia lub innego dokumentu) określająca role w realizacji projektu, wzajemne zobowiązania stron, odpowiedzialność wobec dysponenta środków unijnych (jeśli dotyczy).	NIE DOTYCZY
12.	Poświadczenia o współfinansowaniu projektu przez instytucje partycypujące finansowo w kosztach (jeśli dotyczy).	NIE DOTYCZY
13.	Oświadczenie o niekaralności dla osób prawnych.	NIE DOTYCZY
14.	Oświadczenie o niekaralności dla osób fizycznych.	NIE DOTYCZY
15.	Inne niezbędne załączone dokumenty wymagane prawem lub kategorią projektu określone w regulaminie konkursu.	TAK
16.	Inne dokumenty istotne z punktu widzenia beneficjenta.	TAK
17.	Harmonogram rzeczowo-finansowy.	NIE
Załączniki dotyczące pomocy publicznej		
1.	Informacja o pomocy publicznej dla podmiotów ubiegających się o pomoc inną niż de minimis, stanowiących załącznik do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 20 marca 2007 r. W sprawie informacji o otrzymanej pomocy publicznej, oraz informacji o nie otrzymaniu pomocy (Dz. U. nr 61, poz. 413).	NIE DOTYCZY
2.	Zaświadczenie de minimis (wraz z kopiami zaświadczeń o udzielonej pomocy lub tabelą wypełnioną na podstawie otrzymanych przez Beneficjenta zaświadczeń) z ostatnich 3 lat. Oświadczenie o roku podatkowym. Dokument składany jeśli dotyczy pomocy de minimis.	NIE DOTYCZY

3.	Oświadczenie Beneficjenta określające przynależność do danej kategorii przedsiębiorstwa określonej na podstawie Rozporządzenia komisji KE nr 70/2001 z 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 traktatu WE w odniesieniu do pomocy państwa dla małych i średnich przedsiębiorstw (DZ. U. UE. L. 01.10.33 z późn. zmianami).	NIE DOTYCZY
4.	Oświadczenie o prowadzeniu/nieprowadzeniu działalności gospodarczej w rozumieniu przepisów o pomocy publicznej.	NIE DOTYCZY
5.	Oświadczenie, że Beneficjent nie stara się o pomoc publiczną w ramach tego samego przedsięwzięcia/tych samych kosztów kwalifikowanych i nie otrzymał pomocy publicznej ani pomocy de minimis do momentu podpisania umowy o dofinansowanie projektu.	NIE DOTYCZY
6.	Oświadczenie dot. wkładu własnego - deklaracja posiadania wkładu własnego, z informacją, iż środki te nie pochodzą z kasy publicznej/preferencyjnych kredytów, dopłat do oprocentowania kredytów, gwarancji lub poręczeń udzielonych na warunkach korzystniejszych niż oferowane na rynku.	NIE DOTYCZY
7.	Oświadczenie/dok o niepozostawaniu w trudnej sytuacji ekonomicznej przedsiębiorcy (obroty, straty, nie zaleganie w składkach i podatkach).	NIE DOTYCZY
8.	Oświadczenie o wskaźnikach zatrudnienia (z średniorocznym zatrudnieniem, liczbą zatrudnionych na dzień złożenia wniosku).	NIE DOTYCZY
Załączniki niezbędne do podpisania umowy o dofinansowanie		
1.	Harmonogram rzeczowo-finansowy.	NIE
2.	Kopia pozwolenia na budowę lub zgłoszenia budowy.	TAK
3.	Dokumenty potwierdzające prawo do dysponowania wszystkimi gruntami lub obiektami na cele inwestycyjne, na terenie których projekt ma być realizowany.	NIE
4.	Dla przedsiębiorców - wpis do Ewidencji Działalności Gospodarczej / wyciąg z Krajowego Rejestru Sądowego, zaświadczenia REGON, zaświadczenia z Urzędu Skarbowego i ZUS.	NIE DOTYCZY
5.	Kopia umowy prowadzenia rachunku bankowego, osobnego dla danego projektu.	NIE
Inne załączniki		

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

Wyrażam 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.)

Imię i nazwisko

Adam Krzysztof Struzik

Stanowisko

Marszałek Województwa Mazowieckiego

Podpis

Data 2009-09-24

p.o. Dyrektora
Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich
w Warszawie

mgr inż. Zbigniew Ostrowski