



PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Aneks nr UDA-RPPD.02.01.01-20-001/12-03
do Umowy o dofinansowanie Projektu
pn. *Przebudowa odcinka ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku*
nr WND-RPPD.02.01.01-20-001/12

w ramach

Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013

Osi Priorytetowej II. Rozwój infrastruktury transportowej

Działania 2.1. Rozwój transportu drogowego

Poddziałanie 2.1.1 Regionalna infrastruktura drogowa

(zwany dalej „Umową”)

dofinansowanego ze środków publicznych, zawarta w Białymstoku
w dniu 20.07.2015

pomiędzy:

Województwem Podlaskim, w imieniu którego działa Zarząd Województwa Podlaskiego,
zwany dalej „Instytucją Zarządzającą RPOWP”, reprezentowanym przez:

1. Pana Bogdana Dyjuka - członka Zarządu Województwa Podlaskiego,
 2. Pana Marię Żywno - Wicemarszałka Województwa Podlaskiego,
- a

Miastem Białystok
ul. Słonimska 1
15-950 Białystok
NIP 542-030-46-37, REGON 000515000

zwanym dalej „Beneficjentem”, reprezentowanym przez:

Pana Adama Polińskiego – Zastępcę Prezydenta Miasta Białystok.

§1.

W Umowie o dofinansowanie Projektu wprowadza się następujące zmiany:

1) § 2 ust. 3 i 4 otrzymuje następujące brzmienie:

„3. Całkowita wartość Projektu wynosi **37 594 646,66 PLN (słownie: trzydzieści siedem milionów pięćset dziewięćdziesiąt cztery tysiące sześćset czterdzieści sześć złotych sześćdziesiąt sześć groszy)**.

4. Wydatki kwalifikowalne Projektu wynoszą: **35 635 052,43 PLN (słownie: trzydzieści pięć milionów sześćset trzydzieści pięć tysięcy pięćdziesiąt dwa złote czterdzieści trzy grosze)**, których źródłem finansowania są:

- 1) Płatności z budżetu środków europejskich w kwocie: **32 071 547,18 PLN (słownie: trzydzieści dwa miliony siedemdziesiąt jeden tysięcy pięćset czterdzieści siedem złotych osiemnaście groszy)**, co stanowi **89,9999999804%** wydatków kwalifikowalnych,
- 2) Współfinansowanie krajowe w kwocie: PLN (słownie:), co stanowi% wydatków kwalifikowalnych,
- 3) Wkład własny Beneficjenta w kwocie: **3 563 505,25 PLN (słownie: trzy miliony pięćset sześćdziesiąt trzy tysiące pięćset pięć złotych dwadzieścia pięć groszy)**, co stanowi **10,0000000196 %** wydatków kwalifikowalnych.”

2) §3 ust. 1 pkt 3 i 4 otrzymuje następujące brzmienie:

- „3) zakończenie rzeczowe realizacji Projektu: **19.12.2014 r.**;
- 4) zakończenie finansowe realizacji Projektu: **30.06.2015 r.**”

§ 2.

Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007 – 2013, któremu został nadany numer WND-RPPD.02.01.01-20-001/12, otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszego aneksu.

§ 3.

Harmonogram rzeczowo – finansowy realizacji projektu, stanowiący załącznik nr 2 do Umowy o dofinansowanie projektu otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 2 do niniejszego aneksu.

§ 4.

Wszystkie pozostałe zapisy umowy pozostają nie zmienione.

§ 5.

Aneks sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach po jednym dla każdej ze stron.

Chm *D* *PM* *Pr*

§ 6.

Aneks wchodzi w życie z dniem jego podpisania przez obie strony.

Podpisy:

CZŁONEK ZARZĄDU

B. Zieliński
Bogdan Zieliński

.....
Instytucja Zarządzająca RPOWP

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA

Adam Polinski
Adam Polinski

.....
Beneficjent

WICEMARSZAŁEK

Maciej Zywno
Maciej Zywno

.....
Instytucja Zarządzająca RPOWP

SKARBNIK
WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO

Henryk Gryko
Henryk Gryko

Am
15.07.2015
INSPEKTOR

Aneta Cimoszko
15.07.2015
Aneta Cimoszko

P.O. DYREKTORA
Zarząd Dróg Miejskich

Bożena Zawadzka
Bożena Zawadzka

15 LIP. 2015



PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



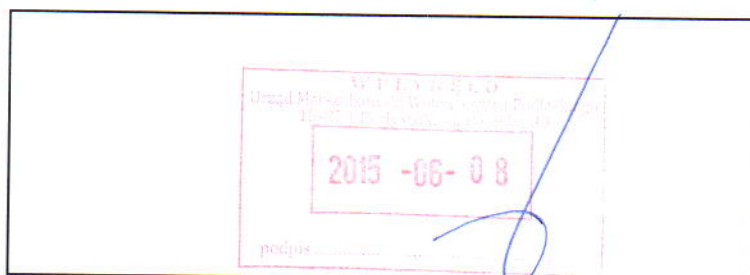
UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



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

Wypełnia Instytucja Zarządzająca RPOWP na lata 2007-2013:

Data wpłynięcia wniosku i pieczęć wpływu



Numer wniosku w systemie kancelaryjnym UMWP

RPO-11.432.3.4.2012

Numer wniosku w KSI (SIMIK 07-13)

WNP-RPD.02.01.01-20-001/12

Projekt realizowany w ramach:

Identyfikacja poziomu wdrażania:

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

Tytuł wniosku	"Przebudowa odcinka ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku"
Nazwa Beneficjenta	Miasto Białystok
Typ Beneficjenta	Jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki, porozumienia i stowarzyszenia.

I. Identyfikacja Beneficjenta / Lidera Projektu

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

Liczba partnerów projektu: **0**

I.1 Forma prawna Beneficjenta	wspólnota samorządowa - gmina
I.2 Dane Beneficjenta	
Kraj	PL
Nazwa Beneficjenta	Miasto Białystok
NIP	5420304637
REGON	000515000
Rodzaj prowadzonej działalności gospodarczej (PKD, EKD)	8411Z - Kierowanie podstawowymi rodzajami działalności publicznej
Adres siedziby Beneficjenta:	
Województwo	Podlaskie
Powiat	Powiat m. Białystok
Gmina	M. Białystok
Miejscowość	Białystok
Ulica	Słonimska
Numer budynku	1
Numer lokalu	-
Kod pocztowy	15-950
Numer telefonu	85 869 60 02
Numer faksu	85 869 62 65
Adres poczty elektronicznej	prezydent@um.bialystok.pl
Adres strony internetowej	www.bialystok.pl
Adres wnioskodawcy do korespondencji: inny niż adres siedziby: TAK	
Województwo	Podlaskie
Powiat	Powiat m. Białystok
Gmina	M. Białystok
Miejscowość	Białystok
Ulica	Słonimska
Numer budynku	1
Numer lokalu	-
Kod pocztowy	15-950
Numer telefonu	85 869 60 05
Numer faksu	85 869 62 66
Adres poczty elektronicznej	sekretariat2@um.bialystok.pl
Adres strony internetowej	www.bialystok.pl

I.3 Informacje dotyczące rachunku bankowego Wnioskodawcy	
Numer rachunku	73 1240 5211 1111 0010 4328 6466
Nazwa Banku	Bank Polska Kasa Opieki S.A. Oddział w Białymstoku
Adres Banku	ul. Rynek Kościuszki 7, 15-950 Białystok

I.4 Dane osoby/osób upoważnionej/ych przez Wnioskodawcę do podpisania umowy o dofinansowanie	
Imię i nazwisko	Adam Polišński
Numer dowodu osobistego	AYY 935607
Stanowisko	Zastępcą Prezydenta Miasta
Numer telefonu	85 869 60 05
Numer faksu	85 869 62 66
Adres poczty elektronicznej	sekretariat2@um.bialystok.pl
Adres:	
Województwo	Podlaskie
Powiat	Powiat m. Białystok
Gmina	M. Białystok
Miejscowość	Białystok
Ulica	Ślonimska
Numer budynku	1
Numer lokalu	-
Kod pocztowy	15-950

I.5 Dane osoby wskazanej przez wnioskodawcę do kontaktów w sprawie projektu	
Imię i nazwisko	Bożena Zawadzka
Numer telefonu	85 869 60 43
Numer faksu	85 869 67 75
Adres poczty elektronicznej	din@um.bialystok.pl

I.6.1. Dane Podmiotu reprezentującego wnioskodawcę	
Nazwa Podmiotu	Urząd Miejski w Białymstoku
NIP	5420304637
REGON	000515000
Rodzaj prowadzonej działalności gospodarczej (PKD, EKD)	8411Z - Kierowanie podstawowymi rodzajami działalności publicznej
Adres siedziby:	
Województwo	Podlaskie
Powiat	Powiat m. Białystok
Gmina	M. Białystok
Miejscowość	Białystok
Ulica	Ślonimska
Numer budynku	1
Numer lokalu	-
Kod pocztowy	15-950
Numer telefonu	85 869 60 02
Numer faksu	85 869 62 65
Adres poczty elektronicznej	prezydent@um.bialystok.pl
Adres strony internetowej	www.bialystok.pl

I.6.2. Dane osoby wskazanej przez podmiot reprezentujący wnioskodawcę do kontaktów w sprawie projektu	
Imię i nazwisko	Bożena Zawadzka
Numer telefonu	85 869 60 43
Numer faksu	85 869 67 75
Adres poczty elektronicznej	din@um.bialystok.pl

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

I.8. Informacje na temat doświadczeń Beneficjenta w zakresie korzystania z pomocy w ramach programów pomocowych:	
Wsparcie z programów krajowych finansowanych z funduszy strukturalnych	TAK
<p>Opis: - ZPORR 2004-2006 - Budowa głównych ulic na osiedlu Bacieczki w Białymstoku - budowa nawierzchni odcinków ulic H. Kołłataja i Z. Herberta, nr proj. Z/2.20/1/1.1/17/04, wartość projektu - 8 751 137,11 PLN, dofinansowanie - 5 840 348,71 PLN. W wyniku realizacji projektu osiągnięto następujące wskaźniki produktu: - długość wybudowanej drogi - 2,15 km, - liczba wybudowanych obiektów mostowych - 1 szt., - liczba wybudowanych zatok autobusowych - 5 szt., - długość wybudowanych chodników - 4,33 km, - liczba wybudowanych punktów oświetleniowych - 122 szt. Osiągnięto następujące wskaźniki rezultatu: - średni czas przejazdu między dwoma punktami sieci - 3,00 minuty, - nośność wybudowanego obiektu (drogi/mostu) - 115 kN/oś, - nośność wybudowanego obiektu (drogi/mostu) - 10 kN/oś, - liczba wypadków drogowych - 1 szt. Uzupelnienie - załącznik nr 32 niniejszego wniosku.</p>	
Wsparcie w ramach środków przedakcesyjnych (PHARE, SAPARD, ISPA)	TAK
<p>Opis: - Phare 2000 SSG - Budowa tunelu pod torami PKP na przedłużeniu ul.Ks.J.Popieluszki do ul.Składowej w Białymstoku, nr proj. PL0008.02.04, wart. proj. 13 018 991,48 Euro, dofin. 4 320 000,00 Euro. W ramach projektu wybudowano tunel o dł. 175 m, oświetlenie oraz wentylację. - Phare 2000 SSG Małe inwestycje infrastrukturalne - Budowa skrzyżowania ulic Baranowickiej i ul.Plażowej w Białymstoku, nr proj. PL0008.02.06/0051, wart. proj. 190 171,60 Euro, dofin. 142 628,70 Euro. W ramach projektu wybudowano jezdnię o pow. 3336 m2 ze skrzyżowaniem i sygnalizacją świetlną. - Phare 2001 SSG - System drogowy Białegostoku - budowa układu drogowego w rejonie tunelu w Białymstoku, nr proj. PL0106.05.0, wart. proj. 4 155 456,24 Euro, dofin. 3 012 701,81. W ramach projektu wybudowano jezdnię pod tunelem o dł. 1098,4m wraz ze skrzyżowaniami ul.Ks.J.Popieluszki z ul.Hetmańską i ul.M.Kopernika z ul.Składową i wlotami do tunelu oraz chodniki, ścieżkę rower. i oświetlenie. Uzupelnienie - załącznik nr 32.</p>	
Pomoc udzielona przez inne organizacje i instytucje międzynarodowe (Bank Światowy, Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju, Europejski Bank Inwestycyjny itp.)	TAK
<p>Opis: - EBI - Uspokojenie ruchu poprzez wykonanie pasa dzielącego w istniejącej jezdni o przekroju 1x6, przedłużenie pasa dzielącego przez skrzyżowanie (redukcja lewoskretów), zamontowanie barierki na drodze gminnej Nr 100510B - Al. J. Piłsudskiego w Białymstoku, nr proj. LAS/04, wart. proj. 151 402,00 PLN, dofin. 75 000,00 PLN. - EBI - Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu poprzez zmianę sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. F. Kleeberga (dr. krajowa nr 8) - ul. Narodowych Sił Zbrojnych (dr. wojewódzka nr 669) - Szosy Elckiej (dr. krajowa nr 65), nr proj. LAS/05, wart. proj. 382 503,87 PLN, dofin. 253 500,00 PLN - EBI - Poprawa bezpieczeństwa ruchu ul. Wł. Wysockiego w Białymstoku na odc. od ul. Wasilkowskiej do początku zatoki autobusowej nr 573, nr proj. LAS/07, wart. proj. 2 419 161,90 PLN, dofin. 1 189 000,00 PLN. W ramach projektu wykonano: - nową sygnalizację świetlną, - modernizację sygnalizacji świetlnej, - wymieniono słupy oświetleniowe, - poprawiono ścieralność nawierzchni.</p>	

II. Informacje o projekcie

Tytuł wniosku	"Przebudowa odcinka ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku"
----------------------	---

II.1 Dane dotyczące klasyfikacji projektu			
Kategoria/e interwencji / Temat priorytetowy	Kod	Nazwa	100,00%
	23	Drogi regionalne/lokalne	100,00
Dział gospodarki	11	Transport	
Obszar realizacji/ Typ obszaru	01	Obszar miejski	
Forma finansowania	01	Pomoc bezzwrotna	

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

II.3.1 Typ Projektu	
Duży	NIE
Kluczowy	TAK
Generujący dochód	NIE
Dochodowy	NIE
Niedochodowy	TAK
Wartość (netto) generowanego dochodu - PLN	-8 752 807,84
Wartość wskaźnika luki finansowej - %	100,00
Nazwa (rozdział) i numer strony dokumentu źródłowego uzasadniającego powyższy wybór: Studium wykonalności projektu pt. "Przebudowa odcinka ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku", Analiza finansowa str. 79-95 - stanowiące załącznik nr 1 do wniosku o dofinansowanie realizacji projektu.	

II.4 Pomoc publiczna

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

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

II.5 Lokalizacja projektu / miejsce realizacji projektu

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

II.5.1 Szczegółowa lokalizacja projektu / miejsce realizacji projektu	
Województwo	Podlaskie
Powiat	Powiat m. Białystok
Gmina	M. Białystok
Miejscowość	Białystok

II.6 Ocena wpływu na środowisko

Projekt zlokalizowany na obszarze sieci NATURA 2000	NIE
Wpływ projektu na obszary objęte lub mogące być objęte siecią Natura 2000 (informacje powiązane z załącznikiem I b)	neutralny
Czy projekt należy do I, II lub III grupy przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko?	II grupa przedsięwzięć

II.6.1 Czy zostały dołączone dokumenty związane z postępowaniem OOS?	
Załącznik Ia formularz wniosku o dofinansowanie w zakresie OOS	TAK
Załącznik Ib zaświadczenie organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000	TAK
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia	Data uzyskania: dd/mm/rr
	28/10/2010
Projekt wymaga sporządzenia raportu OOS	TAK
Pozwolenie na budowę	Data uzyskania: dd/mm/rr
	19/08/2013

II.7. Zgodność projektu z politykami horyzontalnymi:	
II.7.1. Polityka równości szans	Wpływ projektu pozytywny
<p>Uzasadnienie:</p> <p>Projekt pozytywnie wpłynie na zagadnienia związane z polityką równości szans. Publiczny charakter drogi gwarantuje równy i nieograniczony dostęp do niej dla wszystkich użytkowników. Podniesienie jakości ul. K. Ciołkowskiego umożliwi dogodniejszy dojazd do miejsc pracy, centrów administracyjnych i szkół. Ponadto droga została zaprojektowana z uwzględnieniem potrzeb różnych grup społecznych.</p> <p>Przewiduje się dostosowanie drogi do potrzeb osób niepełnosprawnych i matek z dziećmi poprzez zniesienie barier architektonicznych tj.: zastosowanie spadków podłużnych i poprzecznych jezdni i chodników nieprzekraczających 5 %, co powoduje brak potrzeby stosowania schodów terenowych i pochylni. Przed przejściami dla pieszych przewiduje się zastosowanie rzędu specjalnych płytek chodnikowych oraz sygnalizację świetlną posiadającą „brzęczyki” uprzedzające osoby niewidome o lokalizacji przejścia. Długość planowanych do budowy zatok przystankowych umożliwia zatrzymanie autobusu blisko krawężnika.</p> <p>W ramach Projektu zostanie wybudowana także ścieżka rowerowa zapewniająca bezpieczny ruch wzdłuż ul. Ciołkowskiego dla cyklistów.</p> <p>Procedury dotyczące wdrażania i realizacji Projektu będą przeprowadzone z poszanowaniem prawa, przy zapewnieniu równych szans dla wszystkich zainteresowanych - instytucji i osób fizycznych. Projekt będzie realizowany zgodnie z przepisami prawa pracy opartego o standardy stosowane w Unii Europejskiej w odniesieniu do równych szans zatrudnienia. Realizacja przedsięwzięcia respektuje zasadę równego dostępu kobiet i mężczyzn w naborze osób do pracy przy rzeczowej realizacji Projektu oraz nie będzie się przyczyniać do dyskryminacji w zakresie wysokości wynagrodzenia, równego traktowania, warunków pracy. Na etapie eksploatacji żadne osoby nie będą dyskryminowane ze względu na płeć, rasę, pochodzenie, przekonania religijne, światopogląd czy orientację seksualną.</p>	
II.7.2. Polityka ochrony środowiska	Wpływ projektu pozytywny
<p>Uzasadnienie:</p> <p>Analiza wpływu na stan środowiska naturalnego skutków realizacji projektu wskazuje, iż będzie on miał pozytywny wpływ na warunki życia ludzi, środowisko naturalne oraz układ przestrzenny miasta. Inwestycja będzie korzystniejszym rozwiązaniem niż pozostawienie istniejącego stanu i przebiegu ulic, a uciążliwości związane z realizacją projektu będą miały charakter lokalny i przejściowy.</p> <p>Nowa nawierzchnia bitumiczna wpłynie na poprawę płynności ruchu, co z kolei spowoduje ograniczenie poziomu emisji hałasu i spalin. Budowa drugiej jezdni oraz sygnalizacji świetlnej pozytywnie wpłynie na wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dzięki budowie kanalizacji deszczowej polepszą się warunki w zakresie gospodarki wodno – glebowej. Ochrona przed hałasem zostanie zapewniona poprzez zastosowanie ekranów akustycznych w pobliżu osiedla domków jednorodzinnych. W celu ograniczenia rozprzestrzeniania się pyłów zostały zaprojektowane trawniki i zieleńce.</p> <p>Inwestycja jest realizowana w granicach administracyjnych Białegostoku, na terenie, na którym nie występują obszary chronionej przyrody, ani obszary ochrony uzdrowiskowej. Przedsięwzięcie nie koliduje również z obszarem Natura 2000, ponieważ najbliższy tego typu obszar – Puszcza Knyszyńska PLB200003 – znajduje się w odległości 6,5 km od planowanej drogi.</p>	
II.7.3. Polityka społeczeństwa informacyjnego	Wpływ projektu pozytywny

Uzasadnienie:	
<p>Niniejszy Projekt przewiduje przebudowę komunalnej kanalizacji kablowej oraz budowę kanalizacji teletechnicznej dla potrzeb drogowych. Wybudowane rurociągi zostaną udostępnione firmom świadczącym usługi internetowe. Działania te zwiększą dostęp społeczeństwa do sieci Internet, a co za tym idzie przyczynią się do rozwoju nowoczesnych technologii informacyjnych. W celu rozwoju nowych form komunikacji do promocji niniejszego projektu wykorzystywana będzie strona internetowa www.bialystok.pl, na której zamieszczane będą informacje o etapach i postępach prac w ramach projektu.</p>	
II.7.4. Polityka konkurencji	Wpływ projektu pozytywny
Uzasadnienie:	
<p>Miasto Białystok zapewni, aby Projekt respektował zasady polityki konkurencji określone w Traktacie ustanawiającym Wspólnotę Europejską. Żadne podmioty spełniające kryteria formalne i merytoryczne nie będą wykluczone na etapie przeprowadzania procedur przetargowych. Postępowania przetargowe w ramach projektu będą realizowane w zgodzie z zasadami zamówień publicznych i efektywności nakładów w stosunku do spodziewanych rezultatów. W związku z powyższym realizacja projektu nie naruszy zasad polityki konkurencji WE.</p> <p>Ponadto w przypadku przedmiotowego projektu nie mają zastosowania przepisy dotyczące pomocy publicznej, w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską (TWE), gdyż nie spełnia łącznie warunków ją definiujących. Dofinansowanie projektu nie będzie stanowiło pomocy publicznej – budowa drogi publicznej nie stanowi pomocy publicznej, jako że działalność z zakresu budowy i zarządzania drogami publicznymi (oprócz płatnych autostrad) nie jest działalnością wykonywaną w warunkach konkurencji, więc niniejszy projekt jej nie zakłada.</p>	
II.7.5. Polityka efektywności energetycznej	Wpływ projektu pozytywny
Uzasadnienie:	
<p>Dyrektywa 2006/32/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie efektywności końcowego wykorzystania energii i usług energetycznych oraz uchylająca dyrektywę Rady 93/76/EWG nakładająca do zastosowania rozwiązań przyczyniających się do racjonalnego wykorzystania paliw i energii oraz zmniejszenia zapotrzebowania na nie. Na etapie realizacji inwestycji zostanie zapewniona zasada efektywnego wykorzystania energii, zwiększenia wydajności i ograniczenia zużycia energii. Przy prowadzeniu prac budowlanych zostanie zastosowana właściwa technologia i organizacja robót oraz użyty sprawny sprzęt, nie powodujący zanieczyszczeń, wycieków paliwa i smarów oraz zapewniona zostanie właściwa jego eksploatacja (eliminacja pracy na biegu „jałowym” w czasie przerw). Ponadto powstałe odpady w postaci mieszanki bitumicznej – asfaltowej, kruszywa i piasku zostaną powtórnie wykorzystane w podbudowie pobocza i chodników.</p> <p>Projekt „Przebudowa odcinka ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku” wpłynie pozytywnie na efektywność energetyczną na etapie eksploatacji, ponieważ wybudowana i przebudowana zostanie nawierzchnia ulic oraz zastosowane zostaną rozwiązania zapewniające płynność przejazdu. Poprawa warunków jazdy wpłynie na skrócenie czasu przejazdu pojazdów, co przełoży się na ograniczenie ilości zużywanego przez pojazdy paliwa (ograniczenie zużycia energii).</p>	

II.8. Zamówienia publiczne	TAK
Uzasadnienie:	
<p>Wszelkie postępowania przetargowe będą prowadzone zgodnie z Ustawą z dnia 29 stycznia 2004r. - Prawo zamówień publicznych. W Urzędzie Miejskim w Białymstoku wydzielono komórkę organizacyjną – Zespół Zamówień Publicznych, posiadającą doświadczoną kadrę w przygotowaniu i przeprowadzaniu przetargów. Gwarantuje ona skuteczne i zgodne z procedurami unijnymi i krajowymi przeprowadzenie postępowań przetargowych w ramach danego Projektu.</p> <p>W ramach projektu zaplanowano trzy odrębne postępowania przetargowe zgodnie z Prawem zamówień publicznych. Roboty budowlane zrealizowane będą w ramach dwóch postępowań. Wyłonienie wykonawców planowanych robót w drodze przetargów nieograniczonych zapewni optymalny stosunek jakości do kosztów realizacji. W ramach trzeciego przetargu wyłoniony został wykonawca studium wykonalności do niniejszego projektu.</p>	
Liczba kontraktów w ramach których będzie realizowany projekt: 3	
Tryb postępowania:	Przedmiot kontraktu:
1 Przetarg nieograniczony	Budowa kanalizacji deszczowej w ul. K. Ciołkowskiego na odcinku od Ronda im.10 Pułku Ułanów Litewskich do rzeki Biała oraz w przedłużeniu ul. Sławińskiego od rejonu skrzyżowania z ul. Kawaleryjską do ul. K. Ciołkowskiego
2 Przetarg nieograniczony	Roboty budowlane polegające na przebudowie ul. K. Ciołkowskiego od ronda 10 Pułku Ułanów Litewskich do ul. Mickiewicza oraz budowie przedłużenia ul. W. Sławińskiego wraz z infrastrukturą techniczną (w zakresie kanalizacji deszczowej do rzeki Białej).
3 Przetarg nieograniczony	Wykonanie studium wykonalności do projektu: Przebudowa odcinka ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku

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

III. Opis projektu

III.1 Krótki opis projektu: (max. 1000 znaków)

Przedmiotem projektu jest przebudowa ul. K. Ciołkowskiego na odcinku od skrzyżowania z ul. A. Mickiewicza (bez skrzyżowania) do Ronda im. 10 Pułku Ułanów Litewskich w Białymstoku, budowa przedłużenia ul. W. Sławińskiego do ul. K. Ciołkowskiego oraz budowa kanalizacji deszczowej w ul. K. Ciołkowskiego na odcinku od Ronda im. 10 Pułku Ułanów Litewskich do rzeki Białej oraz w przedłużeniu ul. W. Sławińskiego od rejonu skrzyżowania z ul. Kawalerską do ul. K. Ciołkowskiego.

Zakres rzeczowy projektu obejmuje kompleksową przebudowę istniejącej ulicy K. Ciołkowskiego oraz budowę przedłużenia ul. W. Sławińskiego. W ramach projektu wykonane zostaną:

- roboty drogowe obejmujące: nawierzchnię jezdni, chodniki, ścieżkę rowerową, ciąg pieszo – rowerowy, zatoki autobusowe, ekrany dźwiękochłonne i odbijające,
- infrastrukturę techniczną: kanalizację deszczową, oświetlenie uliczne, sygnalizację świetlną, sieć teletechniczną, sieć gazową, sieć elektryczną.

Celem niniejszego projektu jest zwiększenie dostępności komunikacyjnej Białegostoku i regionu. W sieci dróg Białegostoku ulica K. Ciołkowskiego stanowi fragment drogi wojewódzkiej nr 678 łączącej Białystok z Wysokiem Mazowieckim, ma kluczowe znaczenie. Jako jedyna biegnie od wschodniej do zachodniej administracyjnej granicy miasta. Dlatego też, prowadzi zarówno do obwodnicy śródmiejskiej okalającej centrum miasta, jak i do dróg wyprowadzających ruch w kierunku Warszawy, Lublina i Bobrownik. Natomiast planowana budowa przedłużenia ul. W. Sławińskiego stanowi alternatywne połączenie terenów położonych wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 678 z osiedlami zlokalizowanymi na północ od ul. K. Ciołkowskiego.

Realizacja przedsięwzięcia zapewni radykalną poprawę warunków podróży i bezpieczeństwa użytkowników drogi oraz jakości życia mieszkańców terenów położonych w jej sąsiedztwie. Przyczyni się też do zwiększenia dostępności do miasta i regionu, a tym samym usprawni się połączenia komunikacyjne Białegostoku z resztą województwa i kraju, co jest szczególnie ważne dla prawidłowego i komfortowego prowadzenia wszelkiej działalności gospodarczej oraz przewozu osób i towarów.

Rezultatem realizacji powyższego projektu będzie znaczna oszczędność czasu w przewozach pasażerskich i towarowych. Rzeczowa realizacja projektu rozpoczęła się w IV kwartale 2011 r. Zakończenie rzeczowe przedmiotowego projektu planowane jest w II kwartale 2014 r.

Projekt został umieszczony w Indykatorywnym Wykazie Indywidualnych Projektów Kluczowych w ramach RPO WP na lata 2007 – 2013.

III.2 Identyfikacja problemów i uzasadnienie potrzeby realizacji projektu:

Białystok to największe miasto północno - wschodniej Polski i stolica województwa podlaskiego. Po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej granica województwa stała się wschodnią granicą nie tylko kraju, ale całej Unii. Dzięki temu zarówno województwo, jak i w szczególności jego największy ośrodek miejski – Białystok, spełniają istotną rolę w krajowym i międzynarodowym systemie komunikacyjnym. Stanowią one punkt węzłowy na skrzyżowaniu szlaków drogowych i kolejowych prowadzących zarówno z zachodu na wschód (z Berlina przez Warszawę, Grodno, Mińsk do Moskwy), jak i z północy na południe (z Helsinek przez kraje nadbałtyckie do Warszawy i dalej na południe Europy). W Białymstoku spotykają się trzy drogi krajowe nr 8, 19 i 65:

- DK8, łącząca Podlasie z centralnymi i południowo - zachodnimi regionami Polski, znajdująca się w ciągu sieci TEN-T, a więc sieci o znaczeniu europejskim,
- DK19 z Rzeszowa przez Lublin i Białystok, do przejścia granicznego z Białorusią w Kuźnicy (Via Carpatia),
- DK65 biegnąca od przejścia granicznego z Białorusią w Bobrownikach przez Białystok i Elk do Gołdapi.

Drogi krajowe, których łączna długość w granicach miasta wynosi 26,6 km stanowią szkielet komunikacyjny miasta i najbliższej okolicy, natomiast jego rozwinięciem są 4 drogi wojewódzkie o długości 19,3 km: 669, 675, 676 i 678, a także dobrze rozwinięta sieć dróg gminnych i powiatowych o łącznej długości 338,3 km.

Przedmiotowy Projekt dotyczy przebudowy infrastruktury drogowej i towarzyszącej w ciągu ul. K. Ciołkowskiego na odcinku od Ronda im. 10 Pułku Ułanów Litewskich do ul. A. Mickiewicza, budowy przedłużenia ul. W. Sławińskiego do ul. K. Ciołkowskiego, budowy kanału deszczowego w ul. K. Ciołkowskiego do rzeki Białej oraz budowy kanału deszczowego w ul. Wiosennej i przedłużeniu ul. W. Sławińskiego.

Ulica K. Ciołkowskiego leży w ciągu drogi wojewódzkiej nr 678 (DW678) liczącej 52 km długości łączącej Białystok z Wysokiem Mazowieckim. Posiada klasę techniczną G. W sieci dróg Białegostoku ulica ta ma kluczowe znaczenie. Jako jedyna biegnie od wschodniej do zachodniej administracyjnej granicy miasta. Dlatego też, stanowiąc element dużej obwodnicy miasta, ul. K. Ciołkowskiego prowadzi zarówno do obwodnicy śródmiejskiej okalającej centrum miasta, jak i do dróg wyprowadzających ruch w kierunku Warszawy, Lublina i Bobrownik. Natomiast planowana budowa przedłużenia ul. W. Sławińskiego stanowi alternatywne połączenie terenów położonych wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 678 z osiedlami zlokalizowanymi na północ od ul. K. Ciołkowskiego.

Droga wojewódzka 678 w Białymstoku stanowiąca zakres rzeczowy projektu jest drogą jednojezdniową dwukierunkową. Od skrzyżowania z ul. W. Sławińskiego rozpoczynają się tereny zielone: z prawej strony – Las Solnicki, a z lewej – Las Zwierzyński. Po prawej stronie drogi znajduje się także Aeroklub Białostocki wraz z lotniskiem sportowym. Natomiast po lewej stronie znajduje się stadion miejski oraz targowisko miejskie. W bezpośrednim sąsiedztwie ul. K. Ciołkowskiego zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa oraz ogródki działkowe. Droga wojewódzka jest ogólnie dostępna poprzez istniejące skrzyżowania nie skanalizowane z drogami gminnymi, powiatowymi, wojewódzkimi i krajowymi, a także indywidualne miejsca dostępu dla okolicznych zabudowań.

Szerokość jezdni na przewidzianym do przebudowy odcinku ul. K. Ciołkowskiego wynosi od 6,2 do 8,0 m. Nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego jest w złym stanie technicznym, o zdeformowanym przekroju i profilu, z licznymi ubytkami, wykruszonymi krawędziami nawierzchni oraz spękaniem. Spadki podłużne i łuki pionowe mają nienormatywne wartości. Nośność konstrukcji nawierzchni nie odpowiada obowiązującym normom, dlatego też na podstawie wyników przeprowadzonych badań podjęto decyzję o całkowitej rozbiorce istniejącej nawierzchni. Na niektórych odcinkach ulicy występują chodniki oddzielone od jezdni zielenią oraz wjazdy bramowe. Mają one zróżnicowaną nawierzchnię w złym stanie technicznym.

Odwodnienie ul. K. Ciołkowskiego odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wody do systemu rowów przydrożnych i do rzeki oraz po skarpcie na przyległy teren. Istniejący system rowów jest zanieczyszczony, zniszczony, miejscami w stanie zaniku oraz niespełniający swojej roli.

W pasie projektowanej przebudowy ul. K. Ciołkowskiego występuje istniejące uzbrojenie: sieć wodociągowa, gazowa niskiego i średniego ciśnienia, ciepłownicza, teletechniczna i elektroenergetyczna, kanalizacja sanitarna (grawitacyjna) i deszczowa oraz oświetlenie.

Drogą wojewódzką 678 (ul. K. Ciołkowskiego) realizowana jest komunikacja zbiorowa, obsługiwana poprzez przystanki częściowo bez zatok autobusowych. Ruch pieszy charakteryzuje się zmiennym natężeniem. Ruch rowerowy o znacznym natężeniu odbywa się częściowo po istniejącym chodniku.

Pomiar ruchu wykonany w 2008 r. wykazał, iż Średni Dobowy Ruch na ul. K. Ciołkowskiego wyniósł 14 355 poj./dobę, z czego największy udział (78,1 %) mają samochody osobowe. Struktura pozostałych kategorii pojazdów przedstawia się następująco: samochody dostawcze (9,9 %), samochody ciężarowe bez przyczep (6,6 %), samochody ciężarowe z przyczepami (3,6 %), autobusy (1,2 %).

Potrzeba realizacji przedmiotowego projektu wynika ze zdiagnozowanych problemów. Głównym problemem, do usunięcia którego dąży niniejszy projekt jest niska dostępność komunikacyjna Białegostoku i zła jakość powiązań komunikacyjnych w obrębie miasta i całego regionu. Istotnym obszarem problemowym jest także niski standard techniczny i funkcjonalny większości dróg miejskich oraz pogłębiająca

się degradacja istniejącej sieci, która wynika głównie z faktu prowadzenia dużego ruchu pojazdów nieprzystosowanymi do tego drogami publicznymi. Niski poziom obsługi transportu wyraża się m.in. w czasie podróży nieadekwatnym do pokonanej odległości oraz spadkiem płynności przejazdu przez obszary zabudowane miasta. Niska dostępność komunikacyjna miasta wynika ze złej jakości powiązań z krajowym i międzynarodowym układem transportowym, co odnosi się w szczególności do dostępu do głównych międzynarodowych korytarzy transportowych, dostępu do przejść granicznych oraz do kluczowych dróg krajowych w regionie.

Nieodpowiednie parametry techniczne oraz niezadowalający stan nawierzchni na zaplanowanym do przebudowy odcinku drogi wojewódzkiej nr 678 przebiegającej przez miasto stwarza poważne niedogodności dla społeczności lokalnej (mieszkańców Białegostoku), jak i pozostałych użytkowników drogi. Problemy związane z istniejącym stanem są następujące:

1. Niedrożność i niedostosowanie dróg miejskich do istniejącego i prognozowanego ruchu samochodów. Niedrożność układu drogowego w mieście (w tym m.in. drogi wojewódzkiej nr 678) jest jedną z przyczyn niskiej konkurencyjności Białegostoku oraz całego regionu. Niedostosowanie obecnego układu drogowego do występującego ruchu (szczególnie jednojezdniowy przekrój i zniszczona nawierzchnia) stwarza poważne niedogodności dla lokalnych społeczności (mieszkańców Białegostoku), jak i pozostałych użytkowników. Generowany ruch tranzytowy przebiega po korytarzu komunikacyjnym położonym w mieście, co wpływa na niską płynność ruchu, a co za tym idzie na wydłużenie czasu przejazdu. Niedostosowanie parametrów drogi w obecnym stanie do odbywającego się po niej ruchu powoduje dalsze pogarszanie się stanu technicznego drogi i stwarza zagrożenie bezpieczeństwa. Ponadto z uwagi na przebieg przebudowywanych dróg przez miasto i jego tereny zabudowane, stan istniejący naraża mieszkańców terenów sąsiadujących z drogą na znaczny hałas generowany przez ruch pojazdów. Pozostawienie stanu istniejącego bez zmian może doprowadzić do generowania w rejonie zabudowy mieszkalnej znacznych i stale rosnących poziomów hałasu. Na skutek prognozowanego wzrostu ruchu samochodowego wymienione negatywne oddziaływania będą się z czasem nasilać. Zwiększający się ruch samochodowy jest przyczyną dużego natężenia ruchu, co pociąga za sobą szereg trudności w codziennym funkcjonowaniu miasta. Rozpatrywany układ uliczny Białegostoku, przy dużych natężeniach ruchu ze znacznym udziałem pojazdów ciężkich powoduje, że w obszarach centralnych, przez które przebiegają trasy tranzytowe występują przeciążenia i zatłoczenia na skrzyżowaniach oraz odcinkach między skrzyżowaniami. Wraz z sukcesywnym wzrostem ruchu kołowego w mieście niezbędna jest rozbudowa układu ulicznego w celu rozładowania kumulującego się natężenia pojazdów. Determinantą takich działań jest również bezpośrednie połączenie przebudowywanych ulic z drogami krajowymi nr 19 i 65, generującymi duży ruch samochodowy mający znaczący wpływ na złą sytuację komunikacyjną w mieście. Brak przebudowy istniejącego układu ul. K. Ciołkowskiego stwarza niebezpieczeństwo dla spójności systemu komunikacyjnego miasta, pogarszając jednocześnie stan techniczny nawierzchni ulic prowadzących ten ruch. Wraz z rosnącym natężeniem ruchu w tych obszarach ujawniają się liczne mankamenty tych ulic, w szczególności brak przepustowości, niski poziom warunków ruchu oraz zagrożenia ekologiczne.

2. Niska dostępność komunikacyjna i zła jakość powiązań komunikacyjnych w mieście i regionie. Problem niskiej dostępności komunikacyjnej i złej jakości powiązań komunikacyjnych należy rozpatrywać zarówno na poziomie dostępności Białegostoku jak i powiatu białostockiego oraz województwa podlaskiego. Niedrożność ul. K. Ciołkowskiego, która na terenie miasta stanowi fragment drogi wojewódzkiej nr 678 i sąsiednich ulic jest jedną z przyczyn niskiej konkurencyjności południowo – zachodniej części miasta. Ulica ta odgrywa ważną rolę w mieście i regionie, ułatwiając komunikowanie się na linii wschód - zachód. Obecny układ komunikacyjny i istniejące rozwiązania w organizacji ruchu wpływają na powstawanie barier negatywnie oddziałujących na dostępność komunikacyjną Białegostoku i jego najbliższe otoczenie, co ma wpływ na jakość powiązań z krajowym układem transportowym oraz dostępność do kluczowych dróg i centrów rozwojowych w regionie.

3. Niski poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Niski poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym wiąże się z występowaniem następujących czynników:

- przebieg tranzytu w zabudowie miejskiej,
- kolizyjność obecnego przebiegu dróg z innymi ulicami w Białymstoku,
- wstrzymanie ruchu na ciągu głównym w momencie zatrzymania się autobusów na przystankach bez zatok i przesiadania się pasażerów,
- liczne zjazdy do prywatnych posesji.

W związku z ciągłym wzrostem natężenia ruchu drogowego (szczególnie ruchu pojazdów ciężkich) stale następuje pogarszanie się warunków użytkowania istniejącego układu drogowego. Zwiększone natężenie ruchu w powiązaniu ze znacznymi utrudnieniami jazdy związanymi ze złymi parametrami drogi w planie i w profilu, powoduje spadek komfortu jazdy oraz wzrost uciążliwości pochodzących z drogi dla otoczenia. Ponadto problemem jest również niedostateczna ilość wydzielonych ścieżek rowerowo – pieszych umożliwiających swobodne i bezpieczne poruszanie się rowerzystów i pieszych, bez niebezpieczeństwa wystąpienia potrąceń. Ww. czynniki przekładają się na niski poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego w samym Białymstoku i jego najbliższym otoczeniu.

4. Problemy społeczno – gospodarcze.

Z powodu słabych połączeń drogowych region, jak i sam Białystok tracą na atrakcyjności jako miejsce inwestycji i nie w pełni wykorzystują swój potencjał turystyczny i inwestycyjny. Problemy wynikające z tego stanu rzeczy to:

- Niska atrakcyjność inwestycyjna.

Dobra infrastruktura jest podstawą pod wszelkie inwestycje. Zły stan techniczny połączeń drogowych na terenie Białegostoku stanowi olbrzymią barierę dla rozwoju wielu inicjatyw społeczno – gospodarczych regionu. Zły stan techniczny i niedrożność podstawowego układu sieci drogowego Białegostoku są przyczyną jego niedostatecznej dostępności komunikacyjnej, a tym samym spadku atrakcyjności lokalizacyjnej dla potencjalnych inwestorów. Przepustowość ul. K. Ciołkowskiego warunkować będzie jakość dojazdu do terenów przeznaczonych pod inwestycje oraz na działalność gospodarczą i naukową, które już funkcjonują w ramach podstrefy Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz będą działać w ramach Parku Naukowo – Technologicznego i budowanego kampusu Uniwersytetu w Białymstoku. Powyższe inwestycje mają ogromne znaczenie dla rozwoju społeczno – gospodarczego Białegostoku i całego województwa podlaskiego. Wzmocnienie atrakcyjności ośrodka metropolitalnego, jakim jest Białystok, determinować będzie rozwój całego regionu. Powstanie nowych przedsiębiorstw i wspieranie nowych technologii zwiększy konkurencyjność miasta, poprawi jego wizerunek i znaczenie w kraju oraz będzie pozytywnym bodźcem dla pozostałych gmin i powiatów województwa.

- Niska atrakcyjność turystyczno – rekreacyjna.

Obecny stan układu drogowego stanowi zdecydowaną kolizję z turystyczno – rekreacyjną funkcją Białegostoku i jego okolic, których dużym atutem jest przyjazne środowisko naturalne, piękno przyrody i malowniczość krajobrazów. Na terenie miasta i jego okolic występują liczne atrakcje turystyczne, które stwarzają wymarzone warunki do wypoczynku i uprawiania różnych form rekreacji, takich jak: turystyka piesza, turystyka rowerowa. Problemem mieszkańców jest obecnie słabe wykorzystanie walorów przyrodniczych i kulturowych na potrzeby turystyki, co wynika m.in. ze słabo rozwiniętej infrastruktury technicznej. Dlatego też szczególnie istotna jest przebudowa ul. K. Ciołkowskiego, która stanowić będzie obsługę komunikacyjną m.in. budowanego obecnie stadionu piłkarskiego oraz planowanej do budowy hali widowiskowo – sportowej.

5. Zagrożenia dla środowiska naturalnego.

Stan aktualny stwarza istotne zagrożenia środowiskowe, wśród których można wymienić pogarszający się klimat akustyczny i rosnącą emisję zanieczyszczeń komunikacyjnych w obszarze inwestycji w związku z rosnącym natężeniem ruchu, szczególnie tranzytowego (samochody ciężarowe). Obecnie trasa prowadzi w sąsiedztwie zabudowy obiektów infrastruktury społecznej, a także zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, powodując przekroczenia standardów środowiskowych w tym obszarze oraz przyczyniając się do generowania istotnych uciążliwości dla lokalnych społeczności.

Można zatem stwierdzić, że przy aktualnym stanie istniejącego układu drogowego stanowi on zagrożenie dla mieszkańców, użytkowników pojazdów samochodowych, jak i dla środowiska. Konieczne jest stworzenie rozwiązań komunikacyjnych poprawiających płynność i bezpieczeństwo przejazdu oraz zapewniających lepszy dostęp do miasta i jego obszarów inwestycyjnych. Modernizacja układu komunikacyjnego, poprzez przebudowę ulicy K. Ciołkowskiego, budowę przedłużenia ul. W. Sławińskiego i sąsiednich ulic pozwoli na zmniejszenie tych zagrożeń. Zaniechanie inwestycji niesie za sobą takie konsekwencje jak: brak poprawy lub wręcz pogorszenie bezpieczeństwa uczestników ruchu, pogorszenie jakości powietrza w mieście oraz podwyższenie poziomu hałasu i drgań, wydłużenie czasu przejazdu, zmniejszenie płynności ruchu, itp. Brak nowej infrastruktury transportowej stanowi poważne niedogodności dla społeczności lokalnej oraz pozostałych użytkowników drogi. Ponadto zgodnie z przygotowanymi prognozami ruchu trasa w obecnym biegu nie pozwoli na płynny ruch pojazdów w tym rejonie.

Powyższe problemy związane z całą siecią dróg w mieście, a tym samym z przedmiotową inwestycją wynikają wprost z niewystarczającej puli środków, jakimi dysponuje Beneficjent. Wszystkie większe inwestycje realizowane w ostatnich latach wspierane były ze środków UE lub krajowych. Bez zewnętrznego wsparcia finansowego Miasto Białystok jest w stanie wykonywać jedynie przebudowy dróg wymagających znacznie mniejszych nakładów finansowych oraz niezbędne naprawy i remonty dróg. Dlatego też jedyną szansą na poprawę stanu infrastruktury transportowej w mieście jest realizacja przedmiotowego projektu i pozyskanie na ten cel środków pomocowych z funduszy EFRR w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007 – 2013.

W ramach RPO WP i jego Osi priorytetowej II: Rozwój infrastruktury transportowej realizowane są projekty podnoszące parametry techniczne nawierzchni dróg, budowy, przebudowy i remonty ulic w głównych miastach regionu, w tym w Białymstoku.

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

Rozwój społeczno - gospodarczy Białegostoku jest w dużej mierze uzależniony od ich sprawnego układu komunikacyjnego. Niewątpliwym brakiem występującym w całym województwie podlaskim jest słabo rozwinięty system komunikacyjny, który utrudnia wymianę regionalną i międzynarodową, co w konsekwencji prowadzi do małego zainteresowania inwestorów lokowaniem nowym inwestycji w naszym regionie. Dlatego też ważnym działaniem jest wypromowanie województwa jako regionu atrakcyjnego dla inwestorów poprzez poprawę jakości powiązań z krajowym i regionalnym układem transportowym.

Odpowiedzią na powyższe jest realizacja projektu pn. „Przebudowa odcinka ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku” umieszczonego w Indykatoryjnym Wykazie Indywidualnych Projektów Kluczowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013 w dniu 20 października 2011r. Kwalifikuje się on do finansowania przez EFRR w ramach Osi Priorytetowej II „Rozwój infrastruktury transportowej”, Działania 2.1 „Rozwój transportu drogowego”, Poddziałania 2.1.1. „Regionalna infrastruktura transportowa” ponieważ w ramach tego poddziałania wspierane są zadania dotyczące budowy, przebudowy i remontu sieci drogowej w głównych miastach regionu – Białystok, Łomża, Suwałki oraz dróg wojewódzkich.

Ulica K. Ciołkowskiego w Białymstoku jest częścią drogi wojewódzkiej nr 678, która swym przebiegiem łączy Białystok z Wysokiem Mazowieckiem. Droga stanowi ważny element sieci dróg prowadzący jednocześnie ruch tranzytowy i lokalny.

Głównym celem projektu jest „zwiększenie dostępności komunikacyjnej Białegostoku i regionu”. Cel projektu jest zbieżny z celem Działania 2.1 „Rozwój transportu drogowego” RPOWP 2007-2013, który jest nakierowany na poprawę dostępności komunikacyjnej województwa podlaskiego poprzez przedsięwzięcia ukierunkowane na udrożnienie i stworzenie spójnej i wysokiej jakości sieci dróg. Niniejszy projekt odpowiada również celowi głównemu Osi priorytetowej II „Rozwój infrastruktury transportowej”, jakim jest - zwiększenie dostępności komunikacyjnej województwa podlaskiego poprzez unowocześnianie infrastruktury transportowej wpływającej na rozwój regionu.

Cel główny projektu zostanie osiągnięty dzięki realizacji celów szczegółowych, które zakładają m.in.:

1. Udrożnienie ciągów komunikacyjnych Białegostoku.

Przebudowa istniejącego układu drogowego, poprawi w sposób istotny warunki ruchu dla pojazdów tranzytowych, wpłynie na poprawę warunków ruchu w samym mieście oraz na skrócenie się czasu przejazdu. Dostosowane zostaną parametry techniczne tj. nośność, szerokość, wyższą prędkość projektową do natężenia występującego ruchu osobowego i ciężarowego.

2. Poprawa powiązań z krajowym i regionalnym układem transportowym.

Poprawa powiązań Białegostoku z układem komunikacyjnym regionu nastąpi poprzez zwiększenie dostępności do dróg krajowych nr 19 i 65, dzięki czemu nastąpi usprawnienie i udrożnienie układu drogowego w Białymstoku, co w konsekwencji przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej regionu i samego miasta oraz zwiększy ich atrakcyjność ekonomiczną.

3. Poprawa dostępności do centrów rozwojowych regionu.

Realizacja projektu jest uzupełnieniem regionalnej sieci drogowej i w znaczący sposób wpłynie na jego poprawę i przepustowość oraz na usprawnienie powiązań drogowych z regionami ościennymi w kraju oraz zagranicą.

4. Poprawa bezpieczeństwa drogowego.

Duże znaczenie w tym kontekście będzie miała budowa drugiej jezdni, wykonanie zatok autobusowych, zatok do ważenia i kontroli pojazdów, chodników, ścieżek pieszko-rowerowych i ciągów pieszko-rowerowych które zapewnią odpowiedni poziom bezpieczeństwa obsługi pasażerów, pieszych i rowerzystów.

5. Zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko.

Większa płynność ruchu wpłynie istotnie na zmniejszenie negatywnych skutków ruchu drogowego takich jak hałas, szkodliwe związki chemiczne. Skrócenie czasu podróży i uzyskanie większej płynności spowoduje również ograniczenie zużycia paliwa przez pojazdy.

Ponadto w ramach realizowanego przedsięwzięcia zaprojektowany zostanie system urządzeń ochronnych zabezpieczających środowisko przed jej negatywnym oddziaływaniem, m.in.: cicha nawierzchnia z SMA, odwodnienie drogi poprzez kanalizację deszczową, ekrany akustyczne dźwiękochłonne i odbijające.

6. Likwidacja problemów społeczno – gospodarczych miasta i regionu.

Zwiększenie przepustowości ul. K. Ciołkowskiego warunkować będzie jakość dojazdu do terenów przeznaczonych pod inwestycje oraz na działalność gospodarczą i naukową, które już funkcjonują w ramach podstrefy Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz będą działać w ramach Parku Naukowo-Technologicznego. Przebudowa ul. K. Ciołkowskiego stanowić również będzie obsługę komunikacji budowanego stadionu piłkarskiego wraz z zapleczem treningowym, Campusu Uniwersyteckiego oraz planowanej do budowy hali widowiskowo - sportowej. Powyższe inwestycje mają ogromne znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego Białegostoku i całego województwa podlaskiego.

Powyżej wymienione cele przyczyniają się do realizacji 3 celów szczegółowych Osi Priorytetowej II RPOWP 2007 – 2013 tj.:

- poprawa dostępności komunikacyjnej województwa poprzez integrację lokalnych i ponadlokalnych układów transportowych z krajowym systemem transportowym,
- zwiększenie spójności komunikacyjnej regionu,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Realizacja powyższego projektu oraz związane z tym osiągnięcie powyższych celów zwiększy dostępność komunikacyjną miasta, umożliwi wyposażenie regionu w sprawną sieć transportową oraz zwiększy jakość przestrzeni miejskiej Białegostoku. Tym samym

usprawnią się połączenia komunikacyjne Białegostoku z resztą województwa i kraju, co jest szczególnie ważne dla prawidłowego i komfortowego prowadzenia wszelkiej działalności gospodarczej oraz przewozu osób i towarów. Dostępność transportowa regionów stanowi czynnik decydujący o ich atrakcyjności inwestycyjnej. Tym samym wpływa na poziom życia mieszkańców danego regionu oraz ich konkurencyjność ekonomiczną, zarówno wewnętrzną jak i międzynarodową.

Inwestycja będzie realizowana kompleksowo, tj. z pełnym wyposażeniem w urządzenia bezpieczeństwa ruchu, urządzenia ochrony środowiska oraz urządzenia infrastruktury technicznej. Inwestycja przyniesie szereg korzyści ogólnospołecznych bezpośrednich – dotyczących użytkowników dróg – polegających między innymi na czytelnym i sprawnym przeprowadzeniu ruchu w mieście.

Niniejszy projekt wniesie wkład w osiągnięcie wskaźników Osi Priorytetowej II RPOWP 2007 – 2013:

- liczba projektów z zakresu infrastruktury transportu drogowego - 1 szt.
 - długość zrekonstruowanych dróg wojewódzkich - 3,16 km
 - długość wybudowanych dróg powiatowych - 0,21 km.
- Miernikiem osiągniętych efektów projektu będą określone we wniosku wskaźniki rezultatu:
- oszczędność czasu w przewozach pasażerskich – 1 217 351,17 PLN/rok w 2015 roku,
 - oszczędność czasu w przewozach towarowych – 587 459,28 PLN/rok w 2015 roku.

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

Realizacja projektu pn. „Przebudowa odcinka ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku” jest zgodna z polityką Unii Europejskiej i wpisuje się w szereg dokumentów strategicznych o znaczeniu europejskim, krajowym, regionalnym oraz lokalnym, co jednoznacznie rekomenduje go do realizacji.

Na szczeblu wspólnotowym projekt wpisuje się w założenia Strategicznych Wytęczyń Wspólnoty. Jej głównym celem jest uczynienie z Unii Europejskiej najbardziej konkurencyjnej gospodarki na świecie. Niniejszy Projekt podlega zasadom zawartym w wytycznej: 1.1.1. Rozszerzenie i poprawa infrastruktury transportowej. Zapewnienie skutecznej, elastycznej i bezpiecznej infrastruktury transportowej może być uważane za warunek konieczny rozwoju gospodarczego, ponieważ – ułatwiając przepływ osób i towarów – przyczynia się do zwiększenia wydajności, a tym samym perspektyw rozwoju poszczególnych regionów.

Na szczeblu krajowym projekt wpisuje się w założenia Strategii Rozwoju Kraju 2007 – 2013, której podstawowym celem jest podniesienie poziomu i jakości życia mieszkańców Polski: poszczególnych obywateli i rodzin. Zostanie on osiągnięty poprzez wdrażanie określonych działań. Niniejszy Projekt, wpływając na poprawę stanu infrastruktury związanej z transportem drogowym w regionie, wpisuje się w Priorytet 2 niniejszej Strategii: Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej oraz w Priorytet 6: Rozwój regionalny i podniesienie spójności terytorialnej, którego celem jest poprawa konkurencyjności poszczególnych regionów i całego kraju oraz wyrównywanie szans rozwojowych obszarów skazanych na marginalizację bądź długotrwałe trudności rozwojowe. Dążenie do uzdrowienia obecnej sytuacji ma się odbywać między innymi poprzez rozwój obszarów metropolitalnych, do czego, poprzez usprawnienie funkcjonowania Białegostoku, przyczyni się także realizacja niniejszego projektu.

Niniejszy projekt pozostaje także spójny z głównym celem Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia na lata 2007 – 2013 jakim jest tworzenie warunków dla wzrostu konkurencyjności gospodarki opartej na wiedzy i przedsiębiorczości zapewniającej wzrost zatrudnienia oraz wzrost poziomu spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej. Powyższy cel ma zostać osiągnięty poprzez realizację celów horyzontalnych. Niniejszy Projekt wypełnia założenia dwóch z nich:

- celu 3 - budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski,
- celu 5 - wzrost konkurencyjności polskich regionów i przeciwdziałanie ich marginalizacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej.

Realizacja niniejszego Projektu wpłynie na poprawę stanu infrastruktury regionu wzmacniając tym samym jego konkurencyjność. Zapobiegać będzie także procesom pogłębiającym różnice rozwojowe poszczególnych regionów Polski, podnosząc dzięki temu spójność społeczno – gospodarczą kraju.

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025 ma na celu wyjście naprzeciw oczekiwaniom społeczeństwa, wywołanych wzrostem mobilności i w efekcie większym zapotrzebowaniem na dostępność transportową. Dlatego też zachodzi potrzeba stworzenia kompleksu rozwiązań ułatwiających transport, zwiększenie jego wydajności, bezpieczeństwa oraz uczynienie go jak najmniej uciążliwym dla środowiska. W zakresie rozwoju infrastruktury drogowej, niniejszy Projekt wpisuje się w jego trzy główne działania:

- program wzmocnień konstrukcji nawierzchni dróg (głównie w korytarzach sieci transeuropejskiej oraz na pozostałych drogach obciążonych intensywnym ruchem samochodów ciężarowych),
- likwidację zaległości w utrzymaniu istniejącej sieci drogowej,
- poprawę warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i obsługi ruchu źródłowo-docelowego w obszarach metropolitalnych i dużych miastach.

Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego na lata 2007 – 2013 określa podstawowe kierunki zmian rozwojowych Polski i jej regionów w perspektywie nowego okresu finansowania 2007 – 2013. Powyższa strategia wyznacza trzy główne cele dla rozwoju regionalnego: większą konkurencyjność województw, większą spójność społeczną, gospodarczą i przestrzenną oraz szybszy wzrost – wyrównywanie szans rozwojowych. Projekt polegający na przebudowie ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku wpisuje się w dwa pierwsze zamierzenia z cytowanych powyżej założeń w zakresie priorytetów:

- 1.2: Rozwój funkcji metropolitalnych dużych ośrodków miejskich,
- 1.4: Rozwój infrastruktury wzmacniającej konkurencyjność województw,
- 2.5: Poszerzenie perspektyw rozwoju gospodarczego dla regionów wschodniej Polski, w szczególności zaś w kierunku działań 2.5.2

Rozwój funkcji metropolitalnych na obszarach potencjalnych metropolii, a także 2.5.5 Wzmocnienie działań na rzecz rozwoju wschodnich obszarów kraju przez koncentrację wysiłków na podniesieniu dostępności komunikacyjnej województw przygranicznych.

Strategia rozwoju społeczno – gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020 – ma na celu wzrost poziomu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej całej Polski Wschodniej z uwzględnieniem zasad trwałego i zrównoważonego rozwoju. Osiągnięcie celu strategicznego oraz celów kierunkowych będzie możliwe poprzez realizację pakietów działań tzw. priorytetów Strategii. Jednym z priorytetów jest „Zwiększenie dostępności komunikacyjnej Polski Wschodniej poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej”. W ramach strategii realizowane będą projekty polegające na połączeniu regionów Polski Wschodniej z innymi częściami kraju siecią dróg ruchu szybkiego. Duże znaczenie mają także projekty w ramach których następuje modernizacja dróg i dostosowanie ich nośności do 11,5 t/os, a także budowa obwodnic miast. Wszystkie te działania mają za zadanie poprawić dostępność wewnątrz regionu jak i pomiędzy regionami. Niniejszy Projekt poprzez przebudowę infrastruktury drogowej, tworzy wraz z innymi projektami tzw. dużą obwodnicę miasta, o

parametrach technicznych odpowiadających drodze klasy GP, której zadaniem będzie przejęcie ruchu tranzytowego z centrum miasta. Spowoduje to większą dostępność komunikacyjną zarówno dla ruchu tranzytowego jak i lokalnego, a także spójność z innymi regionami poprzez połączenie z drogami krajowymi nr 8, 19 i 65.

Polityka regionalna
Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego 2007 – 2013

Przedsięwzięcie inwestycyjne jest zbieżne celem Działania 2.1 „Rozwój transportu drogowego” RPO WP – nakierowanym na poprawę dostępności komunikacyjnej województwa podlaskiego poprzez przedsięwzięcia ukierunkowane na udrożnienie i stworzenie spójnej i wysokiej jakości sieci dróg. W ramach tego działania o wsparcie mogą ubiegać się projekty polegające na podwyższaniu stanu technicznego i poprawie przepustowości ulic w miastach, ze szczególnym uwzględnieniem głównych miast regionu, w tym Białegostoku.

Zaplanowana inwestycja wiąże się bezpośrednio z przebudową ulic w Białymstoku, dzięki czemu w całości wpisuje się w założenia tego działania, jak i całego Programu.

Budowa sprawnego i spójnego układu drogowego, istotnego dla rozwoju regionu, dostosowanego pod względem parametrów do standardów europejskich, pozwoli w efekcie na podniesienie bezpieczeństwa i komfortu podróżowania, czyniąc Białystok znacznie bardziej dostępnym i przyjaznym, zarówno dla mieszkańców, jak i inwestorów oraz turystów.

Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Województwa Podlaskiego do 2020 roku i jej Priorytetem I „Infrastruktura techniczna” zakładającym m.in. budowę i przebudowę dróg wojewódzkich stosownie do największych istniejących i prognozowanych natężeń ruchu oraz znaczenia w obsłudze obszarów rozwoju społeczno – gospodarczego, a także najpilniejszych potrzeb w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego, w powiązaniu z siecią układu dróg krajowych. Projekt jest zgodny z Działaniem 1 - Rozwój systemu transportowego województwa, w ramach którego na wsparcie zasługują projekty zmierzające do przebudowy i rozbudowy miejskich układów komunikacyjnych z priorytetem ulic o charakterze tranzytowych, w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich. W myśl tych założeń autorzy dokumentu jednoznacznie podkreślili, że infrastruktura komunikacyjna jest podstawowym czynnikiem integrującym przestrzeń regionu, zarówno w ujęciu wewnętrznym, jak i zewnętrznym, a także gwarantuje zapewnienie sprawnego funkcjonowania wszystkich sektorów oraz jest podstawowym źródłem konkurencyjności regionu. Inwestycja jest również zgodna z Priorytetem III – Baza ekonomiczna w ramach Działania 7 – Rozwój funkcji metropolitalnych Białegostoku, gdzie przewiduje się między innymi budowę, przebudowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury systemu transportu publicznego i komunikacyjnego (w tym również drogowego). Realizacja wymienionych założeń będzie możliwa dzięki stworzeniu kompleksowej sieci ulic w południowej części Białegostoku usprawniającej połączenia w samym mieście, a także ułatwiającej skomunikowanie Białegostoku z sąsiednimi miejscowościami położonymi w obrębie miast

Program zintegrowanego rozwoju drogownictwa w Województwie Podlaskim do 2005 r., z perspektywą do 2015 r., za cel główny stawia sobie „rozwój systemu infrastruktury transportu drogowego w województwie podlaskim w celu podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej województwa, zapewnienia rozwoju społeczno-gospodarczego regionu, szerokiego włączenia go w system współpracy międzynarodowej (w tym przygranicznej) oraz zabezpieczenia potrzeb komunikacyjnych ludności”. Jego cele podstawowe to: podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej i aktywności gospodarczej województwa poprzez usprawnienie dostępu podmiotów gospodarczych do systemu infrastruktury drogowej oraz szersze włączanie regionu we współpracę międzynarodową (w tym przygraniczną) poprzez rozbudowę i modernizację głównych ciągów tranzytowych. Planowane przedsięwzięcie pozostaje spójne z powyższymi celami i będzie przyczyniało się do ich realizacji.

Polityka lokalna

Strategia Rozwoju Miasta Białegostoku na lata 2011-2020 plus, zakłada, iż misją miasta jest „Białystok – miasto, w którym żyje się najlepiej w oparciu o walory środowiska, wielokulturową tradycję, wysokiej jakości infrastrukturę oraz potencjał nowoczesnej gospodarki, Białystok liderem jakości życia i współpracy”. Jego wizją zaś jest „Białystok w 2020 roku to kluczowy ośrodek metropolitalny na wschodzie Unii Europejskiej, atrakcyjny i otwarty na współpracę, miasto nowoczesnej gospodarki opartej na wiedzy generujące wysokiej jakości miejsca pracy, zapewniające warunki dla rozwoju mieszkańców, zaspokajania ich potrzeb i aspiracji, z poszanowaniem tradycji, dziedzictwa kulturowego i środowiska przyrodniczego”. Strategiczne cele realizujące powyższe założenia oraz podporządkowane im priorytety i kierunki działań, z którymi zgodny jest niniejszy Projekt to:

- Cel A. Przestrzeń Miasta – zharmonizowane, przyjazne środowisko do życia i rozwoju:
- Priorytet A.2. Tworzenie efektywnego systemu komunikacyjnego Miasta z dużym udziałem transportu zbiorowego oraz ruchu rowerowego, Kierunek A.2.1. Rozbudowa układu komunikacyjnego w celu zwiększenia przepustowości, płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem obwodnic miejskich, przejazdów przez tory kolejowe oraz ruchliwych arterii komunikacyjnych, Kierunek A.2.5. Wprowadzenie rozwiązań wspierających atrakcyjność i bezpieczeństwo ruchu pieszego oraz rowerowego, w tym w postaci stref ruchu uspokojonego,
- Kierunek A.2.8. Wprowadzenie rozwiązań służących ograniczaniu hałasu komunikacyjnego,
- Kierunek A.2.9. Wspieranie działań na rzecz poprawy zewnętrznej dostępności transportowej Miasta,
- Priorytet A.3. Zapewnienie dostępności nowoczesnych, efektywnych i niezawodnych systemów infrastruktury technicznej, Kierunek A.3.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej z zastosowaniem najnowszych technologii i systemów w kierunku uzyskania zgodności z nowoczesnymi standardami użytkowymi w środowisku,
- Kierunek A.3.2. Zwiększenie możliwości inwestycyjnych w sferze infrastruktury technicznej poprzez finansowanie pozabudżetowe,
- Cel E. Rozwój powiązań Białegostoku z bliższym i dalszym otoczeniem:
- Priorytet E.2. Usprawnienie powiązań infrastrukturalnych obszaru metropolitalnego, Kierunek E.2.1. Wsparcie kształtowania układów komunikacyjnych, sprzyjających rozwojowi społecznemu i gospodarczemu obszaru metropolitalnego,
- Priorytet E.5. Rozwój zewnętrznych powiązań Białegostoku i jego obszaru metropolitalnego
- Kierunek E.5.1. Przelamywanie peryferyjności Białegostoku poprzez rozwój powiązań transportowych.

Podstawowym celem rozwoju zagospodarowania przestrzennego Białegostoku, określonym w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Białegostoku, jest stworzenie podstaw do wielofunkcyjnego rozwoju przestrzennego, poprawy jakości życia mieszkańców oraz podniesienia standardu obsługi regionu, w warunkach ekologicznej równowagi, funkcjonalnej sprawności i estetycznej atrakcyjności miasta, a także stymulacji rozwoju białostockiej aglomeracji miejskiej we współpracy z sąsiednimi gminami. Projekt pozostaje w zgodzie z celem tego dokumentu na poziomie ogólnym.

Studium Transportowe Miasta Białegostoku wyznacza kierunki rozwoju polityki transportowej Białegostoku. Jako główne zadania polityki komunikacyjnej miasta wskazuje m.in. na „zapewnienie funkcjonalnych powiązań z krajowym systemem transportowym”, „zapewnienie wymaganego standardu podróży”, „stworzenie odpowiednich warunków dowozu surowców i produktów”, „łagodzenie uciążliwości

funkcjonalnych transportu". Niniejszy projekt wpisuje się w zapisy Studium, które za cele strategiczne przyjmuje sprawne, bezpieczne, ekonomiczne i nieuciążliwe dla środowiska przemieszczanie się osób oraz towarów.

Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego Miasta Białegostoku do roku 2015 jako jeden z kierunków rozwoju polityki transportowej wyznacza „modernizację dróg krajowych i wojewódzkich, z priorytetem dróg ekspresowych”. Za główny cel polityki transportowej stawia między innymi rozwój systemu transportu w mieście Białystok, poprawę jego sprawności oraz zapewnienie bezpiecznego, ekonomicznego i możliwie mało uciążliwego dla środowiska przemieszczania się osób i transportu towarów. Tym założeniom odpowiadają cele szczegółowe, w które wpisuje się przedmiotowy Projekt tj. m.in.: „zapewnienie sprawności funkcjonowania miasta przy rosnącym poziomie motoryzacji, w tym łagodzenie funkcjonalnych uciążliwości (ograniczona dostępność, zatłoczenie dróg, trudności parkingowe)”, „poprawę warunków ruchu pieszego, stworzenie warunków dla ruchu rowerowego”, „poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego”, „łagodzenie nierównomierności w obsłudze transportowej obszarów miasta oraz różnych grup mieszkańców”, „ograniczenie uciążliwości transportu dla mieszkańców i negatywnego wpływu na środowisko naturalne”.

III.5 Opis przedsięwzięcia i uzasadnienie przyjętego rozwiązania technicznego:

Przedmiotem projektu jest przebudowa ul. K. Ciołkowskiego na odcinku od Ronda im. 10 Pułku Ułanów Litewskich do ul. A. Mickiewicza i budowa przedłużenia ul. W. Sławińskiego od ul. Kawalerskiej do ul. K. Ciołkowskiego wraz z niezbędną infrastrukturą w tych ulicach oraz budowa kanału deszczowego w ul. K. Ciołkowskiego do rzeki Białej. W ramach zadania dotychczasowa droga jednojezdniowa dwupasmowa zostanie zastąpiona drogą dwujezdniową, o szerokości jezdni 7,0 m, co będzie skutkowało znacznym zwiększeniem przepustowości. Wzdłuż całej długości projektowanego odcinka drogi, zostanie ułożony od strony południowej chodnik i ścieżka rowerowa oraz od strony północnej ciąg pieszo - rowerowy. Ponadto zostanie przebudowana lub wybudowana infrastruktura okołodrogowa, tj. kanalizacja deszczowa, oświetlenie uliczne, sygnalizacja świetlna i sieć monitoringu miejskiego, a także przebudowie ulegnie kolidująca infrastruktura towarzysząca, tj. sieć teletechniczna i gazowa.

Zakres rzeczowy projektu obejmuje:

- 1) roboty rozbiórkowe,
- 2) roboty drogowe obejmujące:
 - przebudowę nawierzchni jezdni 2 x 7,0 m,
 - poszerzenie wlotów ulic bocznych,
 - ustawienie ekranów dźwiękochłonnych i odbijających,
 - wykonanie pasów rozdzielczych o szerokościach 5,0 m i 4,0 m,
 - budowę chodników o szerokościach 1,5 m i 2,0 m,
 - budowę ścieżki rowerowej o szerokości 2,0 m,
 - budowę ciągu pieszo - rowerowego o szerokościach 2,5 m i 3,0 m,
 - przebudowę skrzyżowań,
 - budowę zatok autobusowych,
 - budowę zatok do ważenia pojazdów ciężarowych z parkingiem TIR,
 - budowę miejsc do postoju patroli Policji,
 - budowę i przebudowę przepustów,
 - budowę przejścia dla zwierząt,
 - zieleni,
 - oznakowanie poziome i pionowe,
- 3) budowę i przebudowę infrastruktury technicznej:
 - kanalizacji deszczowej,
 - oświetlenia ulicznego,
 - sygnalizacji świetlnej,
 - sieci elektrycznej,
 - sieci teletechnicznej,
 - sieci gazowej.

Zakres rzeczowy i parametry projektowanej ul. K. Ciołkowskiego (droga wojewódzka nr 678):

- jezdni - 2 x 7,0 m o długości 3,16 km,
 - pas rozdzielczy - szer. 5,0 m,
 - chodnik szer. 2,0 m wzdłuż południowej strony ul. K. Ciołkowskiego od ul. A. Mickiewicza do ronda,
 - ścieżka rowerowa szer. 2,0 m wzdłuż południowej strony ul. K. Ciołkowskiego od ul. A. Mickiewicza do ronda,
 - ciąg pieszo - rowerowy szer. 3,0 m wzdłuż północnej strony ul. K. Ciołkowskiego od ul. A. Mickiewicza do ronda,
 - zakończenie ul. J. Michałowskiego placem do zawracania - wyjazd tymczasowy na ul. K. Ciołkowskiego ma funkcjonować do momentu jej połączenia z Drogą do Olmont,
 - poszerzenie wlotu ul. Wiosennej na odcinek dwujezdniowy,
 - poszerzenie wlotu Drogi do Olmont na odcinek dwujezdniowy,
 - skrzyżowanie trójwlotowe ul. W. Sławińskiego - K. Ciołkowskiego z sygnalizacją świetlną,
 - likwidacja połączenia ul. Kawalerskiej z rondem na ul. K. Ciołkowskiego,
 - zatoki autobusowe - 4 szt.,
 - miejsce do zawracania autobusów w rejonie Drogi do Olmont,
 - zatoki do ważenia pojazdów ciężarowych z parkingiem TIR - 2 szt.,
 - miejsca do postoju patroli Policji - 2 szt.
 - infrastruktura techniczna (kanalizacja deszczowa, oświetlenie uliczne, sygnalizacja świetlna, sieć elektryczna, teletechniczna i gazowa),
 - prędkość projektowa $V_p = 60$ km/h,
 - prędkość miarodajna $V_m = 80$ km/h,
 - droga klasy GP, przekrój uliczny.
- Prace związane z przebudową ciągów komunikacyjnych zakładają również montaż ekranów dźwiękochłonnych i odbijających, a także usytuowanie zbiornika chłonnego - odparowującego i retencyjnego (zbiornik retencyjny w rejonie ul. Niedźwiedziej oraz zbiornik chłonnego - odparowujący w rejonie stadionu miejskiego).
- W celu zabezpieczenia ruchu na drogach zaprojektowano bariery ochronne wzdłuż wysokich nasypów. W celu zabezpieczenia pieszych zaprojektowano również balustrady oddzielające chodniki, ścieżki rowerowe od wysokich skarp nasypów oraz w rejonach wiat przystankowych dla oddzielenia ruchu pieszego od rowerowego.
- Odwodnienie dróg zapewniono poprzez projektowaną kanalizację deszczową. Przejęte w ten sposób wody z jezdni ulic i chodników

zostaną skierowane do zbiornika chłonnego – odprowadzającego lub rzeki, po ich uprzednim oczyszczeniu w separatorach olejowych. Odprowadzanie wód do kanalizacji będzie możliwe poprzez właściwe ukształtowanie spadków podłużnych i poprzecznych. Lokalizacja oraz przyjęte rozwiązania techniczne projektowanej kanalizacji wynikają z niwelety jezdni oraz istniejącego terenu, rozmieszczenia wpustów deszczowych, a także możliwości odprowadzenia wód opadowych do istniejących i projektowanych odbiorników.

Jezdnia prawa ul. K. Ciołkowskiego przebiegać będzie po istniejącym śladzie, natomiast jezdnia lewa wybudowana zostanie po stronie południowo – wschodniej. Miejsca włączenia do ruchu, gdzie nie ma możliwości na inne połączenie z układem drogowym, zaprojektowano jako skomunikowanie na zasadzie relacji prawoskrętnych.

Wszystkie przystanki zaprojektowano z wykorzystaniem zatok autobusowych, dwa przystanki dają możliwość postoju autobusów, z czego jeden w rejonie Drogi do Olmont zintegrowany jest z pętlą do zawracania.

Pomiędzy ulicami Wiosenną i K. Michałowskiego zaprojektowano dwie zatoki do ważenia pojazdów ciężarowych wraz z miejscem postojowym dla służb Inspekcji Transportu Drogowego.

Zaprojektowane rozwiązania wszystkich obiektów na terenie inwestycji nie stanowią bariery architektonicznej dla osób niepełnosprawnych. Na wszystkich przejściach dla pieszych zastosowano obniżenia krawężników oraz pasy kostek betonowych z wypustkami.

Konstrukcję nawierzchni trasy głównej (ul. K. Ciołkowskiego) przyjęto dla kategorii ruchu KR-5 i gruntu kategorii G1 oraz G2.

Konstrukcja jezdni ul. K. Ciołkowskiego:

- warstwa ścierna z SMA - 5 cm
- warstwa wiążąca z BA - 8 cm
- warstwa podbudowy z BA lub MCE - 14 cm
- warstwa podbudowy pomocniczej z kruszywa naturalnego - 25 cm
- grunt stabilizowany cementem - 15 cm.

W ramach robót rozbiórkowych wykonane zostaną rozbiórki m.in.:

- nawierzchni bitumicznej,
 - nawierzchni z kostki betonowej,
 - nawierzchni z płyt chodnikowych,
 - krawężników oraz obrzeży,
 - przepustów,
 - elementów odwodnienia powierzchniowego,
 - istniejących ogrodzeń,
 - obiektów kubaturowych,
- oraz przeprowadzona zostanie wycinka drzew i krzewów.

Zakres rzeczowy i parametry ul. W. Sławińskiego (droga powiatowa):

- jezdnia – 2 x 7,0 m o długości 0,21 km,
- pas rozdzielczy o szerokości 4,0 m,
- chodniki o szerokościach 1,5 m i 2,0 m wzdłuż wszystkich wlotów skrzyżowania,
- ciąg pieszo – rowerowy o szerokości 2,5 m po zachodniej stronie ul. W. Sławińskiego,
- ścieżka rowerowa o szerokości 2,0 m po stronie wschodniej ul. W. Sławińskiego,
- budowa skrzyżowania trójwłotowego ul. W. Sławińskiego z ul. Kawalerską z sygnalizacją świetlną,
- miejsca postoju patroli Policji – 1 szt.,
- infrastruktura techniczna (kanalizacja deszczowa, oświetlenie uliczne, sygnalizacja świetlna, sieć elektryczna, teletechniczna i gazowa),
- prędkość projektowa $V_p = 50$ km/h,
- prędkość miarodajna $V_m = 60$ km/h,
- droga klasy G, przekrój uliczny.

Zaprojektowano przedłużenie ul. W. Sławińskiego od skrzyżowania z ul. Kawalerską do ul. K. Ciołkowskiego. W związku z tym przebudowie ulegnie skrzyżowanie z ul. Kawalerską. Wlot ul. Kawalerskiej od strony ronda zostanie zamknięty i przeznaczony na parking dla samochodów osobowych.

Odwodnienie dróg zapewniono poprzez projektowaną kanalizację deszczową. Przejęte w ten sposób wody z jezdni ulic i chodników zostaną skierowane do zbiornika chłonnego – odprowadzającego lub rzeki, po ich uprzednim oczyszczeniu w separatorach olejowych. Odprowadzanie wód do kanalizacji będzie możliwe poprzez właściwe ukształtowanie spadków podłużnych i poprzecznych. Lokalizacja oraz przyjęte rozwiązania techniczne projektowanej kanalizacji wynikają z niwelety jezdni oraz istniejącego terenu, rozmieszczenia wpustów deszczowych, a także możliwości odprowadzenia wód opadowych do istniejących i projektowanych odbiorników. Na skrzyżowaniu z ul. Kawalerską zaprojektowano nowoczesną sygnalizację akomodacyjną, a w rejonach przejść dla pieszych – kostki betonowe z wypustkami w miejscu styku z jezdnią.

Konstrukcję nawierzchni trasy głównej przyjęto dla kategorii ruchu KR-5 (ul. W. Sławińskiego) i dla gruntu kategorii G1.

Konstrukcja jezdni ul. W. Sławińskiego:

- warstwa ścierna z SMA - 5 cm,
- warstwa wiążąca z BA - 8 cm,
- warstwa podbudowy z BA lub MCE - 14 cm,
- warstwa podbudowy pomocniczej z kruszywa naturalnego - 25 cm,
- grunt stabilizowany cementem - 15 cm.

W ramach robót rozbiórkowych wykonane zostaną rozbiórki m.in.:

- nawierzchni bitumicznej,
- nawierzchni z kostki betonowej,
- nawierzchni z płyt chodnikowych,
- krawężników oraz obrzeży,
- elementów odwodnienia powierzchniowego,
- istniejących ogrodzeń,
- sygnalizacji świetlnej.

W związku ze stałym wzrostem ruchu pojazdów konieczne stało się rozbudowanie istniejącej jednojezdniowej drogi DW678 i dostosowanie jej do parametrów drogi dwujezdniowej. Wzrost ruchu przy braku rozbudowy spowodowałby obniżenie poziomu swobody ruchu w wyniku, czego wzrosłaby emisja spalin, drgań, hałasu i zanieczyszczeń wód. W związku z powyższym zaprojektowano drogę dwujezdniową o parametrach zapewniających właściwą przepustowość drogi i poziom swobody, co poprawi bezpieczeństwo pieszych i kierowców.

W odniesieniu do wymienionego powyżej zakresu Projektu zakłada się powstanie następujących produktów:

- długość przebudowanych dróg wojewódzkich – 3,16 km,

- długość wybudowanych dróg powiatowych – 0,21 km,
- liczba bezpośrednio utworzonych nowych etatów (EPC) – 0 szt.

Projekt „Przebudowa odcinka ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku” będzie realizowany w trzech etapach:

- Etap I - Przygotowanie projektu, w ramach którego wykonywane jest Studium wykonalności.
- Etap II - Realizacja robót budowlanych, w skład których wchodzi: roboty drogowe, kanalizacja deszczowa, oświetlenie uliczne, sygnalizacja, teletechnika (telekomunikacja), energetyka i przebudowa sieci gazowych.
- Etap III - Zarządzanie projektem, w skład którego wchodzi promocja projektu poprzez ustawienie tablic informacyjnych i pamiątkowych.

Przy przygotowywaniu opisywanego przedsięwzięcia rozpatrywane były 2 warianty inwestycji. Odmienność podejścia w obu wariantach dotyczy odcinka ul. K. Ciołkowskiego od ul. Wiosennej do ul. W. Sławskiego i zaproponowanych rozwiązań mających na celu obsłużenie komunikacyjne dwóch wjazdów na teren targowiska miejskiego.

1. Wariant I (przyjęty do realizacji) zakłada budowę pasów dla relacji lewoskrętnych z ul. K. Ciołkowskiego do targowiska, natomiast uniemożliwia wykonanie bezpośrednich relacji lewoskrętnych z targowiska.

2. Wariant II zakłada wykonanie dwóch przejazdów umożliwiających zawracanie, a jednocześnie wykonywanie wszystkich relacji skrętnych z ich wykorzystaniem. Wariant ten wymaga jednak poszerzenia pasa środkowego zieleni do 16,0 m.

Planowane rozwiązanie wjazdów na targowisko w Wariantcie II spowodowałoby zajęcie dużo większego terenu pod inwestycję (w większości tereny Lasu Solnickiego) oraz wynikającą z tego dodatkową wycinkę drzew i wykup terenów, a także wykonanie dodatkowych prac budowlanych. Powyższe spowodowałoby wzrost wartości kosztorysowej inwestycji. Szacuje się, iż nakłady inwestycyjne na realizację dłuższego wariantu alternatywnego byłyby, co najmniej 10% wyższe od wariantu optymalnego.

Odrzucenie Wariantu II uzasadnia się większą zajętością pasa drogowego (dodatkowa szerokość pasa rozdziału na odcinku na wysokości targowiska), co bezpośrednio skutkowałoby większymi kosztami wykupu gruntów. Dodatkowo stworzenie możliwości zawracania (przejazki) w celu umożliwienia lewoskrętu dla wyjazdu z targowiska na odcinku drogi klasy GP stworzyłoby dodatkowy punkt kolizyjny i mogłoby wprowadzić zagrożenie w ruchu oraz wpłynąć na jednolitość i płynność ruchu.

Przed ustaleniem wybranego wariantu wprowadzono następujące zmiany:

- ul. Zwirki i Wigury została włączona bezpośrednio do ul. Ciołkowskiego na relacjach prawoskrętnych, a ulica serwisowa w tym rejonie została zlikwidowana na rzecz indywidualnych zjazdów do poszczególnych posesji. Rozwiązanie to wymaga uzyskania decyzji właściwego ministra na odstąpienie od przepisów w związku ze zbyt małą odległością pomiędzy skrzyżowaniami (wymagane min. 600 m);
- zrezygnowano z budowy ulic serwisowych od ul. A. Mickiewicza do ul. Zwirki i Wigury;
- zmiana lokalizacji zatoki do ważenia pojazdów ciężarowych dla Inspekcji Transportu Drogowego i Policji na lokalizację w rejonie pomiędzy ul. Wiosenną a ul. J. Michałowskiego oraz zaprojektowanie dodatkowej identycznej zatoki po stronie przeciwnej jezdni; lokalizacja oraz kształt zatoki został uzgodniony z Wojewódzkim Inspektorem Transportu Drogowego w Białymstoku.

Harmonogram realizacji budowy dróg oraz infrastruktury technicznej Miasta Białystok przewiduje wykonanie połączenia ul. J. Michałowskiego z Drogą do Olmont. W związku z powyższym zaproponowano likwidację włączenia ul. J. Michałowskiego do ul. K. Ciołkowskiego i zakończenie jej placem manewrowym, z możliwością wykonania włączenia tymczasowego do czasu realizacji ww. połączenia.

Zakres wybranego wariantu inwestycyjnego nie nasuwa żadnych wątpliwości. Celem przebudowy jest bowiem upłynnienie i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu na drodze wojewódzkiej nr 678 oraz wzrost atrakcyjności inwestycyjnej miasta. Efekty te mogą zostać osiągnięte tylko dzięki gruntownej przebudowie drogi oraz kompleksowym wyposażeniu jej w infrastrukturę techniczną. Droga została zaprojektowana jako główna ruchu przyspieszonego (GP).

W celu ustalenia przybliżonej efektywności kosztowej dla rozważanych wariantów zastosowano również metodę dynamicznego kosztu jednostkowego (DGC).

W wyniku przeprowadzonej analizy efektywności kosztowej dla rozważanych wariantów przy zastosowaniu metody dynamicznego kosztu jednostkowego osiągnięto następujące koszty uzyskania jednostki pożądanego efektu:

- Wariant WI – DGC = 0,042 PLN,
- Wariant WII – DGC = 0,046 PLN.

Techniczny koszt uzyskania jednostki pożądanego efektu jest zatem nieznacznie niższy w przypadku Wariantu WI.

Przeprowadzona analiza pod kątem możliwości realizacji projektu przy zastosowaniu różnych rozwiązań nowej drogi wskazuje na Wariant I jako optymalny z punktu widzenia aspektów środowiskowych, technicznych i ekonomiczno – społecznych.

Z analizy opcji zerowej wynika, że w żadnym wypadku nie można dopuścić do rezygnacji z inwestycji. Jej przeprowadzenie jest konieczne biorąc pod uwagę utrudnienia w ruchu komunikacyjnym i tranzytowym. Spoglądając na warianty od strony finansowych kosztów ich realizacji Wariant I wymaga poniesienia nieco mniejszych wydatków inwestycyjnych. Przeprowadzona analiza DGC pokazała, że koszt uzyskania jednostki pożądanego efektu (korzyści ekonomiczne) jest minimalnie mniejszy w przypadku wariantu WI (0,042 PLN) niż WII (0,046 PLN). Odnosząc się do funkcjonalności rozwiązań warto podkreślić, iż wariant przyjęty do realizacji dzięki swojemu zakresowi zagwarantuje pełne osiągnięcie założonych w projekcie celów i przyczyni się do kompleksowego rozwiązania problemów komunikacyjnych w zasięgu swojego oddziaływania.

Po zrealizowaniu Projektu jego Beneficjentami będą:

- potencjalni oraz obecni inwestorzy oraz ich kontrahenci korzystający z infrastruktury przemysłowej zlokalizowanej na terenie miasta Białegostoku,
- mieszkańcy Białegostoku oraz mieszkańcy miejscowości przyległych, dojeżdżający do pracy w celach handlowych lub korzystający z opieki zdrowotnej czy urzędów administracji państwowej zlokalizowanych w Białymstoku,
- turyści odwiedzający region,
- wszyscy użytkownicy drogi ze szczególnym uwzględnieniem przejazdów tranzytowych przejeżdżających przez teren województwa.

III.6. Powiązanie projektu z innymi projektami realizowanymi w ramach programów operacyjnych (projekty zrealizowane lub będące w trakcie realizacji)

TAK

Ulice stanowiące zakres niniejszego projektu są elementem działań mających na celu zwiększenie dostępności komunikacyjnej zarówno miasta, jaki i całego regionu. Ulica K. Ciołkowskiego stanowiąca fragment drogi wojewódzkiej nr 678 ma kluczowe znaczenie w układzie komunikacyjnym Białegostoku. Przedmiotowy projekt stanowić będzie kontynuację działań prowadzonych w ramach Projektu „Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 678 na odcinku Białystok – Kleosin” współfinansowanego z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007 – 2013.

Powyższa inwestycja obejmuje przebudowę i rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 678 na odcinku Białystok – Kleosin o długości około 2,3 km. Realizowana jest ona na podstawie umowy o współpracy z Województwem Podlaskim reprezentowanym przez Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich – Lidera Projektu. Miasto Białystok jako Partner powyższego Projektu w swoim zakresie rzeczowym wykona prace budowlane obejmujące: przebudowę układu komunikacyjnego od Ronda im. 10 Pułku Ułanów Litewskich do wiaduktu nad linią kolejową relacji Białystok – Bielsk Podlaski, budowę nowego wiaduktu nad linią kolejową relacji Białystok – Bielsk Podlaski, przebudowę

istniejącego wiaduktu nad linią kolejową relacji Białystok – Bielsk Podlaski. Planowane są do wykonania: druga jezdnia drogi wojewódzkiej Nr 678 w ciągu ulicy Wiadukt wraz z środkowym pasem zieleni, chodnik lewostronny i prawostronny, ścieżka rowerowa lewostronna, wiadukt nad linią kolejową PKP - w formie dwóch niezależnych ustrojów nośnych opartych na wspólnych przyczółkach - obie konstrukcje to dwuprzęsłowe belki ciągłe, odwodnienie powierzchniowe odbywać się będzie dzięki prawidłowemu zaprojektowaniu spadków poprzecznych i podłużnych do proponowanej kanalizacji deszczowej; odbiornikiem wód deszczowych z odwodnienia pasa drogowego będzie zbiornik chłonno - odprowadzający przy wiadukcie kolejowym (ul. Wiadukt). Planowany koszt całkowity Projektu wynosi: 47 521 338,28 PLN, w tym planowany koszt całkowity będący w zakresie Partnera Projektu to: 14 835 148,43 PLN.

Ulica K. Ciołkowskiego na odcinku objętym przedmiotowym projektem stanowi drogę wojewódzką Nr 678. Dlatego też oba te projekty uzupełniają się wzajemnie, a ich realizacja utworzy odcinek korytarza transportowego, prowadzącego z Białegostoku do Wysokiego Mazowieckiego.

Ponadto w pobliżu ul. K. Ciołkowskiego skupiają się inwestycje o istotnym znaczeniu dla całego województwa podlaskiego tj. podstrefa Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Białymstoku, Białostocki Park Naukowo – Technologiczny, stadion piłkarski i kampus Uniwersytetu w Białymstoku, których realizacja finansowana jest ze środków pochodzących z Unii Europejskiej. Pomiędzy projektem „Przebudowa odcinka ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku” a poniżej wymienionymi występuje zatem komplementarność przestrzenna i przedmiotowa.

Projektami komplementarnymi w stosunku do przebudowy ulicy K. Ciołkowskiego i budowy przedłużenia ul. W. Sławińskiego są inwestycje zrealizowane lub realizowane w ramach:

1) Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007- 2013:

- Projekt „Stadion piłkarski w regionie północno - wschodniej Polski wraz z zapleczem treningowym”, w ramach którego przewidziano budowę stadionu piłkarskiego wraz z zapleczem treningowym w rejonie ulic: Kawaleryjskiej, Słonecznej, Wiosennej i K. Ciołkowskiego w Białymstoku, mieszczącego zmodernizowane pełnowymiarowe boisko piłkarskie z podgrzewaną, nawadnianą murawą o nawierzchni trawiastej. Na obiekcie przewidziano miejsca siedzące w ilości 22 600 osób, w tym 50 miejsc dla osób niepełnosprawnych. Cała widownia, o dwóch strefach wysokościowych zostanie zadaszona, zapewniona będzie widoczność pola gry z każdego miejsca widowni. Stadion wyposażony będzie w nowoczesny system wizualnej i akustycznej komunikacji z widzami. W obiekcie tym znajdują się również powierzchnie komercyjne dla potrzeb gastronomii, handlu, powierzchni biurowych. W otoczeniu stadionu zlokalizowane zostanie 950 miejsc parkingowych dla samochodów osobowych oraz 80 dla autobusów i wozów transmisji satelitarnej. W ramach budowy obiektu przewidziano także 14 miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych. Podstawową zasadą przy realizacji stadionu będzie bezpieczeństwo ludzi oraz zapewnienie komfortowego oglądania widowisk sportowych. Planowana całkowita wartość projektu wg umowy o dofinansowanie wynosi: 168 304 449,76 PLN;

- Projekt „Przygotowanie terenów inwestycyjnych dla podstrefy Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Białymstoku poprzez budowę infrastruktury i nawierzchni ulic”, którego przedmiotem było utworzenie infrastruktury umożliwiającej podjęcie działalności gospodarczej przez przedsiębiorców na terenie Podstrefy Białystok Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W ramach projektu została wybudowana infrastruktura techniczna i nawierzchnie w następujących ulicach: ul. A. Mickiewicza (na odcinku od ul. K. Ciołkowskiego do granicy miasta), ul. Borsucza (na odcinku od wjazdu do budynku Sądu Rejonowego do ul. Żurawiej) oraz ul. Żurawia (na jej przedłużeniu do ul. Borsuczej), ul. Myśliwska (na jej przedłużeniu do ul. KD-7L), ul. Solnicka (na jej przedłużeniu od ul. KD-7L do ul. Borsuczej) oraz ul. KD-7L (od ul. A. Mickiewicza do przedłużenia ul. Solnickiej), ul. Borsucza (na odcinku od ul. Żurawiej do przedłużenia ul. Solnickiej). Zakres rzeczowy projektu obejmuje: przebudowę jezdni, budowę chodników, ścieżki rowerowej, zatok autobusowych, zieleni drogowej, oświetlenia ulicznego, sygnalizacji świetlnej, budowę i przebudowę kanalizacji deszczowej, budowę przepompowni wody, przebudowę gazociągu i przebudowę kanalizacji teletechnicznej, budowę kanalizacji sanitarnej i budowę sieci wodociągowej. Wartość projektu zgodnie z Umową o dofinansowanie wyniosła: 50 202 080,06 PLN;

2) Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej:

- Projekt „Białostocki Park Naukowo - Technologiczny”, którego przedmiotem jest utworzenie obszaru jako miejsca styku biznesu oraz sfery naukowo - badawczej, inkubatora przedsiębiorczości dla nowo powstających przedsiębiorstw, zorganizowanych wydziałowych części przedsiębiorstwa, centrum nowoczesnych technologii, bazy naukowo – badawczej. W zakres rzeczowy Projektu wchodzi: budowa budynku Inkubatora Technologicznego i Administracji, budowa budynku Centrum Technologicznego, wyposażenie budynków, uzbrojenie wewnątrzosiedlowe, drogi, parkingi oraz budowa i przebudowa następujących dróg wraz z uzbrojeniem: ul. Ks. S. Suchowolca (na odcinku od ul. Plażowej do ul. Zabłudowskiej), ul. Zabłudowska, ul. Plażowa (na odcinku od ul. Ks. S. Suchowolca do ul. Baranowskiej), ul. Borsucza, ul. Myśliwska (na odcinku od ul. Wiewiórczej do skrzyżowania ul. Dojlidy Fabryczne – Ks. St. Suchowola – Myśliwskiej), ul. Proroka Eliasza (na odcinku od ul. Ks. S. Suchowolca do ul. F. Karpińskiego), ul. F. Karpińskiego (na odcinku od ul. Solnickiej do ul. Proroka Eliasza), ul. Jacka Kuronia (od ul. Solnickiej do ul. Ks. S. Suchowolca). Planowana całkowita wartość projektu wg Umowy o dofinansowanie wynosi: 167 403 171,89 PLN;

- Projekt „Budowa Instytutu Biologii oraz Wydziału Matematyki i Informatyki wraz z Uniwersyteckim Centrum Obliczeniowym” stanowiący I etap budowy nowoczesnego kampusu, którego przedmiotem jest budowa budynków Instytutu Biologii oraz budynków Wydziału Matematyki i Informatyki wraz z Uniwersyteckim Centrum Obliczeniowym. Wartość całkowita inwestycji wynosi: 129 596 323,12 PLN; Beneficjentem Projektu jest Uniwersytet w Białymstoku;

3) Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko:

- Projekt „Budowa Wydziału Fizyki oraz Instytutu Chemii”, w ramach którego budowane są nowe budynki zakładające zgrupowanie zespołu obiektów w jednym miejscu. Wybudowany Wydział Fizyki oraz Instytut Chemii zostanie wyposażony w sprzęt podstawowy i specjalistyczny, a w pomieszczeniach zostaną zastosowane nowoczesne technologie informatyczne - komunikacyjne. Zostanie wybudowane również Uniwersyteckie Centrum Kultury. Całkowita wartość projektu to: 119 390 000,00 PLN. Beneficjentem Projektu jest Uniwersytet w Białymstoku.

Należy również podkreślić, iż ze względu na planowany zakres rzeczowy, przedmiotowy projekt jest powiązany z innymi przedsięwzięciami z dziedziny transportu i komunikacji, realizowanymi przez Miasto Białystok. Wśród nich należy wymienić m.in. projekty realizowane w ramach:

1) Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego 2004 – 2006:

- Projekt „Poprawa jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego Miasta Białegostoku – Etap I”, w zakres rzeczowy którego wchodziły: modernizacja ciągu komunikacyjnego ulic: M. Kopernika – Zwierzynieckiej - 11 Listopada - M. Curie - Skłodowskiej - W. Liniarskiego - K. Kalinowskiego oraz zakup 43 ekologicznych autobusów, dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. Całkowita wartość projektu wg Umowy o dofinansowanie wyniosła: 66 076 763,35 PLN;

2) Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej:

- Projekt „Poprawa jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego Miasta Białegostoku - Etap III”, w zakres rzeczowy którego wchodzi: przebudowa ul. H. Dąbrowskiego wraz z węzłem drogowym ul. H. Dąbrowskiego – Al. Solidarności, przebudowa ul. H. Sienkiewicza na odcinku od ul. Legionowej do ul. Ogrodowej wraz z budową centrum przesiadkowego przy skrzyżowaniu ul. H. Sienkiewicza z Al. J. Piłsudskiego i ul. Jurowiecką, przebudowa Al. J. Piłsudskiego na odcinku od Placu A. Lussy do Placu R. Dmowskiego wraz ze skrzyżowaniem ul. H. Sienkiewicza z Al. J. Piłsudskiego, zakup 74 autobusów spełniających normę EURO 5 lub

wyższą, budowa centrum sterowania ruchem z podsystemem zarządzania komunikacją zbiorową. Całkowita wartość projektu wg Umowy o dofinansowanie wynosi: 195 672 578,29 PLN.

- Projekt „Przebudowa ul. Gen. St. Maczka w Białymstoku”, którego realizacja wraz z budową kolejnych odcinków trasy biegnącej ulicami Gen. F. Kleeberga, Gen. S. Maczka, Gen. W. Andersa i jej przedłużeniem do ul. Baranowickiej w kierunku przejścia drogowego w Bobrownikach (tzw. Trasa Generalska), pozwoli na połączenie ciągów dróg krajowych tras tranzytowych biegnących do dwóch przejść granicznych w Budzisku i Bobrownikach. Zakres projektu obejmował przebudowę i budowę drogi wraz z infrastrukturą podziemną, chodnikami, zatokami autobusowymi, ścieżką rowerową, oświetleniem, sygnalizacją świetlną oraz obiektami mostowymi. Całkowita wartość rzeczywista porealizacyjna projektu wyniosła: 164 787 481,01 PLN.

- Projekt „Budowa przedłużenia ul. Piastowskiej w Białymstoku”, w zakresie którego jest budowa drogi wraz z infrastrukturą podziemną, chodnikami, zatokami autobusowymi, ścieżką rowerową, oświetleniem, sygnalizacją świetlną oraz obiektami mostowymi. Całkowita wartość projektu wg Umowy o dofinansowanie wynosi: 98 745 036,20 PLN.

- Projekt „Budowa przedłużenia ul. Gen. Wł. Andersa w Białymstoku”, w zakresie którego jest budowa drogi wraz z infrastrukturą podziemną, chodnikami, zatokami autobusowymi, ścieżką rowerową, oświetleniem, sygnalizacją świetlną oraz tunelem i estakadą. Planowana całkowita wartość projektu wynosi: 143 042 069,26 PLN.

3) Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007 – 2013:

- Projekt „Przebudowa ulic w centrum miasta Białegostoku – I etap”, w ramach którego wybudowano od podstaw, rozbudowano lub przebudowano ulice znajdujące się w centrum miasta Białegostoku tj. ulice Mazowiecką, Wiejską, Wesołą, Kard. St. Wyszyńskiego, K. Kalinowskiego, Krakowską, Młynową, Kijowską, J. Marjańskiego, Odeską, Cieszyńską i Piękną. Ulice otrzymały nowe nawierzchnie, przebudowano infrastrukturę sieciową. Parametry dróg dostosowano do aktualnych przepisów jak również rozwiązań komunikacyjnych (wprowadzono bus-pasy na ulicach Wiejskiej i Mazowieckiej). Całkowita wartość projektu wyniosła: 61 282 258,48 PLN.

4) Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych 2008 – 2011:

- Projekt „Zwiększenie dostępności komunikacyjnej Białegostoku poprzez budowę ulicy Dojlidy Górne”, który obejmował remont nawierzchni jezdni, budowę obustronnych chodników wraz z wjazdami na posesje z brukowej kostki betonowej oraz kanał deszczowy. Całkowita wartość projektu wyniosła: 4 973 193,89 PLN.

- Projekt „Poprawa jakości powiązań komunikacyjnych w południowo – wschodniej części Białegostoku poprzez budowę ulic: Brzozkwińskiej i Grabowej”, w ramach którego wykonano: nawierzchnię ulic, obustronne chodniki, ścieżkę rowerową oraz kanał deszczowy. Całkowita wartość projektu wyniosła: 3 876 397,77 PLN.

- Projekt „Budowa ulicy Dojlidy Górne i Halickiej wraz z budową i przebudową niezbędnej infrastruktury technicznej”, w ramach którego wybudowano nawierzchnię jezdni, obustronne chodniki, wjazdy na posesje oraz kanalizację deszczową. Całkowita wartość projektu wyniosła: 5 826 965,56 PLN.

5) Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport 2004-2006:

- Projekt „Przebudowa drogi krajowej nr 65 w ciągu ulic: Ciołkowskiego i Baranowickiej w Białymstoku”, który obejmował budowę jezdni, chodników, przystanków, sygnalizacji świetlnej, ścieżki rowerowej i infrastruktury podziemnej. Wartość projektu zgodnie z Umową o dofinansowanie wyniosła: 12 962 468,28 PLN.

- Projekt „Przebudowa skrzyżowania ulic: Ciołkowskiego i Baranowickiej w Białymstoku leżących w ciągu drogi krajowej nr 65”, który obejmował przebudowę skrzyżowania ul. K. Ciołkowskiego i ul. Baranowickiej na typ rondo. Całkowita wartość projektu wyniosła: 5 624 043,86 PLN.

Wszystkie powyższe projekty mają ściśle powiązania z przedmiotową inwestycją. Ulica K. Ciołkowskiego biegnie bowiem od wschodniej do zachodniej administracyjnej granicy miasta. Dlatego też, prowadzi zarówno do obwodnicy śródmiejskiej okalającej centrum miasta, jak i do dróg wyprowadzających ruch w kierunku Warszawy, Lublina i Bobrownik. Stanowi również dojazd do terenów przeznaczonych pod inwestycje oraz na działalność gospodarczą i naukową, które już funkcjonują w ramach podstrefy Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz będą działać w ramach Parku Naukowo – Technologicznego i budowanego kampusu Uniwersytetu w Białymstoku.

III.7. Promocja projektu

Miasto Białystok jako Beneficjent projektu „Przebudowa odcinka ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku” realizowanego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007 – 2013, planuje podjęcie działań służących informowaniu o roli Unii Europejskiej we współfinansowaniu inwestycji. Działania te będą zgodne z zapisami Rozporządzenia Komisji nr 1828/2006 z dnia 8 grudnia 2006 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego ogólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające Rozporządzenie (WE) nr 1260/1999 oraz Rozporządzenie (WE) nr 1080/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, a także zgodne z Wytycznymi Ministerstwa Rozwoju Regionalnego z dnia 10 czerwca 2010 r. w zakresie informacji i promocji, Wytycznymi Instytucji Zarządzającej Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Podlaskiego na lata 2007 – 2013 dla beneficjentów w zakresie informacji i promocji z lipca 2010 r. Ponadto w trakcie rozpowszechniania informacji o dofinansowaniu projektu ze środków Unii Europejskiej przestrzegane będą także podstawowe zasady prowadzenia działań informacyjnych i promocyjnych na potrzeby Narodowej Strategii Spójności oraz Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego 2007 - 2013 określone w Strategii komunikacji Funduszy Europejskich w Polsce w ramach Narodowej Strategii Spójności na lata 2007–2013 z dnia 23 lutego 2010 r.

Akcentowany będzie udział Funduszy Strukturalnych w budżecie Projektu jako czynnika decydującego o jego powodzeniu. Wykorzystywane będą symbole graficzne Unii Europejskiej.

Celem działań informacyjnych i promocyjnych będzie zwiększenie świadomości społecznej na temat Projektu i udziału środków finansowych Unii Europejskiej. Działania promocyjne będą skierowane przede wszystkim do mieszkańców Białegostoku oraz innych użytkowników przebudowanych ulic. Planowane formy promocji i informacji o Projekcie i źródle jego finansowania to:

- tablice informujące o Projekcie i źródłach dofinansowania postawione na czas trwania projektu oraz pamiątkowe nie później niż 6 miesięcy po zakończeniu robót,
- promocja Projektu w serwisie internetowym Miasta (www.bialystok.pl),
- oznakowanie materiałów, publikacji, korespondencji oraz innych dokumentów powstałych w wyniku realizacji projektu i wykorzystywanych w trakcie jego realizacji: logo Unii Europejskiej oraz logo Programu Operacyjnego.

III.8. Trwałość projektu

Beneficjentem projektu jest Miasto Białystok, będące jednostką samorządu terytorialnego, której status prawny reguluje ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.). Jest ono podmiotem zaufania publicznego, co stanowi gwarancję trwałości instytucjonalnej projektu.

Miasto Białystok zrealizowało wiele projektów, które zostały dofinansowane w ramach funduszy przedakcesyjnych, Kontraktu Wojewódzkiego, a także funduszy strukturalnych. Dzięki temu posiada bogate doświadczenie w przygotowaniu, realizacji i zarządzaniu

przedsięwzięciami inwestycyjnymi. Jest zatem gwarantem należytego przeprowadzenia Projektu przez okres jego realizacji.

Jednostką organizacyjną Miasta Białegostoku jest Urząd Miejski w Białymstoku, działający na podstawie Regulaminu organizacyjnego wprowadzonego w życie Zarządzeniem Nr 328/07 Prezydenta Miasta Białegostoku z dnia 1 marca 2007 r. Urząd jest aparatem pomocniczym Prezydenta, przy pomocy którego Prezydent sprawuje funkcję organu wykonawczego Miasta, wykonuje należące do jego właściwości zadania określone w przepisach prawa, w tym w ustawie o samorządzie gminnym, ustawie o samorządzie powiatowym, ustawach szczególnych i aktach prawnych wydanych w celu wykonania tych ustaw oraz w Statucie Miasta Białegostoku i Statucie Urzędu, tj.:

- 1) zadania własne gminy i powiatu;
- 2) zadania z zakresu administracji rządowej zlecone gminie;
- 3) zadania z zakresu administracji rządowej powierzone powiatowi.

Inwestycje Miasta prowadzone są przez odpowiednie departamenty i jednostki Urzędu Miejskiego w Białymstoku. Precyzyjny podział obowiązków pomiędzy poszczególne komórki organizacyjne w Urzędzie umożliwia płynne zarządzanie, zarówno w fazie planowania, realizacji jak i po zakończeniu projektu. Powyższe przesłanki wskazują, iż trwałość organizacyjna jest zapewniona.

Departamentem zajmującym się przygotowaniem, realizacją i nadzorem nad niniejszym projektem będzie Zarząd Dróg i Inwestycji Miejskich Urzędu Miejskiego w Białymstoku. Zarząd będzie również odpowiedzialny za utrzymanie powstałej w wyniku realizacji Projektu infrastruktury drogowej, ponieważ do jego statutowych zadań należy zarządzanie drogami tj. utrzymanie i ochrona dróg, chodników, placów i obiektów inżynierskich, utrzymanie urządzeń zabezpieczających ruch oraz oświetlenie ulic i placów.

W zakresie utrzymania porządku i czystości w pasach drogowych oraz nadzoru nad funkcjonowaniem miejskiej sieci kanalizacji deszczowej odpowiedzialny będzie Departament Ochrony Środowiska i Gospodarki Komunalnej Urzędu Miejskiego w Białymstoku.

Obsługę finansową inwestycji zapewni natomiast Departament Rachunkowości oraz Departament Finansów Urzędu Miejskiego w Białymstoku.

Trwałość techniczna Projektu zostanie osiągnięta poprzez zapewnienie wysokiej jakości wykonania inwestycji. Projekt realizowany jest zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. Nr 106, poz. 1126) i Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430), co spowoduje, że produkty powstałe w wyniku realizacji przedsięwzięcia będą spełniały normy oraz wymogi wynikające z przepisów krajowych oraz norm Unii Europejskiej. Dotyczy to także wykorzystywanych w pracach budowlanych materiałów budowlanych, które będą odpowiadały wymaganiom wynikającym z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie systemów oceny zgodności, wymagań, jakie powinny spełniać notyfikowane jednostki uczestniczące w ocenie zgodności, oraz sposobu oznaczania wyrobów budowlanych oznakowaniem CE (Dz. U. Nr 195, poz. 2011).

Trwałość finansową inwestycji wyrażającą się pozytywnymi wynikami analizy płynności Miasta Białostok, potwierdzają analizy przeprowadzone w ramach Studium wykonalności, z których wynika, że Miasto będzie w stanie utrzymać produkty i rezultaty Projektu pod względem finansowym.

Środki Beneficjenta Projektu na pokrycie wkładu własnego uwzględnione są w Uchwale Nr XX/191/11 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 16 grudnia 2011 r. w sprawie budżetu Miasta Białegostoku na 2012 rok oraz jej załącznikach:

- Nr 3 „Limity wydatków na zadania inwestycyjne w 2012 r.” w dziale 600, rozdziale 60015,
- Nr 4 „Wydatki na programy i projekty realizowane ze środków pochodzących z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności” oraz w Uchwale Nr XX/192/11 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 16 grudnia 2011 r. w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Białegostoku na lata 2012 – 2037.

Koszty związane z utrzymaniem infrastruktury drogowej po jej zakończeniu, będą pokrywane ze środków budżetu Miasta Białostok. Co roku Miasto przeznacza w swoim budżecie część środków finansowych na bieżące utrzymanie dróg tj.: modernizację, remonty, oświetlenie i utrzymanie ich w czystości.

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 uchylające Rozporządzenie (WE) nr 1260/1999 projekt nie zostanie poddany zasadniczym modyfikacjom:

- mającym wpływ na jego charakter lub warunki realizacji lub powodującym uzyskanie nieuzasadnionej korzyści przez wnioskodawcę; oraz
- wynikającym ze zmiany charakteru własności elementu infrastruktury albo z zaprzestania działalności produkcyjnej.

Podsumowując należy stwierdzić, iż nie zidentyfikowano żadnych przesłanek świadczących o tym, że efekty Projektu nie będą trwały przez okres co najmniej 5 lat od zakończenia realizacji inwestycji. Potwierdzają to analizy przeprowadzone w Studium wykonalności (załącznik nr 1 do wniosku o dofinansowanie realizacji projektu).

Realizacja niniejszego projektu infrastrukturalnego może być natomiast narażona na szereg zagrożeń (ryzyk), których wystąpienie może mieć negatywny wpływ na przebieg całej inwestycji. Ryzyko dla Projektu to specyficzne wydarzenia, które pojawiając się, mogłyby utrudnić lub wstrzymać pomyślne jego wykonanie. W związku z powyższym przedstawiono następujące potencjalne ryzyka dla projektu:

- 1) Błędy w dokumentacji projektowej.
Skutkiem błędów w dokumentacji projektowej mogłoby być opóźnienie realizacji inwestycji. Sposobem na przeciwdziałanie jest umowa zawarta z projektantem uwzględniająca dokonanie korekt oraz duże doświadczenie zawodowe projektanta.
- 2) Zła współpraca z wykonawcą robót.
Wystąpienie niewłaściwej współpracy na linii Inwestor – Wykonawca mogłoby skutkować zaburzeniem przebiegu zaplanowanych działań inwestycyjnych określonych w harmonogramie przedsięwzięcia. Efektem tego mogłoby być opóźnienia w realizacji poszczególnych etapów budowy i nieterminowe zakończenie wszystkich prac. Patrząc z perspektywy użytkowników infrastruktury drogowej oczekujących na powstanie nowych ulic podnoszących poziom skomunikowania miasta i regionu wystąpienie opóźnienia w ich oddaniu do użytku spowodowałoby generowanie kolejnych problemów komunikacyjnych na tym obszarze. Alternatywą jest bardzo dobrze skonstruowana umowa z wykonawcą robót, dobrze przygotowana Specyfikacja istotnych warunków zamówienia, która da możliwość wyboru najlepszego wykonawcy robót.
- 3) Zwiększone koszty projektu.
Podniesienie kosztów związanych z realizacją projektu mogłoby skutkować koniecznością podjęcia działań zmierzających do przeprowadzenia zmian w budżecie projektu i znalezienia dodatkowych środków finansowych na ten cel. Miasto Białostok priorytetowo traktuje inwestycje dofinansowane ze środków Unii Europejskiej. Dlatego też w przypadku zwiększenia kosztów projektu, w budżecie Miasta zostaną zabezpieczone dodatkowe środki na jego realizację. Metodą przeciwdziałania na powyższe zagrożenie jest bardzo dobra analiza finansowa projektu w fazie przedinwestycyjnej.
- 4) Ryzyko nieukończenia projektu.
Skutkiem nieukończenia projektu z winy Wykonawcy, bądź z przyczyn organizacyjnych leżących po stronie Inwestora mógłby być brak nowoczesnej infrastruktury spełniającej obowiązujące normy techniczne i zapewniającej wysoki poziom bezpieczeństwa. Wiazałoby się to z pozostawieniem stanu obecnego, w którym mamy do czynienia, z dużymi utrudnieniami komunikacyjnymi mającymi negatywny wpływ na ruch pojazdów i lokalne społeczeństwo. Dlatego też, aby temu zapobiec Wykonawca musi spełniać warunki udziału w postępowaniu założone na etapie postępowania przetargowego. Ponadto sprawowana będzie systematyczna kontrola wykonawstwa pod względem

zakresu rzeczowego realizowanych prac, wydatkowanych środków finansowych oraz czasu realizacji.

5) Ryzyko eksploatacyjne.
Skutkiem wystąpienia nieprzewidywanych nakładów finansowych związanych ze zbyt szybką eksploatacją powstałej infrastruktury mogłaby być konieczność zarezerwowania dodatkowych środków finansowych na ten cel. Sposobem na przeciwdziałanie jest zapewnienie właściwej obsługi technicznej w konserwacji w okresie eksploatacji projektu – bieżąca analiza finansowa wpływów i wydatków eksploatacyjnych.

6) Ryzyko siły wyższej.
Skutkiem wystąpienia siły wyższej mogłoby być odstąpienie od zaplanowanych prac związanych z przebudową ulic, co oznaczałoby pozostawienie stanu obecnego, w którym mamy do czynienia z dużymi utrudnieniami komunikacyjnymi mającymi negatywny wpływ na ruch pojazdów i lokalne społeczeństwo. Alternatywą jest zastosowanie w umowie z wykonawcą klauzuli o możliwości odstąpienia od umowy w przypadku nieprzewidywanych zdarzeń.

IV. Harmonogram realizacji projektu

IV. Harmonogram realizacji projektu		dzień / miesiąc / rok	
IV.1 Termin rozpoczęcia realizacji projektu		06/12/2011	
IV.2 Planowany termin wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego		05/07/2011	
IV.3 Planowany termin rozpoczęcia rzeczowej realizacji projektu - podpisanie umowy z wykonawcą prac inwestycyjnych, dostawcą towarów i usług.		06/12/2011	
IV.4 Etapy realizacji projektu:			
L.p.	Opis etapu/zadania	Data rozpoczęcia	Data zakończenia
1	Kontrakt 1 - Budowa kanalizacji deszczowej w ul. K. Ciołkowskiego na odcinku od Ronda im. 10 Pułku Ułanów Litewskich do rzeki Biała oraz w przedłużeniu ul. Sławińskiego od rejonu skrzyżowania z ul. Kawalerską do ul. K Ciołkowskiego	06/12/2011	10/04/2013
2	Kontrakt 2 - Realizacja robót budowlanych na przebudowę ul. K. Ciołkowskiego od ronda 10 Pułku Ułanów Litewskich do ul. Mickiewicza oraz budowę przedłużenia Sławińskiego od ul. Kawalerskiej do Ciołkowskiego wraz z infrastrukturą techniczną (w zakresie kanalizacji deszczowej do rzeki Białej)	01/10/2012	19/12/2014
Opis stopnia zaawansowania prac jeżeli realizacja projektu została rozpoczęta:			
Kontrakt 1 - umowa na budowę kanalizacji deszczowej została zawarta w dniu 6 grudnia 2011r. Prace budowlane związane z tą umową zostały zakończone. Pismem z dnia 27 marca 2013r. wykonawca robót, firma Przedsiębiorstwo Inżynierii Lądowej Bartosz Ćwik Spółka komandytowa, zgłosiła zakończenie prac i gotowość do ich odbioru. W kwietniu 2013r. przeprowadzony zostanie odbiór końcowy.			
Kontrakt 2 - umowa na przebudowę odcinka ul. K. Ciołkowskiego i budowę ul. Sławińskiego od ul. Kawalerskiej do ul. K. Ciołkowskiego została zawarta w dniu 1 października 2012r. Wykonawca robót, firma Mostostal Warszawa S.A., prowadzi obecnie roboty budowlane w zakresie prac przygotowawczych.			
IV.5 Planowany termin rzeczowego zakończenia realizacji projektu -podpisanie końcowego protokołu odbioru		19/12/2014	
IV.6 Planowany termin finansowego zakończenia realizacji projektu - dokonanie płatności za ostatnią fakturę		30/06/2015	
IV.7 Złożenie ostatniego wniosku Beneficjenta o płatność		24/07/2015	

V. Wskaźniki osiągnięcia celów projektu

V.1.1 Wskaźniki produktu - wskaźniki KSI (SIMIK 07-13)													
L.p.	Nazwa wskaźnika	Źródło pozyskania informacji	Jednostka miary	Rok 0: 2011	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Długość przebudowanych dróg wojewódzkich	UM w Białymstoku, protokół odbioru końcowego robót	km	0,00					0,00	0,00	0,00	3,16	
2	Długość wybudowanych dróg powiatowych	UM w Białymstoku, protokół odbioru końcowego robót	km	0,00					0,00	0,00	0,00	0,21	
V.1.2 Wskaźniki produktu - wskaźniki RPOWP													
L.p.	Nazwa wskaźnika	Źródło pozyskania informacji	Jednostka miary	Rok 0: 2011	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015

V.1.3 Wskaźniki produktu - wskaźniki własne Beneficjenta													
L.p.	Nazwa wskaźnika	Źródło pozyskania informacji	Jednostka miary	Rok 0: 2011	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Liczba projektów z zakresu transportu drogowego	Wniosek o płatność końcową	szt.	0,00					0,00	0,00	0,00	0,00	1,00

V.2.1 Wskaźniki rezultatu - wskaźniki KSI (SIMIK 07-13)															
L.p.	Nazwa wskaźnika	Źródło pozyskania informacji	Jednostka miary	Rok 0: 2011	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1	Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich	wyniki pomiaru ruchu, kalkulacja beneficjenta	PLN/rok	0,00					0,00	0,00	0,00	0,00	1 217 351,17	1 772 370,17	52 768 330,27
2	Oszczędność czasu w przewozach towarowych	wyniki pomiaru ruchu, kalkulacja beneficjenta	PLN/rok	0,00					0,00	0,00	0,00	0,00	587 459,28	942 860,28	23 759 291,68

V.2.2 Wskaźniki rezultatu - wskaźniki RPOWP															
L.p.	Nazwa wskaźnika	Źródło pozyskania informacji	Jednostka miary	Rok 0: 2011	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017

V.2.3 Wskaźniki rezultatu - wskaźniki własne Beneficjenta															
L.p.	Nazwa wskaźnika	Źródło pozyskania informacji	Jednostka miary	Rok 0: 2011	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017

V.3.1 Wpływ projektu na zatrudnienie														
Nazwa wskaźnika	Źródło pozyskania informacji	Jednostka miary	Rok 0: 2011	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
PRODUKT														
Liczba bezpośrednio utworzonych nowych etatów (EPC)	nie dotyczy	szt.	0,00					0,00	0,00	0,00	0,00			
REZULTAT														
Liczba utworzonych miejsc pracy (brutto zatrudnienie w pełnym wymiarze godzin) ogółem, w tym: - kobiety - mężczyźni	nie dotyczy	szt.	0,00					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Uzasadnienie:														
Prace planowane do zrealizowania w ramach niniejszego projektu nie są zorientowane na działania, w wyniku których powstaną nowe miejsca pracy.														

V.4 Sposób monitorowania i pomiaru osiągniętych wskaźników:															
Monitorowanie i pomiary wskaźników projektu zarówno w trakcie jego realizacji jak i po zakończeniu prowadzony będzie przez pracowników Zarządu Dróg i Inwestycji Miejskich. Wartości wskaźników produktu – długość przebudowanego odcinka drogi wojewódzkiej oraz długość wybudowanych dróg powiatowych zostaną potwierdzone końcowym protokołem odbioru robót – spisany komisyjnie po zakończeniu całej inwestycji. Wskaźniki rezultatu dotyczące oszczędności w przewozach pasażerskich i towarowych zostaną zbadane na podstawie przeprowadzonych pomiarów natężenia ruchu, zgodnie z instrukcją oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych. Wskaźniki będą zbadane do jednego roku od momentu zakończenia realizacji inwestycji, przez kolejne pięć lat czyli do 2019 roku.															
W związku z brakiem możliwości wpisania wartości bieżącej wskaźnika w latach 2018 i 2019 w tabeli V.2.1 "Wskaźniki rezultatu - wskaźniki KSI (SIMIK 07-13)" informację o wskaźniku przedstawiono poniżej: - oszczędność czasu w przewozach pasażerskich - 110 580 624,96 PLN/rok w 2018 roku i 178 676 952,13 PLN/rok w 2019 roku, - oszczędność czasu w przewozach towarowych - 48 628 747,27 PLN/rok w 2018 roku i 76 674 637,23 PLN/rok w 2019 roku.															
W związku z brakiem możliwości wpisania wartości bieżącej wskaźnika w latach 2018 i 2019 w tabeli V.3.1 "Wpływ projektu na zatrudnienie" informację o wskaźniku przedstawiono poniżej: - liczba utworzonych miejsc pracy (brutto zatrudnienie w pełnym wymiarze godzin) ogółem - 0 szt. w 2018 roku i 0 szt. w 2019 roku.															

VI. Budżet projektu

Czy wydatek VAT jest dla Beneficjenta wydatkiem kwalifikowalnym: TAK

Planowane wydatki w ramach projektu w PLN

VI.1 Koszty kwalifikowalne

VI.1.1 Koszty kwalifikowalne - Koszty inwestycyjne																
Lp	Rodzaj kosztu / kategoria kosztu	Stawka VAT	Wartość brutto	Wartość netto	Kwota VAT	wydatek kwalifikowalny	rok/kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Roboty drogowe	np		20 800 405,27		20 800 405,27	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	97 210,38	8 261 731,95	10 072 036,55	2 369 426,39
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76 303,20	111 350,08	948 408,11
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 504 499,73	1 956 838,53	1 421 018,28
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	517 622,92	3 707 523,04	0,00
2	Roboty drogowe - VAT (23%)	np		4 784 093,19		4 784 093,19	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	97 210,38	6 163 306,10	4 296 304,90	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	22 358,39	1 900 198,34	2 316 568,39
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17 549,74	25 610,52	218 133,87
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	346 034,93	450 077,46	326 834,20
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	119 053,27	852 730,29	0,00
3	Kanalizacja deszczowa	np		5 636 929,70		5 636 929,70	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	22 358,39	1 417 560,40	988 150,12	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 532 659,70	703 343,13	1 400 926,87	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	488 849,50	0,00	0,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 727 019,00	436 084,19	975 767,77	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 129 880,00	48 303,34	237 258,03	0,00
4	Kanalizacja deszczowa - VAT (23%)	np		1 296 493,85		1 296 493,85	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	186 911,20	218 955,60	187 901,07	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	812 511,74	161 768,92	322 213,19	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	112 435,39	0,00	0,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	397 214,37	100 299,36	224 426,59	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	259 872,40	11 109,77	54 569,35	0,00
5	Roboty teletechniczne	np		491 008,31		491 008,31	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	42 989,58	50 359,79	43 217,25	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	387 916,04	0,00	103 092,27
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	69 070,78
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	234 798,11	0,00	34 021,49
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach

[illegible]

Podsumowanie kosztów inwestycyjnych																		
							rok/ kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	RAZEM	
							Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4 464 740,21	13 492 742,02	14 461 003,08	3 198 591,01	35 617 076,32
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	601 284,89	93 852,94	228 365,56	1 299 914,25	
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 124 233,37	3 244 189,08	3 755 378,74	1 898 676,76	
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 389 752,40	1 159 536,13	4 852 080,71	0,00	
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	349 469,55	8 995 163,87	5 625 178,07	0,00	

VI.1.2 Koszty kwalifikowalne - Koszty nieinwestycyjne																	
Lp	Rodzaj kosztu / kategoria kosztu	Stawka VAT	Wartość brutto	Wartość netto	Kwota VAT	wydatek kwalifikowalny	rok/kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
1	Studium wykonalności	23%	7 199,19	5 853,00	1 346,19	7 199,19	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7 199,19	0,00	0,00	0,00	0,00
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5 853,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Studium wykonalności - VAT (23%)						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 346,19	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Promocja projektu - tablice informacyjne i pamiątkowe	23%	10 776,92	8 761,72	2 015,20	10 776,92	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5 388,46	0,00	0,00	5 388,46
							I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4 380,86
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4 380,86	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Promocja projektu - tablice informacyjne i pamiątkowe - VAT (23%)						I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
							II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 007,60
							III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 007,60	0,00	0,00	0,00
							IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Podsumowanie kosztów nieinwestycyjnych													
Razem koszty nieinwestycyjne (2007-2015)													
rok/ kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	RAZEM			
Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7 199,19	5 388,46	0,00	5 388,46	17 976,11			
I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7 199,19	0,00	0,00	0,00				
II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5 388,46				
III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5 388,46	0,00	0,00				
IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				

VI.3 Podsumowanie kosztów całkowitych												
Razem koszty całkowite Projektu (2007-2015)	rok/ kwartał	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	RAZEM	
	Razem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4 471 939,40	13 498 130,48	15 671 733,24	3 952 843,54	37 594 646,66	
	I kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	608 484,08	93 852,94	228 365,56	1 674 557,27		
	II kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 124 233,37	3 244 189,08	3 755 378,74	2 278 286,27		
	III kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 389 752,40	1 164 924,59	4 852 080,71	0,00		
	IV kw.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	349 469,55	8 995 163,87	6 835 908,23	0,00		

VI.4. Wydatki kwalifikowalne z różnym poziomem dofinansowania

VI.4. Wydatki kwalifikowalne z różnym poziomem dofinansowania						nie dotyczy	
Lp	Rodzaj wydatków	Wartość wydatku	Wartość dofinansowania		Pomoc de minimis		
			kwota	%			
SUMA							
Pomoc inna niż de minimis							

VI. 5. Źródła finansowania kosztów kwalifikowalnych Projektu

VI.5. Źródła finansowania kosztów kwalifikowalnych Projektu												
Okres realizacji projektu		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	RAZEM	
Koszty kwalifikowalne	zł						4 471 939,40	13 498 130,48	14 461 003,08	3 203 979,47	35 635 052,43	
Źródło:		Środki publiczne										
Środki publiczne	zł						4 471 939,40	13 498 130,48	14 461 003,08	3 203 979,47	35 635 052,43	
	%						100,00	100,00	100,00	100,00	100,0000000000	
Wielkość dofinansowania												
Wartość dofinansowania ogółem*, w tym:	zł						4 024 745,46	12 148 317,43	13 014 902,77	2 883 581,52	32 071 547,18	
	%						90,00	90,00	90,00	90,00	89,9999999804	
EFRR	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4 024 745,46	12 148 317,43	13 014 902,77	2 883 581,52	32 071 547,18	
	%						90,00	90,00	90,00	90,00	89,9999999804	

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

Budżet państwa (pomoc publiczna)	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	%															0,0000000000
Wkład własny																
Wkład własny, w tym:	zł									447 193,94	1 349 813,05	1 446 100,31	320 397,95	3 563 505,25		
	%									10,00	10,00	10,00	10,00	10,0000000196		
Środki publiczne, w tym:	zł									447 193,94	1 349 813,05	1 446 100,31	320 397,95	3 563 505,25		
	%									10,00	10,00	10,00	10,00	10,0000000196		
Budżet państwa (dysponenci)	zł									0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
	%									0,00	0,00	0,00	0,00	0,0000000000		
Budżet województwa	zł													0,00		
	%													0,0000000000		
Budżet powiatu	zł													0,00		
	%													0,0000000000		
Budżet gmin	zł									447 193,94	1 349 813,05	1 446 100,31	320 397,95	3 563 505,25		
	%									10,00	10,00	10,00	10,00	10,0000000196		
Inne krajowe fundusze publiczne (jakie?)	zł															
	%															
Inne (jakie?)	zł															
	%															
Środki prywatne, w tym:	zł															
	%															
Międzynarodowe instytucje finansowe, w tym:	zł															
	%															
SUMA	zł		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4 471 939,40	13 498 130,48	14 461 003,08	3 203 979,47	35 635 052,43		

Lista załączników

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

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

- | | | | | |
|----|---|---|------------------------------|---|
| 26 | Kopie umów z instytucjami kredytującymi, których kredyty lub pożyczki są przedmiotem poręczeń | Tak <input type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input checked="" type="checkbox"/> |
| 27 | Inne niezbędne załączone dokumenty wymagane prawem polskim lub kategorią projektu. | Tak <input checked="" type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input type="checkbox"/> |
| 28 | Zaświadczenie o wyborze Pana Tadeusza Truskolaskiego na Prezydenta Miasta Białegostoku | Tak <input checked="" type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input type="checkbox"/> |
| 29 | Uchwała Rady Miejskiej w Białymstoku w sprawie stwierdzenia powołania Skarbnika Miasta Białegostoku | Tak <input checked="" type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input type="checkbox"/> |
| 30 | Upoważnienie Zastępcy Prezydenta Miasta do podpisywania wniosku o dofinansowanie wraz z załącznikami | Tak <input checked="" type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input type="checkbox"/> |
| 31 | Upoważnienie pracowników Urzędu Miejskiego w Białymstoku do potwierdzania za zgodność z oryginałem | Tak <input checked="" type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input type="checkbox"/> |
| 32 | Uzupełnienie do punktu I.8 "Informacje na temat doświadczeń Beneficjenta w zakresie korzystania z pomocy w ramach programów pomocowych" | Tak <input checked="" type="checkbox"/> | Nie <input type="checkbox"/> | N/D <input type="checkbox"/> |

Oświadczenia Beneficjenta

Oświadczam, że zgodnie z linią demarkacyjną pomiędzy Programami Operacyjnymi Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej i Wspólnej Polityki Rybackiej projekt *Przebudowa odcinka ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku* zgłoszony do współfinansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013/ wnioskodawca Miasto Białystok nie otrzymał wsparcia / nie została zawarta z nim umowa w ramach innych programów operacyjnych.

Jednocześnie oświadczam, że Miasto Białystok, wspólnota samorządowa - gmina nie otrzymał wsparcia na takie same wydatki jak zaprezentowane w projekcie "Przebudowa odcinka ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku" w ramach innych programów operacyjnych.

Oświadczam, że zakres projektu *Przebudowa odcinka ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku* nie został objęty dofinansowaniem z innych Programów Operacyjnych w ramach Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia na lata 2007-2013.

W związku z ubieganiem się o przyznanie dofinansowania ze środków EFRR w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013 na realizację projektu "Przebudowa odcinka ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku" oświadczam, iż Miasto Białystok, wspólnota samorządowa - gmina nie jest wykluczony z możliwości ubiegania się o dofinansowanie - zgodnie z art. 207 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157 poz. 1240 z 2009 r. z późn. zm.).

W związku z ubieganiem się o przyznanie dofinansowania ze środków EFRR w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013 na realizację projektu "Przebudowa odcinka ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku" oświadczam, iż Miasto Białystok, wspólnota samorządowa - gmina w przypadku wystąpienia pomocy publicznej w ramach projektu (przy udzielaniu pomocy indywidualnej), to zastosuje się do przepisów ustawy z dnia 30 kwietnia 2004r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2007r nr 59 poz. 404) oraz będzie je przestrzegać.

Oświadczam, że po realizacji inwestycji pod nazwą *Przebudowa odcinka ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku* w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007 -2013 zostaną zachowane cele projektu, zgodnie zapisami znajdującymi się we wniosku o dofinansowanie realizacji projektu, w ciągu 5 lat od zakończenia jego realizacji (3 lata w przypadku MŚP).

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

Oświadczam także, że posiadam środki finansowe niezbędne do realizacji projektu *Przebudowa odcinka ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku* w wysokości zgodnej z tabelą nr VI.5. Źródła finansowania kosztów kwalifikowanych projektu.

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

Wyrażam również zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych do celów związanych z realizacją projektu *Przebudowa odcinka ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku* zgodnie z Ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 o ochronie danych osobowych (tekst jednolity Dz. U. Nr 133 poz. 883), w tym do celów związanych z realizacją badań przeprowadzanych przez Instytucję Zarządzającą lub na jej zlecenie.

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

Zobowiązuję się prowadzić wyodrębnioną ewidencję księgową dokumentów dotyczących realizacji Projektu.

Oświadczam, iż zgadzam się na poddanie kontroli w zakresie realizowanego projektu przeprowadzanej przez Instytucję Zarządzającą oraz udostępnić, na żądanie tej instytucji, wszelką dokumentację związaną z projektem.

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

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

Wszystkie informacje zawarte we wniosku są objęte tajemnicą handlową.

Adam Poliński

Imię i Nazwisko

Zastępca Prezydenta Miasta

Stanowisko

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA
Adam Poliński

Podpis i pieczęć

SKARBNIK MIASTA
mgr Stanisław Rostowska

MIASTO BIAŁYSTOK

08-06-2015

Data (dd-mm-rrrr)

Harmonogram rzeczowo- finansowy realizacji Projektu (w PLN)

Nr i tytuł projektu - WN-D-RPPD 02 01 01-20-001/12 "PRZEBUDOWA ODCINKA UL. K. CIOŁKOWSKIEGO W BIAŁYMSTOKU"

Nazwa Beneficjenta: MIASTO BIAŁYSTOK

Rozpoczęcie realizacji Projektu dd/mm/rr: 06/12/2011

Rozpoczęcie realizacji Projektu dd/mm/rr: 06/12/2011

Zakończenie rzeczowe realizacji Projektu dd/mm/rr: 19/12/2014

Zakończenie finansowe realizacji Projektu do/mm/rr: 30/06/2015

Zakreślenie finansowe realizacji Projektu ddmmrr: 30/06/2015																	
LP	Kategoria Kosztu (Zakres rzeczowy)	2012 rok				2013 rok				2014 rok				2015 rok			RAZEM
		I kw.	II kw.	III kw.	IV kw.	I kw.	II kw.	III kw.	IV kw.	I kw.	II kw.	III kw.	IV kw.	I kw.	II kw.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
KOSZTY KWALIFIKOWALNE																	
Koszty inwestycyjne																	
1	Roboty drogowe	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	119 568,77 zł	93 852,94 zł	1 850 534,66 zł	638 676,19 zł	7 580 866,50 zł	135 960,60 zł	2 406 935,99 zł	4 560 253,33 zł	5 284 455,02 zł	1 166 541,98 zł	1 747 852,48 zł	25 584 498,46 zł	
2	Kanalizacja deszczowa	601 284,89 zł	2 124 233,37 zł	1 389 752,40 zł	229 900,78 zł	0,00 zł	536 383,55 zł	59 413,11 zł	269 315,39 zł	0,00 zł	1 200 194,36 zł	291 827,38 zł	231 116,32 zł	0,00 zł	0,00 zł	6 933 423,55 zł	
3	Roboty elektryczne	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	288 801,67 zł	110 664,10 zł	77 670,96 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	84 957,06 zł	41 846,43 zł	603 940,22 zł	
4	Oświetlenie uliczne, sygnalizacje świetlne	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	157 794,15 zł	1 067 311,02 zł	0,00 zł	66 995,08 zł	0,00 zł	92 035,80 zł	48 415,21 zł	108 977,85 zł	1 541 528,11 zł	
5	Energia	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	193 134,80 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	13 051,35 zł	0,00 zł	0,00 zł	206 185,96 zł	
6	Przebudowa sieci gazowych	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	375 334,60 zł	194 988,58 zł	0,00 zł	91 404,96 zł	81 253,31 zł	0,00 zł	4 517,58 zł	0,00 zł	0,00 zł	747 499,03 zł	
Koszty nieinwestycyjne																	
1	Studium wykonalności	7 199,19 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	7 199,19 zł	
2	Promocja projektu -tablice informacyjne i pamiatkowe	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	5 388,46 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	5 388,46 zł	10 776,92 zł	
Koszty w ramach cross- financing																	
...		0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	
SUMA KOSZTÓW KWALIFIKOWALNYCH:		608 484,08 zł	2 124 233,37 zł	1 389 752,40 zł	349 469,55 zł	93 852,94 zł	3 244 189,08 zł	1 164 924,59 zł	8 995 163,87 zł	228 365,56 zł	3 755 378,74 zł	4 852 080,71 zł	5 625 178,07 zł	1 299 914,25 zł	1 904 065,22 zł	35 635 052,43 zł	
KOSZTY NIEKWALIFIKOWALNE																	
1	Roboty ziemne - przekroczenie wydatków kwalifikowalnych	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	325 224,23 zł	289 114,28 zł	614 338,51 zł	
2	Roboty dodatkowe - umowa nr ZDI-III.272.94.2014	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	1 210 730,16 zł	49 418,79 zł	85 106,77 zł	1 345 255,72 zł	
SUMA KOSZTÓW NIEKWALIFIKOWALNYCH:		0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	1 210 730,16 zł	374 643,02 zł	374 221,05 zł	1 959 594,23 zł	
CAŁKOWITY KOSZT PROJEKTU:		608 484,08 zł	2 124 233,37 zł	1 389 752,40 zł	349 469,55 zł	93 852,94 zł	3 244 189,08 zł	1 164 924,59 zł	8 995 163,87 zł	228 365,56 zł	3 755 378,74 zł	4 852 080,71 zł	6 835 908,23 zł	1 674 557,27 zł	2 278 286,27 zł	37 594 646,66 zł	

STUDENT MASTA

ARBEITKRIEFTS

Mieszko
ul. Stanisława Kozłowska