



**PROGRAM  
REGIONALNY**

NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

Podinspektor  
Filip Orczykowski

Wzrost

Numer kancelaryjny 4397/10

Mazowiecka Jednostka Wdrażania  
Programów Unijnych  
2012-09-26

PRZYJĘCIE WNIOSEKÓW  
MJWPU.420-947/10

Miejsce na pieczętkę

## WNIOSEK

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

Nr wniosku zarejestrowanego w systemie informatycznym	RPO/04664/10/3.1
Numer wniosku w KSI	RPMA.03.01.00-14-001/11
Status wniosku	Zatwierdzony formalnie
Sygnatura sprawy	MJWPU.420-947/10

### A Informacje ogólne o projekcie Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2007-2013

A1 Numer i nazwa Priorytetu RPO WM  
03.00.00 - Priorytet III. - Regionalny system transportowy.

A2 Numer i nazwa Działania w ramach Priorytetu RPO WM  
03.01.00 - Działanie 3.1. Infrastruktura drogowa.

A3 Tytuł Projektu  
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 637 relacji Warszawa – Węgrów na odcinku od km 44+000 do km 79+362

A4 Nazwa Beneficjenta  
Samorząd Województwa Mazowieckiego

A5 Planowany okres realizacji projektu  
Od: 2011-04-12 Do: 2013-12-27

### A6 Zestawienie finansowe

Całkowita wartość projektu	127 123 190,50
----------------------------	----------------

Suma kontrolna: c297bee136c2f3606c39e0f02c7d91c

Wydatki/koszty kwalifikowalne	127 123 190,50	
Poziom dofinansowania	85,00	%
Kwota dofinansowania (EFRR i Budżet państwa)	125 851 958,59	
Wkład wspólnotowy (EFRR)	108 054 711,92	
Budżet państwa	17 797 246,67	
Środki prywatne	0,00	

## B Informacje o Beneficjencie

### B1 Nazwa Beneficjenta

Samorząd Województwa Mazowieckiego

### B2 Forma prawna

wspólnota samorządowa

#### B2.1 Rodzaj przedsiębiorstwa

#### B2.2 Wyliczenie wielkości przedsiębiorstwa

##### B2.2.1 Przedsiębiorstwo zależne

##### B2.2.2 Zatrudnienie

##### B2.2.3 Obrót

##### B2.2.4 Bilans

### B3 Numer Identyfikacji Podatkowej

5252087227

### B4 REGON

013272636

### B5 Nazwa dokumentu rejestrowego i numer

Statut Województwa Mazowieckiego -  
Załącznik do Uchwały nr 145/09 Sejmiku  
Województwa Mazowieckiego z dnia 7  
września 2009 roku

#### B5.1 Data rejestracji podmiotu (np. KRS, EDG)

2009-09-07

### B6 Dane teleadresowe Beneficjenta

#### B6.1 Województwo

Mazowieckie

#### B6.2 Powiat

Powiat m. st. Warszawa

#### B6.3 Gmina

M. st. Warszawa

#### B6.4 Miejscowość

Warszawa

#### B6.5 Kod pocztowy

03-719

#### B6.6 Ulica

Jagiellońska

#### B6.7 Nr domu/lokalu

26

#### B6.8 Nr telefonu (z num. kier.)

22 597-91-04

#### B6.9 Nr faksu (z num. kier.)

22 597-92-75

#### B6.10 E-mail

a.struzik@mazovia.pl

**B7 Adres do korespondencji**

TAK jeśli inne niż w p. B6

**B7.1 Miejscowość**

Warszawa

**B7.2 Kod pocztowy**

00-048

**B7.3 Ulica**

Mazowiecka

**B7.4 Nr budynku/lokalu**

14

**B8 Dane osób upoważnionych do podpisania Umowy o dofinansowanie projektu**

**B8.1 Imię i nazwisko**

Adam Krzysztof Struzik

**B8.2 Stanowisko lub funkcja**

Marszałek Województwa Mazowieckiego

**B9 Dane osoby upoważnionej do kontaktów roboczych w sprawach projektu**

**B9.1 Imię i nazwisko**

Zbigniew Ostrowski

**B9.2 Stanowisko lub funkcja**

p.o. Dyrektora Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie

**B9.3 Nazwa instytucji**

Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie

**B9.4 Nr telefonu (z num. kier.)**

22 244-90-00

**B9.5 Nr faksu (z num. kier.)**

22 244-90-13

**B9.6 E-mail**

dyrekcja@mzdw.pl



## C Opis projektu

### C1 Opis ogólny projektu (maksymalnie 7000 znaków ze spacjami)

Przedmiotem projektu jest „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 637 relacji Warszawa – Węgrów na odcinku od km 44+000 do km 79+362”.

Projekt obejmuje rozbudowę dwóch odcinków drogi o łącznej długości 34 773,00 m:

- Odcinek 1 – od km 44+000 (skrzyżowanie z drogą krajową nr 50) do km 60+346 (granica powiatów mińskiego i węgrowskiego- długość 16,346 km

- Odcinek 2 – od km 60+346 do km 79+362 ( rondo ul. Piłsudskiego, ul. Słowackiego w Węgrowie – długość odcinka 18,427 km.

Z odcinka 2 został wyłączony niewielki fragment, który został wyremontowany wcześniej ze względu na bardzo zły stan techniczny zagrażający użytkownikom. Jest to fragment od km 75+309 do km 75+898 o długości 589 m w miejscowości Liw.

Zakres rzeczowy projektu obejmuje:

#### 1. Studium Wykonalności

#### 2. Roboty budowlane

Projekt obejmuje następujące rodzaje robót:

- wycinkę dziko porastających pobocze i rowy drzew i krzewów kolidujących z projektowanym zakresem robót drogowych,
- częściową (lub całkowitą w zależności od stanu technicznego) rozbiórkę istniejącej warstwy ścieralnej nawierzchni bitumicznej jezdni przez mechaniczne frezowanie górnej warstwy asfaltowej w miejscach wyraźnych odkształceń nawierzchni i głębokich spękań oraz wynikającą z warunku możliwości wbudowania projektowanych warstw konstrukcji wzmocnienia nawierzchni;
- na poszerzeniach istniejącej nawierzchni i w miejscach zmiany jej przebiegu, ułożenie nowych warstw konstrukcyjnych nawierzchni odpowiadającej wymaganiom nośności kategorii ruchu KR4 z zastosowaniem geosyntetyków z włókna węglowego na połączeniu z nawierzchnią istniejącą na szerokości 1m oraz w miejscach pęknięć poprzecznych;
- przebudowę i utwardzenie istniejących poboczy gruntowych,
- przebudowę mostu na rzece Rządza w miejscowości Osęczyzna;
- przebudowę mostu na rzece Osownica w miejscowości Makówiec Duży;
- przebudowę mostu na cieku bez nazwy w miejscowości Roguszyn;
- przebudowę mostu na rzece Liwiec w miejscowości Mosty Liwskie;
- przebudowę mostu na cieku bez nazwy w miejscowości Węgrów;
- budowę ścieżki rowerowej dwukierunkowej po prawej stronie przebudowywanej drogi na odcinku przejścia przez miejscowość Poręby Nowe;
- przebudowę i budowę zatok autobusowych i przejść dla pieszych chronionych azylami,
- przebudowę i budowę chodników i ciągów pieszo – rowerowych na odcinkach ulicznych,
- budowę i rozbudowę włączeń dróg gminnych i powiatowych,
- budowę dróg serwisowych,
- budowę zjazdów publicznych na posesje indywidualne i działki rolne,
- we wskazanych w „Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia...” miejscach zastosowanie indywidualnych zabezpieczeń akustycznych w postaci okien wieloszybowych o podwyższonej izolacyjności akustycznej,
- uporządkowanie systemu odwodnienia powierzchniowego drogi, w tym budowa nowoprojektowanej kanalizacji deszczowej na przejściu przez miejscowość Poręby Nowe, przebudowa przepustów, odtworzenie i wykonanie nowych rowów wzdłuż drogi,
- przełożenie istniejącej kolidującej sieci infrastruktury towarzyszącej (sieć energetyczna, oświetlenia ulicznego, telekomunikacja, sieć wodociągowa, urządzenia kanalizacyjne),
- uporządkowanie oznakowania poziomego i pionowego.

Szczegółowe rozwiązania techniczne dotyczące rozbudowy drogi zawiera dokumentacja projektowa.

#### 3. Nadzór inwestorski

#### 4. Promocję projektu.

Czynności podjęte przez Beneficjenta:

- grunt dla inwestycji zostanie pozyskany na mocy tzw. Specustawy” tj. „Ustawy z dnia 25 lipca 2008 r. o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji

Suma kontrolna: c297bee136c2f3606c39e0f02c7d91c

w zakresie dróg publicznych oraz o zmianie niektórych ustaw” (Dz.U. z dn. 26 sierpnia 2008 r.).

- zakończono czynności związane z opracowaniem dokumentacji projektowej,
- uzyskano decyzje:
  - a) Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji – nr pisma GKI.7616/8/09 z dnia 17.09.2009r., wyjaśnienie z dn. 19.04.2010r. nr GKI.7616/8/09
  - b) decyzje – pozwolenie wodnoprawne: - z dn. 29.04.2009r. nr WS.6224/33/2009;  
- z dn.11.05.2009 r. nr ŚRB.6224-6/09;  
- z dn. 13.05.2009 r. nr ŚRB.6224-8/09;  
- z dn. 14.05.2009 r. nr ŚRB.6224-7/09.
  - c) Decyzja nr 20/10 z dn 10.11.2010 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,
- opracowano studium wykonalności,
- procedura przetargowa na wyłonienie wykonawcy robót budowlanych wszczęta w IV kwartale 2010 r. przewidywany termin podpisania umowy – marzec 2011 r.
- procedura przetargowa na wyłonienie inżyniera kontraktu wszczęta również w IV kwartale 2010 r., przewidywany termin podpisania umowy – marzec2011r.

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

## C2 Miejsce realizacji projektu

### C2.1 Województwo MAZOWIECKIE

C2.2 Powiat	C2.3 Gmina	C2.4 Miejscowość
Powiat miński	Stanisławów	Stanisławów
Powiat miński	Dobre	Osięczyzna, Poręby Nowe, Dobre, Walentów,
Powiat węgrowski	Korytnica	Zakrzew, Pniewnik, Roguszyn,
Powiat węgrowski	Liw	Liw
Powiat węgrowski	Węgrów	Węgrów

Gmina wiejska/wiejsko-miejska do 5 000 mieszkańców

## C3 Klasyfikacja projektu

C3.1  Duży projekt

Typ projektu

C3.2  Projekt kluczowy

C3.3 Temat priorytetowy

Kod 23 - Drogi regionalne/lokalne

C3.4 Forma finansowania

Kod 01 - Pomoc bezzwrotna

C3.5 Obszar realizacji

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

C3.6 Dział gospodarki



Kod 00 - Nie dotyczy

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

Przedmiotem projektu jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 637 relacji Warszawa – Węgrów na odcinku od km 44+000 do km 79+362, leżącej we wschodniej części województwa mazowieckiego, na terenie dwóch powiatów: mińskiego i węgrowskiego.

Przedmiotowy projekt będzie realizował cel główny Priorytetu III Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego jakim jest poprawa spójności komunikacyjnej i przestrzennej województwa mazowieckiego oraz wspomaganie dyfuzji procesów rozwojowych z głównego ośrodka regionu – Warszawy oraz z ośrodków subregionalnych na pozostałe obszary województwa.

Projekt wpisuje się w cel szczegółowy Priorytetu III – Poprawa standardu i jakości regionalnej sieci drogowej oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego i Działania 3.1 RPO WM jakim jest „poprawa parametrów technicznych i standardu regionalnej sieci drogowej, a także poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych”.

Istniejący odcinek drogi wojewódzkiej nr 637 pomiędzy Stanisławowem i Węgrowem nie posiada normatywnych parametrów właściwych dla drogi wojewódzkiej. Szerokość jezdni jest zmienna i waha się od 5,8 m do 6,7 m na przeważającej części opisywanego odcinka, do 8,0 – 9,0m w miejscowościach Liw oraz Węgrów. Nawierzchnia wykazuje liczne zniszczenia w postaci spękań siatkowych i kolein, jak również głębokie ubytki miejscowe. Nawierzchnia nie spełnia wymagań normowych w zakresie równości podłużnej i poprzecznej uniemożliwiając sprawne i możliwe szybkie odprowadzenie wód opadowych z jezdni, co powoduje powstawanie licznych zastoisk wodnych oraz penetrację wody w głąb konstrukcji jezdni, tym samym przyspieszając jej degradację. Zły stan techniczny nawierzchni drogi znacząco wpływa na jakość podróży, wydłuża jej czas, zwiększa koszty eksploatacji pojazdów oraz zwiększa zagrożenie wypadkami i kolizjami drogowymi. Utrudnienia w ruchu powoduje także przemieszczający się wzdłuż jezdni ruch pieszy i rowerowy spowodowany brakiem chodników i urządzonych poboczy, co jest szczególnie niebezpieczne i stwarza realne zagrożenie częstymi wypadkami drogowymi. Utrudnione dojazdy do lokalnych ośrodków administracyjnych, zakładów pracy, szkół, ośrodków zdrowia itp. powodują wielkie niezadowolenie wśród lokalnej społeczności.

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

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

Realizacja projektu przyczyni się również do poprawy jakości powiązań infrastruktury drogowej o znaczeniu regionalnym z krajowym układem transportowym, poprawy dostępności i zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej terenów, dla których ten odcinek drogi wojewódzkiej nr 637 Stanisławów - Węgrów stanowi główny ciąg komunikacyjny. Stworzy to warunki sprzyjające ożywieniu gospodarczemu na terenach przyległych do drogi, co w efekcie przełoży się na powstawanie nowych miejsc pracy i możliwość poprawy warunków życia mieszkańców.

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

Z uwagi na znaczenie drogi wojewódzkiej nr 637 w układzie komunikacyjnym Mazowsza planowana realizacja w szerszej perspektywie skutkować będzie większą dostępnością i lepszą jakością usług w zakresie regionalnego transportu publicznego oraz wpływać będzie na rozwój infrastruktury Mazowsza.

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

Droga Warszawa - Węgrów jest ważnym elementem sieci drogowej we wschodniej części województwa mazowieckiego. Stanowi bardzo ważne połączenie komunikacyjne Warszawy ze wschodnią częścią województwa prowadząc ruch lokalny pasażerski i dostawczy, a także ruch tranzytowy ciężarowy i turystyczny w kierunku z Warszawy do Węgrowa, drog krajowych 62 i 63 i dalej przez Sokołów Podlaski do Drohiczyzna. W miejscowości Stanisławów krzyżuje się z drogą krajową nr 50 (obwodnicą Warszawy) umożliwiając dalsze połączenie w kierunku północno – wschodnim województwa przez Łochów do Ostrowi Mazowieckiej.



Obecny stan drogi jest zły. Jej nawierzchnia jest zniszczona, konstrukcja jest niedostosowana do wymaganych parametrów technicznych. Istniejące przepusty i rowy nie zapewniają prawidłowego odwodnienia drogi.

Droga nie spełnia standardów unijnych w zakresie bezpieczeństwa. Zbyt wąska jezdnia, niebezpieczne skrzyżowania, zniszczone i nienormatywne obiekty mostowe, brak chodników i zatok autobusowych w miejscowościach niekorzystnie wpływają na bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów i zmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego.

Stan techniczny drogi nie pozwala na zachowanie bezpieczeństwa jazdy, jak również na zwiększenie natężenia ruchu. Stwarza zagrożenia dla ruchu pasażerskiego i ciężarowego, a także rowerzystów i pieszych uczestników ruchu drogowego.

Istniejące natężenie ruchu wg pomiaru generalnego z 2005 roku na odcinku Stanisławów – Liw wynosi: średni ruch dobowy – 3 462 P/d, w tym ruch pojazdów ciężarowych 256 P/d.

Stan techniczny drogi na odcinkach objętych projektem pogarsza się rok rocznie z uwagi na nieprzystosowanie konstrukcji nawierzchni do przenoszenia wciąż rosnącego natężenia ruchu, w tym także ruchu ciężkiego.

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

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

Realizacja niniejszego Projektu przyczyni się do rozwiązania problemów technicznych jak również problemów społeczno – ekonomicznych poprzez:

- zatrzymanie procesu marginalizacji społecznej i przestrzennej obszarów położonych na Mazowszu poza aglomeracją warszawską poprzez ułatwienie połączenia pomiędzy regionalnymi ośrodkami życia społecznego, kulturalnego i gospodarczego a ośrodkami centralnymi w Warszawie,
- poprawę dostępności komunikacyjnej obszaru, poprzez dogodne połączenie z drogami krajowymi nr 50, 62 i 63,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu i dostępności w zakresie regionalnego transportu publicznego.
- poprawę dostępu do placówek opieki zdrowotnej, miejsc pracy, szkół, ośrodków kultury i zabytków dziedzictwa kulturowego.

## C6 Zasięg oddziaływania projektu i jego wpływ na gospodarkę regionu

Uzasadnienie (maksymalnie 5000 znaków ze spacjami)

Droga wojewódzka nr 637, której przebudowywana część przebiega przez dwa powiaty : miński i węgrowski, stanowi dogodny połączenie miast leżących we wschodniej części województwa mazowieckiego z Warszawą, a także poprzez połączenia z innymi drogami wojewódzkimi (d. w. nr 696 i d. w. nr 697) oraz z drogami krajowymi o numerach 50, 62 i 63 ułatwia połączenia międzyregionalne zarówno w kierunkach wschód – zachód, a także północ – południe.

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

Rozbudowana droga wpłynie bezpośrednio na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej terenów przyległych do drogi. To z kolei jest szansą na ożywienie gospodarcze w regionie i poprawę jego kondycji ekonomicznej – finansowej.

Droga obsługiwać będzie lokalny i częściowo tranzytowy ruch turystyczny pomiędzy Mazowszem a wschodnią częścią Polski (woj. podlaskie). Nastąpi usprawnienie podróży na istotnym szlaku komunikacyjnym regionu.

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

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

## C7 Innowacyjność projektu

Uzasadnienie (maksymalnie 5000 znaków ze spacjami)



Rozbudowana droga wojewódzka nr 637 stanowić będzie ulepszony w stosunku do istniejącego produkt, który korzystnie zmieni warunki jazdy i bezpieczeństwo podróżnych i pieszych oraz w szerszej perspektywie poprawi warunki życia lokalnej społeczności. Poprawa parametrów technicznych drogi oraz budowa nowych i rozbudowa istniejących chodników, ciągów pieszo – rowerowych, przejść dla pieszych, budowa nowych i rozbudowa istniejących zatok autobusowych wpłyną znacząco na komfort i bezpieczeństwo jazdy dla wszystkich jej użytkowników, przyczyni się do skrócenia czasu przejazdu oraz zmniejszenia wypadkowości.

Realizacja projektu przyczyni się również do poprawy jakości powiązań infrastruktury drogowej o znaczeniu regionalnym z krajowym układem transportowym, poprawy dostępności i zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej terenów, dla których analizowany odcinek drogi wojewódzkiej nr 637 relacji Węgrów - Warszawa stanowi główny ciąg komunikacyjny.

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

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

Projekt jest komplementarny do innych projektów

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

Projekt rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 637 jest komplementarny z wieloma inwestycjami drogowymi przewidzianymi do realizacji przez Beneficjenta umieszczonymi w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym oraz z wieloma działaniami i zadaniami szczegółowo opisanymi w „Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020 (aktualizacja)”. W szczególności jest komplementarny z zadaniami określonymi w kierunku działań: „Poprawa dostępności komunikacyjnej i transportu w regionie, w tym lotnictwa cywilnego”. Także inne działania określone w Strategii są zbieżne i komplementarne z celami jakie będą osiągnięte dzięki realizacji niniejszego projektu.

Wszystkie one przyczyniają się do realizacji celów strategicznych określonych w Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego, a w szczególności celu pośredniego nr 4: „Aktywizacja i modernizacja obszarów poza metropolitalnych” i celu pośredniego nr 3: „Stymulowanie rozwoju funkcji metropolitalnych Warszawy”.

Poniżej wymieniono projekty już zrealizowane i przewidziane do realizacji na sieci dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, które są komplementarne z projektem Beneficjenta z uwagi na realizowanie tych samych celów, tj. poprawy dostępności komunikacyjnej oraz spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej województwa mazowieckiego, poprawy parametrów technicznych i standardu regionalnej sieci drogowej, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych województwa mazowieckiego. Uwzględniono projekty łączące się lub oddziałujące z analizowaną drogą nr 637.

**Drogi krajowe:**

1. Rozbudowa drogi krajowej nr 50 relacji Budowa obwodnicy Arynowa na drodze nr 50 (ok. 3 km na północ od Mińska Mazowieckiego), zrealizowana w latach 2006-2007, długości 1,9 km;
2. Wykonanie wzmocnienia drogi nr 50 Grójec-Mińsk Mazowiecki, zrealizowana w latach 2004-2007, długości 67,1 km;
3. Przebudowa drogi krajowej nr 62 w obrębie m. Borzychy i Stara Wieś (gm. Liw) w zakresie budowy chodnika; ok. 8 km od Węgrowa. Planowana realizacja (wg budżetu gminy Liw) w latach 2010-2011;

**Drogi wojewódzkie:**

1. Z niniejszego projektu rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 637 wyłączony został odcinek drogi od km 75+309 do km 75+898 o długości 589 metrów w miejscowości Liw. W niedawnym okresie przeprowadzono przebudowę tej drogi, która ujmowała m.in. wymianę warstw konstrukcyjnych jezdni. Odcinek ten stanowi bezpośrednią komplementarną inwestycję względem projektu ujętego w niniejszym Studium.
2. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 696 w Szarutach gm. Liw (ok. 5 km od skrzyżowania z drogą nr 637) – inwestycja zrealizowana

**Drogi powiatowe lub gminne.**

1. Przebudowa dróg powiatowych: nr 2247W (36301) Kałuszyn-Roguszyn, nr 4240W Pniewnik, nr 420215W Żelazów-Wypychy.
2. Przebudowa drogi gminnej w Liwie (miejscowość na trasie drogi nr 637): ulica Kościelna – inwestycja zrealizowana;



## D Zgodność z dokumentami strategicznymi

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

## D1.1 Dokument

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

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

Ad.	Uzasadnienie
1	<p>Jako nadrzędny cel rozwoju Mazowsza w "Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020" przyjęto „wzrost konkurencyjności gospodarki i równoważenie rozwoju społeczno-gospodarczego w regionie jako podstawę poprawy jakości życia mieszkańców”.</p> <p>Analizowany projekt wpisuje się w kierunek 4.1. "Poprawa dostępności komunikacyjnej i transportu w regionie, w tym lotnictwa cywilnego (str. 34,35) celu pośredniego 4. – "Aktywizacja i modernizacja obszarów pozametropolitalnych". W Strategii stwierdza się, że „Podejmowany będzie szereg działań w celu usunięcia niedrożności oraz niskiej przepustowości i jakości istniejącej sieci drogowej poprzez między innymi „usprawnianie i uzupełnianie sieci dróg wojewódzkich, w szczególności w pasmach o największym natężeniu ruchu drogowego, obejmując między innymi przebudowę dróg: –nr 719 z obwodnicami Grodziska Mazowieckiego i Milanówka; –nr 579 z obwodnicami Błonia, Grodziska Mazowieckiego; –przebudowę dróg nr 580, nr 621, nr 630, nr 631, nr 633, nr 634, nr 636, nr 637, nr 721, nr 740, nr 801 i modernizację drogi nr 724 z obwodnicami uzdrowiska Konstancin-Jeziorna i Góry Kalwarii, drogi nr 544 z obwodnicą Mławy, nr 727, nr 747, nr 728, nr 730 i nr 737; –budowę trasy „Paszkwianki” w południowo-zachodnim paśmie OMW, stanowiącej fragment kształtowanego regionalnego połączenia obwodowego wokół Warszawy.</p> <p>Realizacja przedmiotowego projektu wpisana jest także w Strategii w ramach:  <b>Celu pośredniego:</b>  nr 3 „Stymulowanie rozwoju funkcji metropolitalnych Warszawy”  <b>Kierunku działań:</b>  Wzmocnienie powiązań Warszawy z otoczeniem regionalnym, krajowym i międzynarodowym.  W Strategii zapisano, że „realizacja niniejszego celu będzie koncentrować się na następujących kierunkach działań” między innymi:  –poprawie jakości i bezpieczeństwa połączeń transportowych pomiędzy Warszawą, a metropoliami europejskimi, głównymi ośrodkami gospodarczymi w Polsce i pozostałymi obszarami województwa;  –uzupełnieniu pasm przyspieszonego rozwoju otaczających ciągi komunikacyjne o sieć powiązań z ośrodkami powiatowymi, opartą na regionalnych i lokalnych liniach kolejowych oraz drogach wojewódzkich i powiatowych, uzupełniających połączenia podstawowe;  Podsumowując należy stwierdzić, że przedmiotowy projekt:  –posiada zgodność ramową z kierunkiem działania ujętym w Strategii;  –wpisuje się wprost w kierunek działania Strategii;  –wpisuje się w więcej niż jeden kierunek działań strategicznych.  Wzrost parametrów technicznych drogi wojewódzkiej nr 637 spowoduje poprawę atrakcyjności turystycznej i inwestycyjnej regionu, zwiększy również dostępność komunikacyjną terenów położonych na wschodzie Mazowsza.</p>



2	<p>Przyjęto, że misją Planu jest: stwarzanie warunków do osiągnięcia spójności terytorialnej oraz trwałego i zrównoważonego rozwoju województwa mazowieckiego. Poprawy warunków życia jego mieszkańców, stałego zwiększenia efektywności procesów gospodarczych i konkurencyjności regionu.</p> <p>Misja ta będzie realizowana poprzez następujące cele:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zapewnienie większej spójności przestrzeni województwa i stwarzanie warunków do wyrównywania dysproporcji rozwojowych, który będzie realizowany poprzez: <ul style="list-style-type: none"> <li>•rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej,</li> </ul> </li> <li>2. Zapewnienie zrównoważonego i harmonijnego rozwoju województwa poprzez zachowanie właściwych relacji pomiędzy poszczególnymi systemami i elementami zagospodarowania przestrzennego, który realizowany będzie m.in. poprzez: <ul style="list-style-type: none"> <li>•wzmacnianie wielofunkcyjności struktur przestrzennych.</li> </ul> </li> <li>3. Zwiększenie konkurencyjności regionu i poprawa warunków życia, który realizowany będzie poprzez: <ul style="list-style-type: none"> <li>•likwidację barier infrastrukturalnych oraz wzmacnianie międzynarodowych i krajowych korytarzy transportowych,</li> <li>•wykorzystanie walorów przyrodniczo – kulturowych dla celów turystyczno – rekreacyjnych.</li> </ul> </li> </ol> <p>W „Kierunkach zagospodarowania przestrzennego” w pkt 2.2. „Rozwój ponadlokalnych systemów infrastruktury technicznej” zapisano na str. 73 „Usprawnienie sieci dróg wojewódzkich, w tym likwidacja „wąskich gardeł” ruchu poprzez przebudowę, remonty, utrzymanie istniejących dróg i obiektów mostowych obejmujące głównie dostosowanie parametrów technicznych do wymagań ruchu, zwiększenie nośności, odnowy nawierzchni, budowy chodników i ścieżek rowerowych, zwłaszcza na terenach zabudowanych” oraz „Rozwój systemów transportowych Radomia, Płocka, Siedlec, Ciechanowa, Ostrołęki, jako regionalnych węzłów transportowych poprzez modernizację i rozbudowę istniejących układów drogowych (trasy obwodowe)”..</p> <p>Projekt „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 637 relacji Warszawa – Węgrów.....” wpisuje się dokładnie w cele i kierunki zagospodarowania przestrzennego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego.</p>
3	<p>Realizacja projektu „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 637 relacji Warszawa - Węgrów na odcinku od km 44+000 do km 79+362” wpisuje się w:</p> <p>Cel operacyjny 4.1: Zwiększenie dostępności turystycznej województwa;</p> <p>Działanie 4.1.1.: Skorelowanie rozwoju sieci drogowej województwa z potrzebami rozwoju turystyki, przyczyniając się jednocześnie do osiągnięcia celu nadrzędnego Strategii Rozwoju Turystyki Województwa Mazowieckiego na lata 2007-2013 (str.14, str.122).</p> <p>Zrealizowanie zadania przyniesie poprawę dostępności terenów przyległych do drogi nr 637, a co za tym idzie łatwiejszy dostęp do terenów interesujących przyrodniczo i znajdujących się w okolicy zabytków.</p>
4	<p>Projekt o nazwie „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 637 relacji Warszawa - Węgrów na odcinku od km 44+000 do km 79+362” stanowi zadanie ujęte w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym Samorządu Województwa Mazowieckiego w części dotyczącej DRÓG. Na ww. projekt przeznaczone zostały środki w kwocie 207.967.713,00 zł.</p>
5	<p>Celem nadrzędnym polityki ekologicznej województwa mazowieckiego jest: „OCHRONA WALORÓW PRZYRODNICZYCH I POPRAWA STANDARDÓW ŚRODOWISKA”.</p> <p>Cele główne Programu obejmują między innymi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Zmniejszenie zanieczyszczeń środowiska ( dotyczy wód powierzchniowych i podziemnych, gleb, odpadów, powietrza atmosferycznego, hałasu i promieniowania elektromagnetycznego ),</li> <li>•Utworzenie spójnego systemu obszarów chronionych, ochronę ekosystemów cennych pod względem przyrodniczym, ochronę i rozwój ekosystemów leśnych – str. 109, 110).</li> </ul> <p>Priorytetami ekologicznymi są:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ochrona zasobów wodnych, ochrona przed powodzią i suszą, gospodarka wodno-ściekowa;</li> <li>-Racjonalna gospodarka odpadami,</li> <li>-Ochrona powietrza atmosferycznego przed zanieczyszczeniami,</li> <li>-Ochrona i zwiększanie zasobów przyrody, w szczególności biologicznej.</li> </ul> <p>Poza w/w priorytetami ważne dla poprawy stanu środowiska naturalnego jest uwzględnienie w Programie m. inn. zadań dotyczących:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ochrony przed hałasem (w szczególności drogowym),</li> <li>-Ochrony powierzchni ziemi (gleby i zasobów surowców mineralnych).</li> </ul> <p>W długoterminowej polityce na lata 2007-2014 (str. 113) określono cele główne, cele długoterminowe i cele strategiczne oraz kierunki działań, których podjęcie jest niezbędne dla poprawy stanu środowiska województwa mazowieckiego.</p> <p>Są wśród nich:</p>





<p>-Zmniejszenie zanieczyszczeń środowiska,          -Kontynuacja działań związanych z poprawą jakości wód,          -Kontynuacja działań związanych z ochroną powierzchni ziemi,          -Racjonalna gospodarka odpadami,          -Kontynuacja działań związanych z poprawą jakości powietrza atmosferycznego,          -Kontynuacja działań związanych z ochroną przed hałasem,          a także:          -Prowadzenie proekologicznej polityki w dziedzinie transportu,          -Utworzenie spójnego systemu obszarów chronionych.</p> <p>Realizacja projektu „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 637 relacji Warszawa - Węgrów na odcinku od km 44+000 do km 79+362” wpisuje się w cele i kierunki działań polityki ekologicznej województwa mazowieckiego. Rozbudowa prowadzona będzie przy zachowaniu wymagań i warunków określonych w „Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia” tak, aby ewentualny negatywny wpływ na środowisko był najmniejszy, zarówno w odniesieniu do segregowania i składowania odpadów, ograniczenia emisji zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i do ziemi jak i ograniczenia uciążliwości hałasu poprzez zastosowanie skutecznych zabezpieczeń akustycznych na określonych odcinkach drogi.</p>
--

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

**D2.1** Dokument

Lp.	Nazwa dokumentu
1	Strategia Rozwoju Powiatu Mińskiego na lata 2008-2020
2	Strategią Rozwoju Powiatu Węgrzowskiego na lata 2007 - 2015

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

Ad.	Uzasadnienie
1	<p>Główny kierunek rozwoju powiatu mińskiego zapisano w misji (str. 72)  <b>„POWIAT MIŃSKI TO OBSZAR ROZWINIĘTY GOSPODARCZO,          DOBRZE WYKORZYSTUJĄCY SVOJE ATRAKCYJNE POŁOŻENIE,          PRZYJAZNY DLA OSADNICTWA I PRZEDSIĘBIORCZOŚCI,          ZABIEGAJĄCY O WYSOKI POZIOM KULTURY,          OŚWIATY I USŁUG ZDROWOTNYCH,          WYRÓŻNIAJĄCY SIĘ WYSOKIM POZIOMEM,          AKTYWNOŚCI EKOLOGICZNEJ I OBYWATELSKIEJ          GWARANTUJĄCY GODZIWE WARUNKI ŻYCIA          MIESZKANCÓW”</b></p> <p>Ponadto w dokumencie określono cele strategiczne, cele operacyjne oraz kierunki działań.          Cel projektu "Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 637...." wpisuje się w cel operacyjny 2, działanie 1 "Rozwój infrastruktury poprawiającej atrakcyjność inwestycyjną powiatu" oraz działanie 2 "Rozwój infrastruktury poprawiającej atrakcyjność turystyczną powiatu".</p> <p><b>CEL STRATEGICZNY NR 2 (str. 74)</b>          Poprawa warunków do inwestowania i rozwoju turystyki          Cele operacyjne:          1) rozwój infrastruktury poprawiający atrakcyjność inwestycyjną powiatu          2) rozwój infrastruktury poprawiającej atrakcyjność turystyczną          3) promocja oraz rozwój współpracy międzynarodowej powiatu          4) poprawa jakości rządzenia w powiecie</p> <p>Celom operacyjnym przypisane zostały następujące działania: (str. 78)          1) „Rozwój infrastruktury poprawiającej atrakcyjność inwestycyjną powiatu”</p>



Działanie 1 – budowa, przebudowa i remonty dróg powiatowych z uwzględnieniem obiektów inżynierskich i instalacji urządzeń zwiększających bezpieczeństwo użytkowników dróg  
Działanie 2 – współdziałanie z zarządcami dróg innych kategorii w zakresie rozwiązywania problemów komunikacyjnych na terenie powiatu  
Działanie 3 – wspieranie modernizacji i rozbudowy technicznej infrastruktury sieciowej  
Działanie 4 – koordynacja działań związanych z poprawą funkcjonowania infrastruktury technicznej”

2) „Rozwój infrastruktury poprawiającej atrakcyjność turystyczną powiatu  
Działanie 1 – współdziałanie przy budowie ścieżek rowerowych w miastach i na terenach wiejskich”

Projekt „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 637...” wpisuje się wprost w cele i działania Strategii Rozwoju Powiatu Mińskiego na lata 2008-2020, które są zgodne z celem głównym i celami szczegółowymi Priorytetu III Regionalnego Programu Operacyjnego województwa Mazowieckiego na lata 2007-2013.

2 W „Strategii Rozwoju Powiatu Węgrowskiego na lata 2007 -2015” określa się następujące cele strategiczne:

Głównym celem strategii rozwoju powiatu węgrowskiego jest zrównoważony rozwój łączący w sobie rozwój gospodarczy, społeczny, rozbudowę infrastruktury, ochronę środowiska z korzyścią dla każdego mieszkańca.

Cel strategiczny VI

Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej służącej mieszkańcom powiatu i wzmacniającej jego konkurencyjność wśród innych powiatów.

Harmonijny rozwój regionu nie jest możliwy bez odpowiedniego rozwoju infrastruktury technicznej. Samorząd powiatowy mając to na uwadze jako cel strategiczny w tej dziedzinie postawił sobie realizację i wspieranie przedsięwzięć umożliwiających jak najlepszy dostęp społeczeństwa do podstawowych środków infrastruktury technicznej, czyli ogółu urządzeń i sieci przesyłowych i związanych z nimi obiektów świadczących niezbędne usługi w zakresie energetyki, dostarczania ciepła, wody, usuwania ścieków i odpadów oraz transportu.

Cel strategiczny osiągnięty zostanie poprzez realizację celów pośrednich:

1. Dostosowanie sprawności układu komunikacyjnego na terenie powiatu do potrzeb użytkowników dróg.
2. Wspieranie inwestycji w drogi krajowe, wojewódzkie i gminne na terenie powiatu.
3. Współpraca z innymi podmiotami w budowie, modernizacji i remontach infrastruktury technicznej (gazowej, energetycznej, telekomunikacyjnej, ciepłowniczej, sanitarnej).

Projekt „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 637...” wpisuje się wprost w cel pośredni 2 celu strategicznego nr VI Strategii Rozwoju Powiatu Węgrowskiego na lata 2007-2015

## E Wpływ projektu na realizację polityk horyzontalnych

### E1 Wpływ projektu na politykę równych szans i politykę zatrudnienia

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

Pozytywny

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

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

Pozytywny

Projekt ma pozytywny wpływ na politykę zatrudnienia. Rozbudowa drogi bezpośrednio nie wpłynie na ogólny poziom zatrudnienia, natomiast pośrednio wpłynie na poprawę stanu zatrudnienia lokalnego. Droga o lepszych parametrach technicznych przyczyni się do wzrostu dostępności terenów przyległych do drogi, co wpłynie na wzrost ich atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej. Jest to szansa na ożywienie gospodarcze, rozwój turystyki i rekreacji, które bezpośrednio przyczynią się do stworzenia nowych miejsc pracy oraz wzrostu zatrudnienia w regionie.

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

Neutralny

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

### E3 Polityka ochrony środowiska

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

Neutralny

Projekt ma neutralny wpływ na politykę ochrony środowiska. Rozbudowa drogi nie powoduje ani w czasie realizacji ani eksploatacji zagrożeń środowiskowych wykraczających poza obecne warunki. W wydanej 17 września 2009r. „Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia” zostały określone konieczne do spełnienia warunki. W pkt 2 „Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich w okresie realizacji i eksploatacji” zapisano między innymi:

- prace uciążliwe akustycznie prowadzić tylko w porze dziennej (6.00 – 22.00),
- zaplecze budowy zlokalizować w możliwie jak największej odległości od zabudowy mieszkaniowej,
- przykrywać plandeką skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie,
- w miarę możliwości zraszać wodą plac budowy w celu zmniejszenia pylenia wtórnego,
- ograniczyć prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy,
- zachować szczególną ostrożność podczas prowadzenia prac w rejonie cieków i zbiorników wodnych w celu uniknięcia zanieczyszczenia ich substancjami ropopochodnymi,
- zaplecze budowy nie może być zlokalizowane w dolinach rzek, w pobliżu cieków i stawów oraz ujęć wody i na terenie stref ochrony ujęć oraz w obszarze Natura 2000 – Dolina Liwca (PLB140002),
- w celu ograniczenia oddziaływań na faunę chronioną w ramach obszaru Dolina Liwca (PLB 140002) zaliczanego do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000, prace budowlane z użyciem ciężkiego sprzętu prowadzić poza okresem lęgowym gatunków ptaków, które występują i są chronione na obszarze objętym oddziaływaniem,



- ograniczyć do minimum wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowaną rozbudową.

W pkt. 3 „Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji projektowej wymaganej do wydania decyzji określono sposób odprowadzania wód opadowych z jezdni i poboczy oraz określono konieczność zastosowania skutecznych zabezpieczeń akustycznych, wprowadzenia zadrzewień, ustawienia tablic informacyjnych dla kierowców o wjeździe na teren obszaru chronionego oraz występowaniu dzikiej zwierzyny, a także wykonania pomiaru hałasu przy budynkach mieszkalnych zlokalizowanych najbliżej drogi.

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

**Neutralny**

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

Analizowana droga od około km 76+300 do km 77 +000 usytuowana jest bezpośrednio przy granicy obszaru Natura 2000, a od km 77+000 do km 79+300 w obszarze Natura 2000 – PLB 140002 „Dolina Liwca”, który jest Obszarem Specjalnej Ochrony Ptaków.

Inwestycja nie wpłynie bezpośrednio na siedliska najważniejszych gatunków ptaków wymienionych w załączniku I Dyrektywy Ptasiej ani innych ważnych gatunków rzadkich, dla których utworzono obszary Natura 2000. Nie nastąpi również utrata cennych siedlisk lęgowych awifauny.

Dla zminimalizowania ewentualnego niekorzystnego wpływu należy zapewnić aby  
- zaplecze budowy nie było zlokalizowane w dolinach rzek, w pobliżu cieków i stawów oraz ujęć wody i na terenie stref ochrony ujęć oraz w obszarze Natura 2000 – Dolina Liwca (PLB140002),

- w celu ograniczenia oddziaływań na faunę chronioną w ramach obszaru Dolina Liwca (PLB 140002) zaliczanego do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000, prace budowlane z użyciem ciężkiego sprzętu prowadzone były poza okresem lęgowym gatunków ptaków, które występują i są chronione na obszarze objętym oddziaływaniem. Należy także ograniczyć do minimum wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowaną rozbudową.

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

**Neutralny**

Projekt ma neutralny wpływ na poprawę efektywności energetycznej. Rozbudowa drogi nie ma związku z rozwojem i wykorzystaniem alternatywnych źródeł energii i technologii.

## F Wskaźniki realizacji celów projektu

## F1 Wskaźniki produktu (narastająco)

(narastająco)

Produkt	Jedn. miary	rok 2007	rok 2008	rok 2008	rok 2009	rok 2010	rok 2011	rok 2012	rok 2013	rok 2014	rok 2015	Zródło informacji o wskaźniku
Długość przebudowanych dróg wojewódzkich	km								34,77			protokół odbioru końcowego robót protokół odbioru końcowego robót
Liczba zmodernizowanych est akad/mostów/tuneli/wiaduktów	szt.								5,00			

## F2 Wskaźniki rezultatu

Rezultat	Jedn. miary	Wartość wskaźnika	Rok osiągnięcia	Zródło informacji o wskaźniku
Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich	PLN/rok	8 603 059,41	2014	protokół pomiaru czasu przejazdów

## G Finanse

## G1

G1.1 Pomoc publiczna  Pomoc de minimis 

## G1.2 Uzasadnienie

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

Wysokość udzielonej pomocy (w PLN):

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

## G2 Montaż finansowy

## G2.a

## Schemat pomocy publicznej

		Procentowy poziom dofinansowania										%
		rok 2007	rok 2008	rok 2009	rok 2010	rok 2011	rok 2012	rok 2013	rok 2014	rok 2015	Razem	
G2.a.1	<b>Wydatki/koszty kwalifikowalne</b>											
G2.a.2	Wysokość dofinansowania											
	Budżet państwa											
G2.a.3	Środki publiczne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Budżet JST											
	Inne											
G2.a.4	Środki prywatne											
G2.a.5	Wkład wspólnotowy (EFRR)											
G2.a.6	<b>Wydatki/koszty niekwalifikowane</b>											
G2.a.7	Wkład krajowy publiczny											
G2.a.8	Wkład krajowy											
G2.a.9	<b>Ogółem</b>											

## De minimis

		Procentowy poziom dofinansowania										%
		rok 2007	rok 2008	rok 2009	rok 2010	rok 2011	rok 2012	rok 2013	rok 2014	rok 2015	Razem	
G2.a.1	<b>Wydatki/koszty kwalifikowalne</b>											
G2.a.2	Wysokość dofinansowania											
	Budżet państwa											
G2.a.3	Środki publiczne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Budżet JST											
	Inne											
G2.a.4	Środki prywatne											
G2.a.5	Wkład wspólnotowy (EFRR)											
G2.a.6	<b>Wydatki/koszty niekwalifikowane</b>											
G2.a.7	Wkład krajowy publiczny											
G2.a.8	Wkład krajowy											
G2.a.9	<b>Ogółem</b>											



Doradcz	Procentowy poziom dofinansowania										Razem
	rok 2007	rok 2008	rok 2009	rok 2010	rok 2011	rok 2012	rok 2013	rok 2014	rok 2015		
G2.a.1	Wydatki/koszty kwalifikowalne										
G2.a.2	Wysokość dofinansowania										
G2.a.3	Budżet państwa										
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
G2.a.4	Środki publiczne										
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
G2.a.5	Inne										
G2.a.6	Środki prywatne										
G2.a.7	Wkład wspólnotowy (EFRR)										
G2.a.8	Wydatki/koszty niekwalifikowane										
G2.a.9	Wkład krajowy publiczny										
	Wkład krajowy										
	Ogółem										

G3 Planowany cross-financing





## G Finanse

## G1

G1.1 Pomoc publiczna  Pomoc de minimis 

## G1.2 Uzasadnienie

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

Wysokość udzielonej pomocy (w PLN):

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

## G2 Montaż finansowy

G2.c Procentowy poziom dofinansowania 85,00 %

	rok 2007	rok 2008	rok 2009	rok 2010	rok 2011	rok 2012	rok 2013	rok 2014	rok 2015	Razem
<b>G2.c.1</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>28 551 173,54</b>	<b>92 800 939,93</b>	<b>5 771 077,03</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>127 123 190,50</b>
Wydatki/koszty kwalifikowalne										
1. Roboty - droga netto					21 069 430,06	60 226 638,06	3 159 893,67			84 455 961,79
VAT 23%					4 845 968,92	13 852 126,76	726 775,53			19 424 871,21
2. Roboty - obiekty inżynierskie netto					922 898,58	3 488 743,06	1 252 273,41			5 663 915,05
VAT 23%					212 266,68	802 410,90	288 022,88			1 302 700,46
3. Roboty infrastruktura towarzysząca netto					832 586,25	10 472 156,82	183 080,09			11 487 823,16
VAT 23%					191 494,83	2 406 596,07	42 108,43			2 642 199,33
4. Nadzór inwestorski netto					387 421,32	1 259 230,70	77 997,98			1 724 650,00
VAT 23%					69 106,90	289 623,06	17 939,54			396 669,50
5. Promocja projektu netto					1 150,00	1 150,00	18 687,40			19 837,40
VAT 23%						264,50	4 298,10			4 562,60
Wysokość dofinansowania					28 265 661,81	91 872 930,53	5 713 366,25			125 851 958,59
Srodki publiczne					3 997 164,30	12 992 131,59	807 950,78			17 787 246,67
Budżet państwa					285 511,73	928 009,40	57 710,78			1 271 231,91
Budżet JST										
Inne										
Srodki prywatne										
Wkład wspólnotowy (EFRR)										
<b>G2.c.2</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>24 268 497,51</b>	<b>78 880 788,94</b>	<b>4 905 415,47</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>108 054 711,92</b>
Wydatki/koszty niekwalifikowane										
Wkład krajowy publiczny					4 282 676,03	13 920 140,99	865 661,56			19 068 478,58
Wkład krajowy					4 282 676,03	13 920 140,99	865 661,56			19 068 478,58
<b>G2.c.3</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>28 551 173,54</b>	<b>92 800 939,93</b>	<b>5 771 077,03</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>127 123 190,50</b>
Ogółem										
<b>G3 Planowany cross-financing</b>	<input type="checkbox"/>									

**H Partnerstwo w ramach projektu**

Istnieje partnerstwo



A handwritten signature in blue ink, located in the bottom right corner of the page.



## I Oświadczenia Beneficjenta

### I1 Oświadczenie dot. rzetelności dokumentacji projektowej

#### Oświadczenie Beneficjenta

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

TAK

### I2 Trwałość projektu

#### Oświadczenie Beneficjenta

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

TAK

### I3 Promocja projektu

#### Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, że działania informacyjno - promocyjne n.t. projektu poprowadzone będą zgodnie z przepisami Rozporządzenia Komisji (WE) nr 1828/2006 z dnia 8 grudnia 2006 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności oraz rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego

TAK

### I4 Podatek VAT

#### Oświadczenie Beneficjenta

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

TAK

### I5 Zakaz podwójnego finansowania tych samych wydatków

#### Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, że realizując powyższy projekt:

- nie zrefundowano tego samego wydatku w ramach dwóch różnych projektów współfinansowanych ze środków funduszy strukturalnych lub Funduszu Spójności;
- nie zrefundowano kosztów podatku VAT ze środków funduszy strukturalnych lub Funduszu Spójności, a następnie nie odzyskano tego podatku ze środków budżetu państwa zgodnie z ustawą z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz.U. 2004. Nr 54. poz. 535, z późn. zm.)
- nie zakupiono środka trwałego z udziałem środków dotacji krajowej a następnie nie zrefundowano kosztów amortyzacji tego środka trwałego w ramach funduszy strukturalnych lub Funduszu Spójności;
- nie otrzymano refundacji ze środków funduszy strukturalnych lub Funduszu Spójności na wydatek, który wcześniej został sfinansowany z preferencyjnej pożyczki ze środków publicznych oraz nie dokonano niezwłocznego zwrotu refundowanej części tej pożyczki
- od momentu podpisania umowy o dofinansowanie nie będę ubiegał się o refundację kosztów zawartych w niniejszym projekcie ze środków Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności oraz nie ubiegam się o zrefundowanie tych samych kosztów w ramach różnych projektów złożonych w odpowiedzi na niniejszy konkurs.

TAK

## 16 Pomoc publiczna

### 16.1 Stosowanie Pomocy publicznej i pomocy de minimis

#### Oświadczenie Beneficjenta

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

**NIE DOTYCZY**

### 16.2 Wykluczenie z ubiegania się o dofinansowanie

#### Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, że realizując powyższy projekt nie podlegam wykluczeniu, o którym mowa w art. 207 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. W przypadku zaistnienia sytuacji wykluczającej mnie z możliwości otrzymania dofinansowania na podstawie art. 207 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, niezwłocznie poinformuję o tym Instytucję Zarządzającą i Instytucję Pośredniczącą II.

TAK

### 16.3 Obowiązek zwrotu pomocy publicznej wydanej przez Komisję Europejską

#### Oświadczenie Beneficjenta

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

TAK

### 16.4 Oświadczenie dot. trudnej sytuacji ekonomicznej

#### Oświadczenie Beneficjenta



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

TAK

#### 16.5 Oświadczenie dot. nieotrzymania pomocy publicznej

##### Oświadczenie Beneficjenta

Oświadczam, że nie otrzymałem wcześniej pomocy publicznej/de minimis w ramach planowanego przedsięwzięcia.

TAK

#### 17 Oświadczenie o niekaralności

##### 17.1 Oświadczenie o niekaralności dla osób fizycznych

##### Oświadczenie Beneficjenta

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

NIE DOTYCZY

##### 17.2 Oświadczenie niekaralności dla osób prawnych

##### Oświadczenie Beneficjenta

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

TAK

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

##### Oświadczenie Beneficjenta

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

TAK

##### Oświadczenie Beneficjenta

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

TAK

**I9 Oświadczenie o niezaleganiu ze składkami ZUS, podatkami i innymi wymaganymi prawem daninami publicznym**

**Oświadczenie Beneficjenta**

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

TAK

**I10 Oświadczenie stosowaniu PZP**

**Oświadczenie Beneficjenta**

Oświadczam, iż wszelkie działania w ramach projektu związane z podejmowaniem zamówień publicznych będą realizowane zgodnie z prawem wspólnotowym oraz z Ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych.

TAK

**I11 Oświadczenie dot. kontroli zamówień publicznych**

**Oświadczenie Beneficjenta**

Oświadczam, że zobowiązuję się poddać kontroli przed podpisaniem umowy o dofinansowanie niniejszego projektu w zakresie prawidłowości postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, jeśli do dnia podpisania umowy o dofinansowanie została lub zostanie zawarta umowa o udzielenie zamówienia publicznego związanego z realizacją niniejszego projektu, z zastosowaniem procedur przewidzianych ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych.

TAK

**I12 Oświadczenie dot. udzielania informacji na potrzeby ewaluacji**

**Oświadczenie Beneficjenta**

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

TAK

**I13 Uzupełnienie załączników**

**Oświadczenie Beneficjenta**

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

TAK

**I14 Zobowiązanie do osiągnięcia i utrzymania celów projektu**

**Oświadczenie Beneficjenta**



**Suma kontrolna: c297bee136c2f3606c39e0f02c7d91c**

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

TAK



**J Wykaz załączników** Projekt zgłoszony do konkursu z preselekcją Projekt zgłoszony do konkursu bez preselekcji

Załączniki
1. Studium Wykonalności
2. Formularz do wniosku o dofinansowanie w zakresie oceny oddziaływania na środowisko - zgodnie z wytycznymi Ministra Rozwoju Regionalnego dotyczącymi postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko
2a. Zaświadczenie Marszałka Województwa Mazowieckiego w Warszawie potwierdzające wywiązywanie się Beneficjenta z opłat za korzystanie ze środowiska
3. Zaświadczenie organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000 - zgodnie z wytycznymi Ministra Rozwoju Regionalnego dotyczącymi postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko
4. Dokumentacja w zakresie oceny oddziaływania na środowisko - zgodnie z wytycznymi Ministra Rozwoju Regionalnego dotyczącymi postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko
5. Wyciąg z dokumentacji technicznej, mapy, szkice lokalizacyjne/ Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia
6. Program funkcjonalno-użytkowy - nie dotyczy
7. Dokumenty dotyczące zagospodarowania przestrzennego (kopia decyzji o warunkach zabudowy lub kopia decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji lub wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego - nie dotyczy)
8. Dokumentu potwierdzające zabezpieczenie środków finansowych na wkład własny i środków finansowych niezbędnych do realizacji projektu
9. Dokument potwierdzający formę prawną beneficjenta
10. Dokument upoważniający osobę / osoby do reprezentowania wnioskodawcy
11. Dokumenty niezbędne do oceny finansowej kondycji Wnioskodawcy/Beneficjenta: - bilans i rachunek zysków i strat lub sprawozdanie finansowe za ostatni zamknięty rok obrotowy; w przypadku jst - opinia składu orzekającego RIO o sprawozdaniu z wykonania budżetu za ostatni rok lub Uchwała o przyjęciu budżetu (bez załączników finansowych), uproszczone sprawozdanie finansowe (bilans i rachunek zysków i strat za ostatni zamknięty rok obrotowy)
12. Kopia zawartej umowy (porozumienia lub innego dokumentu) określająca role w realizacji projektu, wzajemne zobowiązania stron, odpowiedzialność wobec dysponenta środków unijnych (jeśli dotyczy) - nie dotyczy
13. Poświadczenia o współfinansowaniu projektu przez instytucje partycypujące finansowo w kosztach (jeśli dotyczy) - nie dotyczy
14. Inne niezbędne załączone dokumenty wymagane prawem lub kategorią projektu
15. Inne dokumenty istotne z punktu widzenia beneficjenta
16. Dokumenty potwierdzające prawo do dysponowania wszystkimi gruntami lub obiektami na cele inwestycyjne, na terenie których projekt ma być zrealizowany

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

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

Imię i nazwisko

Adam Krzysztof Struzik

Stanowisko

Marszałek Województwa Mazowieckiego

Podpis

ds. inwestycji  
mazowieckiego Zarządu Dróg Województwa  
w Warszawie

mgr inż. Marcin Kozera

Data 2010-12-15





