

Uchwała Nr 2518/18
Zarządu Powiatu Stargardzkiego
z dnia 26 lipca 2018 r.

w sprawie przyjęcia programu inwestycji

Na podstawie art. 32 ust. 2 pkt 3 i 4 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2018 r., poz. 995 ze zm.) uchwała się, co następuje:

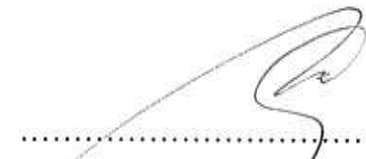
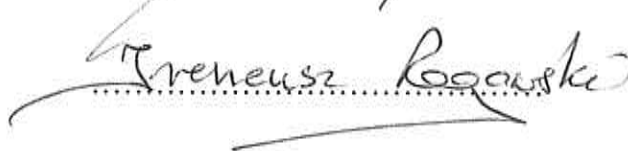
§ 1. Przyjmuje się program inwestycji dla zadania pn. „Przebudowa odcinka Krępcowo – Rzeplino z dokończeniem przejścia przez miejscowość Krępcowo”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Dyrektorowi Zarządu Dróg Powiatowych w Stargardzie.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Waldemar Gil - Wicestarosta

Ireneusz Rogowski - Członek Zarządu

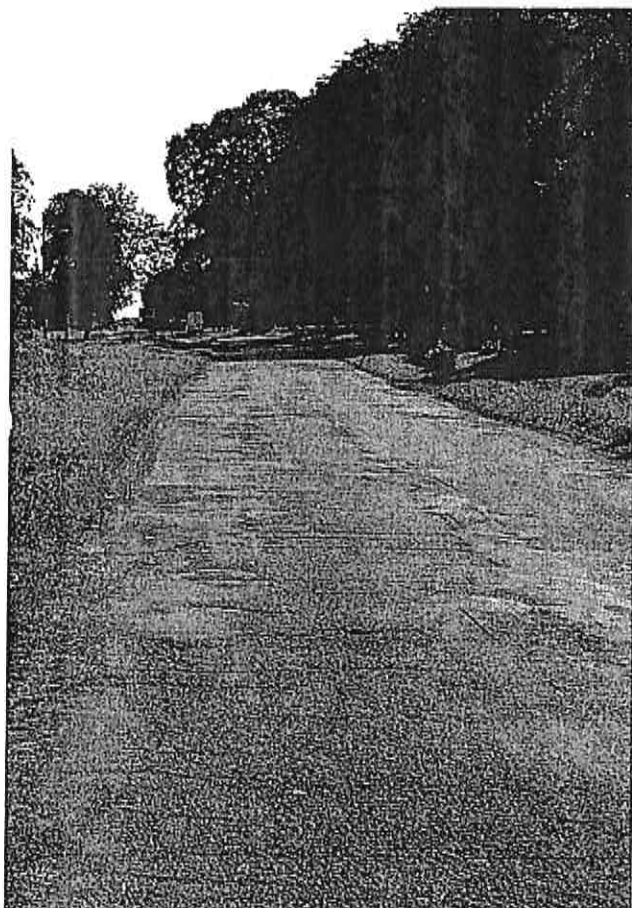

.....

.....

Uzasadnienie

Realizowanie zadań inwestycyjnych finansowanych z udziałem budżetu państwa wymaga, zgodnie z § 6.1 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa (Dz.U.2010.238.1579), przygotowania programu inwestycji. Zadanie inwestycyjne pn.: **„Przebudowa odcinka Krępcowo – Rzeplino z dokończeniem przejścia przez miejscowość Krępcowo”** jest realizowane w ramach „Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019” i wymagane jest posiadanie przedmiotowego programu inwestycyjnego.

DYREKTOR
Zarządu Dróg Powiatowych
mgr inż. Ryszard Hadryś

Załącznik nr _____
do uchwały Nr 2518/18
Zarządu Powiatu Stargardzkiego
z dnia 26.07.2018 r.



PROGRAM INWESTYCJI DLA ZADANIA:

Przebudowa odcinka drogi Krępcowo-
Rzeplino z dokończeniem przejścia przez
miejscowość Krępcowo

w zakresie określonym w § 6 ust. 1 pkt 1
rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2
grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego
sposobu i trybu finansowania inwestycji z
budżetu państwa

realizacja w ramach:
**PROGRAMU ROZWOJU GMINNEJ I
POWIATOWEJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ
NA LATA 2016-2019**

INWESTOR
POWIAT STARGARDZKI
Adres:
ul. SKARBOWA 1, 73-110 STARGARD



Spis treści

1. Zakres rzeczowy inwestycji	4
2. Okres realizacji, harmonogram rzeczowo-finansowy inwestycji	9
3. Analiza celowości i możliwości wykonania inwestycji etapami	10
3.1. Znaczenie zadania dla rozwoju spójnej sieci dróg publicznych na obszarze województwa zachodniopomorskiego	10
3.2. Wpływ zadania na poprawę dostępności komunikacyjnej w szczególności obszarów wiejskich, lokalnych ośrodków gospodarczych, instytucji publicznych oraz istotnych dla sprawnej realizacji zadań państwa o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa obywateli, i dla transportu zbiorowego.	11
4. Dane o planowanych efektach rzeczowych inwestycji	14
5. Szacunkowy łączny koszt inwestycji oraz dane o planowanych z poszczególnych źródeł środkach na jej finansowanie w okresie realizacji	16
6. Wykonalność prawna inwestycji.....	22
7. Utrzymanie trwałości inwestycji	24
8. Ocena efektywności inwestycji, w tym ekonomicznej efektywności	25
8.1. Przyjęte założenia przeprowadzonych analiz	25
8.2. Przyjęte założenia dotyczące nakładów inwestycyjnych na realizację projektu	28
8.3. Rachunek wyników projektu.....	29
8.4. Przepływy finansowe projektu.....	30
8.5. Wskaźniki ENPV i EIRR, B/C.....	32
8.6. Analiza wrażliwości	33
9. Załączniki.....	35

Podstawowe akty prawne , z wykorzystaniem których opracowano niniejszy Program Inwestycji:

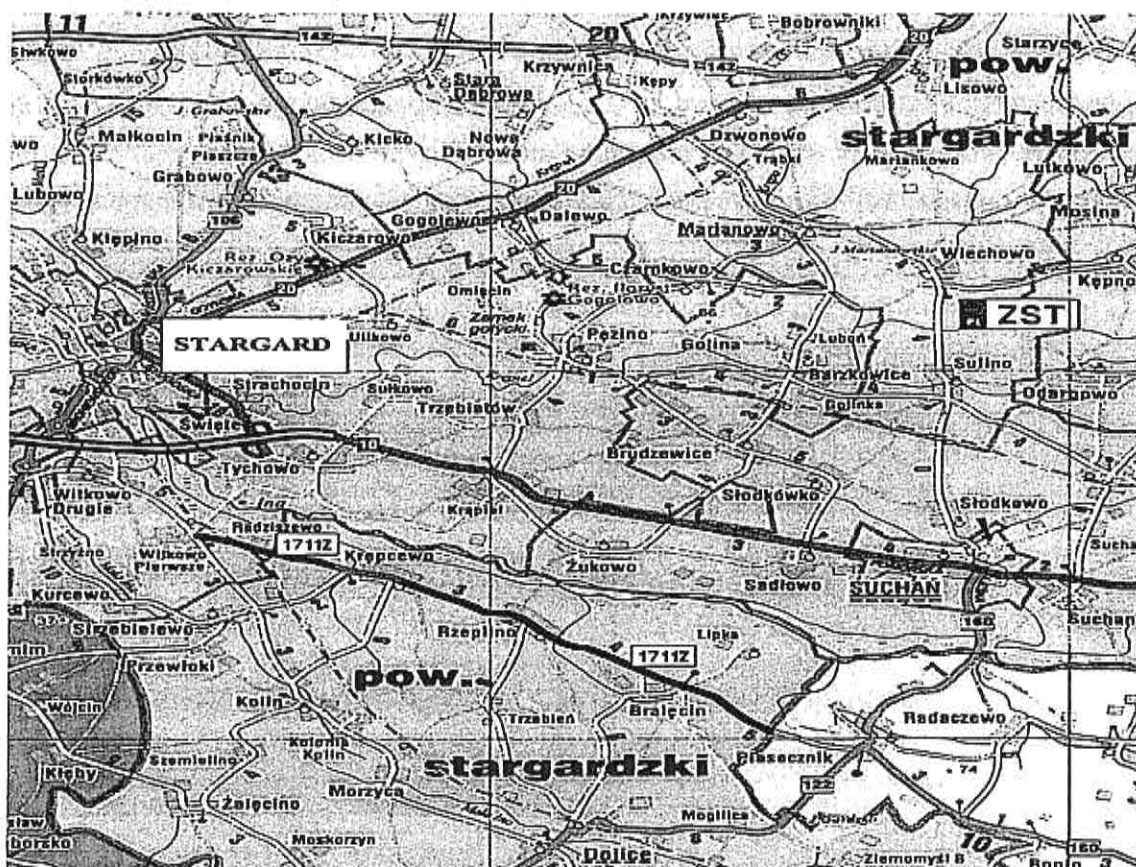
- Ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego.
- Ustawa o finansach publicznych;
- Ustawa o drogach publicznych;
- Ustawa Prawo budowlane;
- Prawo zamówień publicznych;
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 sierpnia 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych;
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych;
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 marca 2009 r. w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa;
- Uchwała nr 154/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą: „Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019”;
- Uchwała nr 159/2016 Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2016 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016 – 2019”;




- Uchwała nr 120/2017 Rady Ministrów z dnia 1 sierpnia 2017 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016 – 2019”;

1. Zakres rzeczowy inwestycji

Przedmiotowy odcinek drogi powiatowej numer 1711Z o długości 2500 m zlokalizowany jest w powiecie stargardzkim na terenie gminy Dolice. Na długości 655 m przebiega przez miejscowość Krępcowo a na długości 1845 m pomiędzy miejscowością Krępcowo a Rzeplino. Projektem objęto drogę powiatową nr 1711Z na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1777Z tj. przy kościele w miejscowości Krępcowo do miejscowości Rzeplino.

Rysunek 1 Lokalizacja zadania na tle układu drogowego Powiatu Stargardzkiego

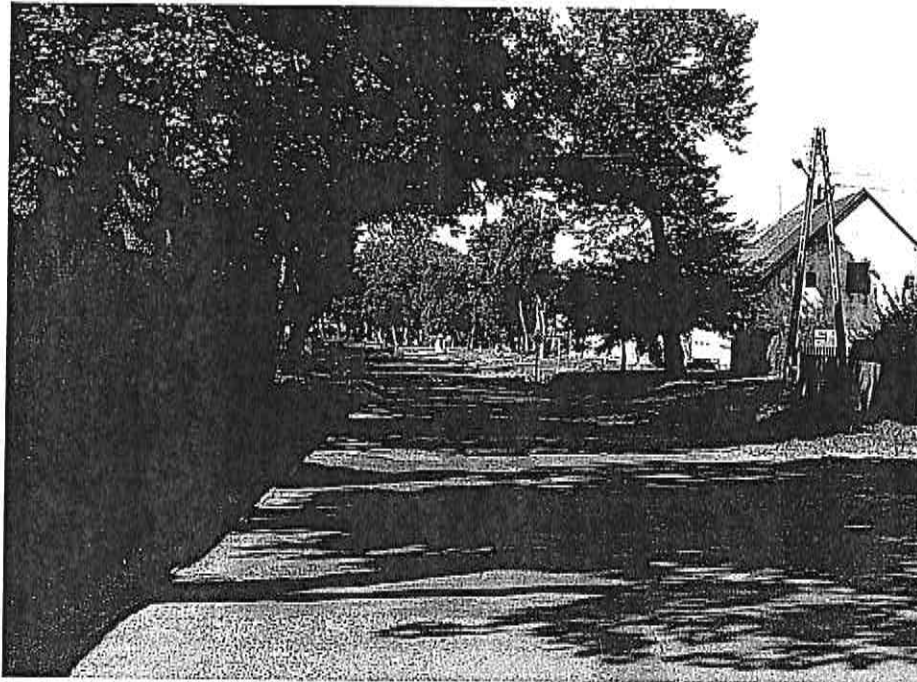


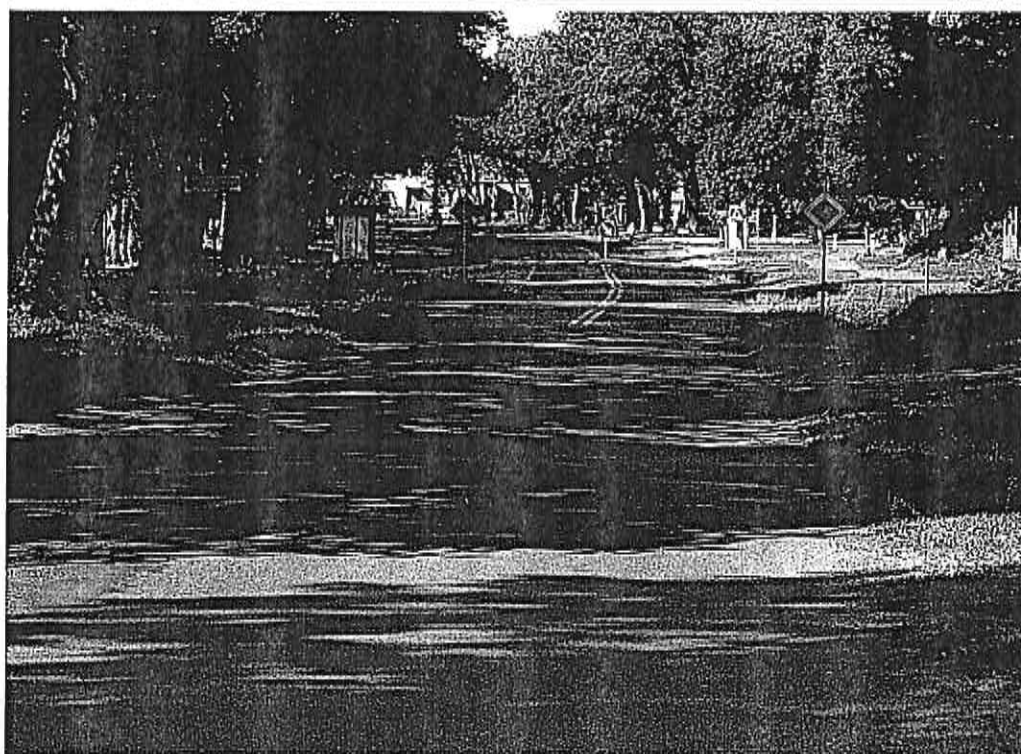
-  przebieg drogi 1711Z
-  planowany do przebudowy odcinek drogi
-  odcinek zrealizowany w 2016 roku

Źródło: dane inwestora

Obecnie droga powiatowa numer 1711Z jest klasy technicznej Z, posiada na przedmiotowym odcinku jezdnię o szerokości średnio 6,0 m, nawierzchnię bitumiczną. Po obu stronach jezdni istnieją pobocza gruntowe nieulepszone o szerokości zmiennej od 1,0 m do 1,5 m. Droga na odcinku przebiegającym przez miejscowość Krępcowo jest oświetlona oświetleniem ulicznym, źródła światła są zamontowane na słupach istniejącej linii napowietrznej n.n. 0,4 kV. Droga na całej długości jest odwodniona powierzchniowo poprzez skierowanie wód opadowych do rowów przydrożnych oraz na przyległe tereny zielone. Stan techniczny jezdni na całej długości jest zły. Nawierzchnia jezdni od czasu jej wykonania nie została poddana odtworzeniu. W chwili obecnej jest w znacznym stopniu zwiędnięta, posiada liczne spękania i ubytki. Coroczne remonty cząstkowe, których wykonanie jest niezbędne celem zabezpieczenia przejezdności, są ze względów ekonomicznych i technicznych mało efektywne. Wskutek braku właściwego profilu poprzecznego i podłużnego jezdni oraz odwodnienia, po opadach atmosferycznych, miejscowo powstają zastoiny wody, które są szczególnie niebezpieczne w okresie trwania niesprzyjających warunków atmosferycznych. Występujące uszkodzenia nawierzchni jezdni nie tylko obniżają komfort użytkowania drogi, ale także powodują powstawanie drgań i hałasu, które to zjawiska są szczególnie uciążliwe dla mieszkańców przyległych posesji.

Zdjęcia stanu istniejącego przedstawiona poniżej:







Fot. 1 Stan Istniejący

Źródło: dane inwestora

Przebudowa drogi na przedmiotowym odcinku podniesie poziomy bezpieczeństwa ruchu wszystkich użytkowników oraz komfortu przejazdu i uporządkowuje ruch pieszych. W ciągu projektowanego odcinka skorygowano przebieg jezdni, ujednolicono szerokość jezdni do 6,0 m (2 pasy ruchu po 3,0 m). Na całej długości jezdni tj. na odcinku 2,5 km wykonane zostanie frezowanie istniejącej nawierzchni na całej powierzchni wraz z wykonaniem wzmocnienia warstwą mineralno-bitumiczną, na którą ułożona zostanie warstwa wzmacniająca z siatki z włókna szklanego oraz nowa warstwa ścieralna z mas mineralno-bitumicznych. Wybudowane zostaną chodniki (730 m²), przebudowane zjazdy do przyległych posesji, pól (1165 + 130 m²). Zakres przebudowy obejmuje wykonanie, po lewej stronie, w odległości od 2,5 - 5,0 m od krawędzi jezdni nowej ścieżki rowerowej o szerokości 2,0 m z nawierzchnią bitumiczną (1180 m²), dodatkowo na całej długości odcinka zaprojektowano nowe oznakowanie pionowe i poziome. Po obu stronach jezdni zaprojektowano wykonanie pobocza gruntowego o szerokości 1,25 m.

2. Okres realizacji, harmonogram rzeczowo-finansowy inwestycji

Odcinek drogi objęty zakresem niniejszego Programu Inwestycji realizowany będzie w okresie od lipca do października 2018 r.

Poniżej przedstawiono szczegółowy harmonogram rzeczowo-finansowy realizacji:

Tabela 1 Harmonogram rzeczowo-finansowy realizacji przypadający na rok 2018

Lp.	ELEMENTY I RODZAJE ROBÓT	KOSZT KWALIFIKOWANY	KOSZT NIEKWALIFIKOWANY	TERMIN REALIZACJI 2018	
1.	roboty pomiarowe i przygotowawcze	230 339,13	-	lipiec - wrzesień	
2.	roboty ziemne	237 864,12	-	lipiec - wrzesień	
3.	roboty rozbiórkowe	122 906,00	-	lipiec - październik	
4.	regulacja studzienek i zaworów	49 074,95	-	lipiec - październik	
5.	chodniki, ścieżka rowerowa i zjazdy	821 664,24	-	lipiec - październik	
6.	jezdnia	2 159 820,31	-	wrzesień - październik	
7.	oznakowanie pionowe i poziome	56 073,96	-	wrzesień - październik	
8.	zieleń drogowa i pobocza	245 629,18	-	wrzesień - październik	
9.	rezerwa na roboty nieprzewidziane	114 712,06	-	wrzesień - październik	
SUMA		4 038 083,95	0	X	X

źródło: dane inwestora/dokumentacja budowlana/kosztorys inwestorski

3. Analiza celowości i możliwości wykonania inwestycji etapami

Inwestycja realizowana będzie w jednym etapie.

3.1. Znaczenie zadania dla rozwoju spójnej sieci dróg publicznych na obszarze województwa zachodniopomorskiego

Droga powiatowa numer 1711Z poprzez drogę powiatową 1716Z stanowi połączenie drogi krajowej numer S10 ze Stargardzkim Parkiem Przemysłowym Nowoczesnych Technologii oraz drogą wojewódzką numer 106 a od południowego zachodu z drogą wojewódzką numer 122 i 160. Przedmiotowa droga przebiega przez gminę Stargard oraz gminę Dolice i w końcowym odcinku przebiega przez powiat choszczeński. Jest jedną z głównych tras dojazdu do strategicznych dla rozwoju regionu i województwa zachodniopomorskiego zakładów przemysłowych takich jak Spółdzielcza Agrofirma Witkowo, Bridgestone, Cargotec, Klippan Safety, Backer OBR, Koegel.

Przedmiotowa droga jest ważnym elementem w sieci dróg powiatu stargardzkiego. Przebudowa drogi powiatowej nr 1711Z poprawi spójność infrastruktury transportowej na tym obszarze. Poprzez przebudowę podniesiona zostanie nośność drogi numer 1711Z, dzięki temu stworzone będzie połączenie drogi krajowej numer S10 z drogą wojewódzką numer 122 oraz drogą wojewódzką numer 160 o parametrach pozwalających na korzystanie z niej w sytuacjach awaryjnych na któreś z wyżej wymienionych dróg. Ponadto poprawie ulegnie jakość komunikacji drogowej między gminą Dolice i gminą Stargard, a także połączenie ze Stargardem, jak i innymi ośrodkami województwa zachodniopomorskiego. Ponadto powstanie alternatywne połączenie tej części powiatu Stargardzkiego oraz Choszczeńskiego ze Szczecinem. Realizacja inwestycji objęta wnioskiem ujęta jest w wieloletniej prognozie finansowej Powiatu Stargardzkiego na lata 2014 - 2028 przyjętą Uchwałą nr XXXVII/350/17 Rady Powiatu Stargardzkiego z dnia 28 czerwca 2017 r. zmieniającą Uchwałę w sprawie uchwalenia wieloletniej prognozy finansowej Powiatu Stargardzkiego na lata 2017-2028.

Droga powiatowa numer 1711Z łączy się bezpośrednio z drogami powiatowymi numer 1716Z, numer 1775Z, numer 1777Z, numer 1782Z, numer 1789Z oraz drogą wojewódzką nr 122. Przebudowa drogi powiatowej nr 1711Z poprawi spójność infrastruktury transportowej na tym obszarze. Fragment powiatu objęty inwestycją charakteryzuje się niskim poziomem

rozwinięcia dróg krajowych i wojewódzkich, główne szlaki komunikacyjne przebiegają bowiem z jego pominięciem. Przeprowadzenie inwestycji pozwoli zatem przeciwdziałać komunikacyjnej marginalizacji tej części powiatu stargardzkiego i poprawić dostępność tego terenu. Poprawie ulegnie przemieszczanie się między gminą Dolice, Stargard, Choszczno w szczególności ich siedzib, jak i innymi ośrodkami województwa zachodniopomorskiego. Obok poprawy mobilności lokalnej społeczności istotne będzie także podniesienie jakości nawierzchni zaplanowanej do przebudowy drogi, co poprawi nie tylko komfort podróżowania, ale przede wszystkim podwyższony poziom bezpieczeństwa użytkowników. Skutkować będzie to podniesieniem jakości życia mieszkańców terenu objętego projektem, umożliwi ponadto rozwój istniejących i powstających tam podmiotów gospodarczych. Rezultatem przedsięwzięcia będzie pozytywny wpływ na tempo rozwoju społeczno-gospodarczego w rejonie inwestycji, jak i w całym powiecie stargardzkim.

3.2. Wpływ zadania na poprawę dostępności komunikacyjnej w szczególności obszarów wiejskich, lokalnych ośrodków gospodarczych, instytucji publicznych oraz istotnych dla sprawnej realizacji zadań państwa o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa obywateli, i dla transportu zbiorowego.

Gmina Dolice położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie dużego ośrodka gospodarczego tj. miasta Stargard. W samym mieście oraz bezpośrednim jego otoczeniu funkcjonuje kilka dużych podmiotów gospodarczych o znaczeniu ponadregionalnym. W Stargardzkim Parku Przemysłowym Nowoczesnych Technologii swoje zakłady produkcyjne ulokowały światowe koncerny tj. Bridgestone, Cargotec, Klippan Safety, Backer OBR, Koegel. Ponadto projektowana jest w Stargardzkim Parku Przemysłowym Nowoczesnych Technologii lokalizacja firmy o światowej renomie i zasięgu producenta silników MTU. Droga powiatowa numer 1711Z stanowi alternatywne połączenie Stargardu w tym Stargardzkiego Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii z Choszcznem. W związku z tym może być po przebudowie brana pod uwagę jako jedna z tras po której będzie się odbywał transport towarów oraz produktów przedmiotowych zakładów na rynki docelowe. Droga powiatowa numer 1711Z stanowi główną trasę dostaw dla Spółdzielczej Agrofirmy Witkowo, pomiędzy zakładami rolnymi zlokalizowanymi po całym

terenie gminy Dolice oraz gminy Stargard. Trasa ta stanowi jeden z ważniejszych ciągów transportu produktów oraz wyrobów z przetwórci mięsa Spółdzielczej Agrofirmy Witkowo zlokalizowanej w Witkowie na rynki zbytu południowej części województwa zachodniopomorskiego. W bezpośrednim oddziaływaniu drogi powiatowej nr 1711Z znajdują się miejscowości: Rzeplino, Lipka, Brałęczin, Trzebień, Radziszewo, Witkowo i Krępczewo. Instytucje świadczące usługi publiczne, w tym większość urzędów samorządu powiatowego ma swoje siedziby w mieście Stargard. Gmina Dolice ma natomiast swoją siedzibę w miejscowości Dolice. Dla mieszkańców powyższych miejscowości droga powiatowa numer 1711Z stanowi najdogodniejsze i najkrótsze połączenie z ośrodkami administracji publicznej i samorządowej, również jest to najkrótsze połączenie z miastem Szczecin, które jest siedzibą instytucji i urzędów samorządu województwa zachodniopomorskiego. Mając na uwadze misję, jaką winny spełniać te instytucje wobec lokalnej społeczności zapewnienie jak najlepszego połączenia z siedzibami tych instytucji jest priorytetem każdej władzy publicznej. Dlatego też przebudowa drogi powiatowej numer 1711Z znacznie poprawi dostęp znacznej części lokalnej społeczności do instytucji publicznych wszystkich szczebli, zarówno wojewódzkich jak i też powiatowych oraz gminnych. Ponadto, jakość tej drogi ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo i sprawny transport dzieci do szkół podstawowych, gimnazjalnych w Stargardzie i Dolicach gdyż tą drogą odbywają się regularne kursy gimbusów. Biorąc pod uwagę, iż dla mieszkańców Rzeplina, Lipki, Brałęcina, Krępcewa miejscowość Dolice jest głównym ośrodkiem edukacji na poziomie podstawowym i gimnazjalnym przedmiotowa droga powiatowa stanowi główny dojazd dzieci i młodzieży szkolnej do szkół zlokalizowanych w Dolicach. Zapewnienie właściwego oraz bezpiecznego transportu dzieci do szkół jest podstawowym obowiązkiem z zakresu zadań publicznych zarówno samorządu gminnego jak i też powiatowego. Należy pamiętać, iż bezpieczeństwo transportu to nie tylko bezpieczne i sprawne pojazdy, które dokonują dowozu dzieci do szkół ale także bezpieczne i w dobrym stanie technicznym drogi po których ten transport się odbywa. Stargard i Szczecin stanowi jeden z głównych ośrodków zapewniających dla mieszkańców opiekę medyczną wysokospecjalistyczną, co w tym przypadku stwarza z drogi powiatowej 1711Z ważny szlak komunikacyjny dla służb ratowniczych i ochrony zdrowia. Droga ta stanowi najkrótsze połączenie powyższych miejscowości ze szpitalem powiatowym zlokalizowanym w Stargardzie oraz szpitalami i klinikami w Szczecinie. Ma to szczególne znaczenie w sytuacjach bezpośredniego zagrożenia życia i zdrowia, kiedy każdy kilometr drogi w dobrym stanie technicznym przekłada się bezpośrednio na czas transportu poszkodowanego

do szpitala, co niejednokrotnie waży o zdrowiu lub też życiu pacjenta. W ciągu przebudowywanego odcinka drogi powiatowej numer 1711Z zlokalizowane są obiekty publiczne tj. kościół, świetlica wiejska, jak i też zakład jednego z większych w skali kraju producentów rolnych jakim jest Spółdzielcza Agrofirma Witkowo która jest największym w tej części województwa pracodawcą. Przedmiotowa droga stanowi główny ciąg komunikacyjny w sieci komunikacji zbiorowej, w tym trasę dojazdową dzieci z miejscowości Krępcowo, Rzeplino, Przewłoki, Strzebielewo do gminnych placówek oświatowych mających swoje siedziby w Dolicach tj. szkoła podstawowa i gimnazjum oraz gminna biblioteka. Wykonanie przebudowy tego odcinka ułatwi dostęp lokalnej społeczności do takich obiektów jak kościół, park dworski, ruiny zamku, cmentarz komunalny które to obiekty są wpisane do rejestru zabytków oraz świetlica wiejska. Droga powiatowa numer 1711Z stanowi jedną z głównych tras komunikacyjnych wykorzystywanych na potrzeby transportu zbiorowego, jest to jedna z tras łączących Stargard z Gorzowem Wielkopolskim, łącząca powiat stargardzki w powiatem choszczeńskim, z którego to kierunku bieżą linie autobusowe z Gorzowa, Choszczna oraz Pyrzyc prywatnych przewoźników jak i też transportu dzieci do szkoły w Dolicach. Droga ta stanowi alternatywne połączenia dla drogi krajowej nr 10, w przypadku ewentualnych utrudnień w ruchu na drodze krajowej.

4. Dane o planowanych efektach rzeczowych inwestycji

Znaczenie zadania dla realizacji infrastruktury drogowej w sposób gwarantujący podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Tabela 2 Wskaźniki produktu

DANE PODSTAWOWE WSKAŹNIKA PRODUKTU			
PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ 1711Z			
kategoria	numer	klasa	długość [m]
powiatowa	1711Z	Z	2500
JEZDNIA			
przekrój		szerokość pasa ruchu	
1x2		3,00 m	
Długość gruntowego pobocza o szerokości strona lewa – 2 400 m, strona prawa 2 330, łącznie 4 730 m			
RUCH PIESZYCH - CHODNIKI			
	Strona lewa	Strona Prawa	Łącznie
długość chodnika	14 m	480 m	494 m
Udział łącznej długości chodników w łącznej długości drogi – 10%			
Chodnik usytuowany przy jezdni, jeżeli ich szerokość jest $\geq 2,0$ m – 3%			
Odsunięty od jezdni o $\geq 0,5$ m, jeżeli ich szerokość jest $\geq 1,5$ m – 97 %			
RUCH ROWERÓW			
	Strona lewa	Strona Prawa	Łącznie
Poza jezdnią, dł.	593 m	0 m	593 m
po jezdni po ogólnodostępnym pasie ruchu – długość, dł.	1907 m	2500 m	4407 m

Udział łącznej długości infrastruktury, po której odbywa się ruch rowerów poza jezdnią, w łącznej długości drogi - 12 %
Udział łącznej długości ogólnodostępnych pasów ruchu, po których odbywa się ruch rowerów po jezdni, w łącznej długości drogi - 88 %
PRZYSTANKI KOMUNIKACYJNE
Łączna liczba przystanków komunikacyjnych - 2 szt.
w tym liczba przystanków wyposażonych w perony - 2 szt.
ODWODNIENIE
Długość odcinka odwadnianego za pomocą rowu/rowów [m]- 2500 m
Udział łącznej długości odcinków odwadnianych za pomocą rowu/rowów w łącznej długości odcinków [%] - 100 %

źródło: dane inwestora/dokumentacja budowlana

5. Szacunkowy łączny koszt inwestycji oraz dane o planowanych z poszczególnych źródeł środkach na jej finansowanie w okresie realizacji

Wartość inwestycji określono za pomocą wskaźników cenowych w układzie następujących grup kosztów:

1. Przygotowanie terenu i przyłączenia obiektów do sieci
2. Budowa obiektów podstawowych
3. Instalacji
4. Zagospodarowania terenu i budowy obiektów pomocniczych
5. Wyposażania
8. Prac przygotowawczych, projektowych, ewentualnie szkoleń i rozruchu.

W toku analiz wartość zadania inwestycyjnego ustalona została na kwotę: 4 038 083,95 zł.

Kosztorys inwestorski oraz opracowany przedmiar robót sporządzono na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18.05.2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym.

Montaż finansowy realizacji zadania zakłada jego współfinansowanie przez budżet państwa w ramach PROGRAMU ROZWOJU GMINNEJ I POWIATOWEJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ NA LATA 2016-2019, edycja przewidująca realizację zadań w roku 2018.

Program realizowany jest na podstawie uchwały nr 154/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019. Podobnie jak w latach ubiegłych, jednostki samorządu terytorialnego będą mogły ubiegać się o dofinansowanie z budżetu państwa prac w zakresie przebudowy, budowy lub remontów dróg powiatowych i gminnych.

Minister Infrastruktury i Budownictwa nadzoruje i koordynuje działania wojewodów, których podstawowym zadaniem jest nabór wniosków o dofinansowanie z budżetu państwa, a także udzielanie dotacji, monitorowanie ich prawidłowego wykorzystania oraz rozliczenia.

Harmonogram realizacji programu (dotyczy zadań na rok 2018):

1-15.09.2017 r. Ogłoszenie i nabór wniosków na rok 2018.

do 27.10.2017 r. Rozpatrywanie i ocena wniosków przez komisję wojewódzką. Ogłoszenie przez wojewodę wstępnych list rankingowych wniosków.

do 3.11.2017 r. Zgłaszanie przez wnioskodawców zastrzeżeń do listy wniosków odrzuconych na etapie formalnej.

do 13.11.2017 r. Ogłoszenie przez wojewodów wstępnej listy rankingowej.

do 20.11.2017 r. Czas na zgłaszanie przez wnioskodawców zastrzeżeń w zakresie oceny merytorycznej.

do 30.11.2017 r. Ogłoszenie przez wojewodę ostatecznej listy rankingowej.

do 20.12.2017 r. Zatwierdzenie przez ministra właściwego ds. transportu ostatecznej listy rankingowej.

do 31.01.2017 r. Zatwierdzenie i ogłoszenie przez wojewodę listy wniosków zakwalifikowanych do dofinansowania.

Celem głównym programu jest poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i zwiększenie dostępności transportowej przez tworzenie spójnej, zrównoważonej i przyjaznej użytkownikowi sieci drogowej w wymiarze lokalnym, co jest zgodne z przedmiotem niniejszej inwestycji.

Cele szczegółowe:

1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach gminnych i powiatowych ze szczególnym uwzględnieniem niechronionych użytkowników dróg.
2. Podniesienie standardów technicznych dróg publicznych, a co za tym idzie ich parametrów użytkowych.
3. Rozwój spójnej sieci dróg publicznych w skali lokalnej i regionalnej, w szczególności poprzez poprawę połączeń dróg lokalnych z drogami wyższej kategorii.
4. Zwiększenie płynności ruchu.

Analiza danych zawartych w pkt .4. Programu Inwestycji pozwala stwierdzić, że zakres inwestycji jest zgodny z w/w celami szczegółowymi.

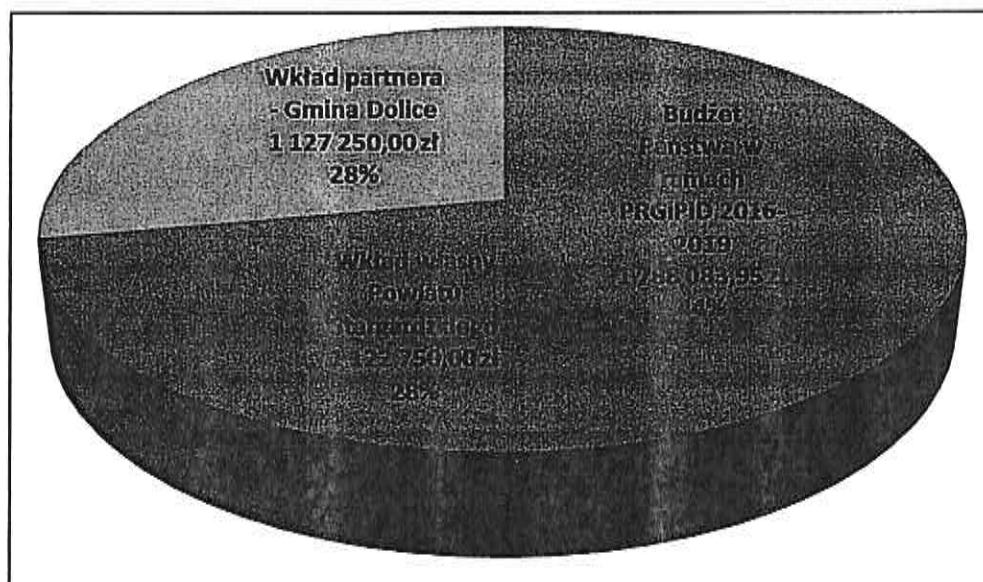
Podstawa udzielenia dotacji:

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 września 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych (Dz.U. z 2015 r. poz. 1451 z późn. zm.).

§ 5 ust. 1 Udzielenie dotacji następuje na podstawie wniosku złożonego do właściwego wojewody i uwzględnionego na ostatecznej liście rankingowej, zatwierdzonej przez ministra właściwego do spraw transportu oraz na liście wniosków zakwalifikowanych do dofinansowania, zatwierdzonej przez właściwego wojewodę.

Szczegółowy montaż finansowy dla projektu przedstawia się następująco:

Wykres 1 Montaż finansowy dla projektu



źródło: dane inwestora

Planowane kwoty środków ze wszystkich źródeł na finansowanie inwestycji w całym okresie jej realizacji są określone w wysokości umożliwiającej inwestorowi terminowe regulowanie zobowiązań finansowych i terminowe zakończenie inwestycji.

Udział środków finansowych Gminy Dolice, w kwocie nie większej niż 1 127 250,00 zł zapewniony został przez podpisanie umowy partnerskiej w sprawie realizacji projektu.

Umowa partnerska w sprawie realizacji projektu zawarta pomiędzy Powiatem Stargardzkim a Gminą Dolice podpisana została w dniu 24 lipca 2017 r.

Liderem umowy jest powiat, który zgodnie z par. 3 zabezpieczy w budżecie 2018 r. kwotę 1 122 750 zł, z przeznaczeniem na wykonanie zadania będącego analizą niniejszego Programu Inwestycji. Podobnie zachować się ma Gmina Dolice (par. 4 umowy).

Inwestorem zadania będzie powiat (par. 6 umowy), z upoważnienia, którego realizatorem będzie Zarząd Dróg Powiatowych w Stargardzie.

Zarząd Dróg Powiatowych w Stargardzie działa na podstawie przepisów prawa, a w szczególności (par. 1 statutu):

- ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;
- ustawy z dnia 05 czerwca 1998 o samorządzie powiatowym
- ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r o finansach publicznych
- statutu Zarządu Dróg Powiatowych w Stargardzie

Zarząd jest jednostką organizacyjną Powiatu Stargardzkiego, wchodzącą w skład powiatowej administracji zespolonej. Zarząd nie posiada osobowości prawnej. Obszarem działalności Zarządu jest Powiat Stargardzki. Zarząd ma siedzibę w Stargardzie Szczecińskim przy ul Bydgoskiej 13/15 (par. 2 statutu): .

Zwierzchnictwo nad Zarządem sprawuje Starosta (par. 3).

Zarządem kieruje Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych (par. 5). Starosta powołuje Dyrektora wyłonionego w drodze konkursu. Zwierzchnikiem służbowym dla Dyrektora jest Starosta.

Dyrektor reprezentuje Zarząd na zewnątrz.

Celem działania Zarządu jest realizowanie polityki w zakresie dróg powiatowych.

Do zadań i zakresu działalności Zarządu, zgodnie z rozdziałem II statutu należy w szczególności:

Współpraca w opracowaniu projektów planów , rozwoju sieci dróg powiatowych .

Opracowanie projektów planów finansowania budowy , modernizacji , utrzymania i ochrony dróg oraz obiektów mostowych .

Pełnienia funkcji inwestora robót na drogach powiatowych.

Utrzymania nawierzchni dróg, chodników , obiektów inżynierskich , urządzeń zabezpieczających ruch , oznakowania i innych urządzeń związanych z drogą .

Realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu w oparciu o decyzje Wydziału Infrastruktury Technicznej i Komunikacji .

Przygotowanie infrastruktury drogowej dla potrzeb obronnych oraz wykonywanie innych zadań na rzecz obronności kraju .

Koordinacja robót w pasie drogowym.

Wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego , na zjazdy z dróg , na przejazdy po drogach pojazdów o masie całkowitej , naciskach osi lub wymiarach przekraczających wielkości określone w odrębnych przepisach oraz pobieranie opłat i kar pieniężnych .

Przeprowadzenie ewidencji dróg i drogowych obiektów mostowych .

Przeprowadzenie okresowych kontroli stanu dróg i obiektów mostowych .

Wykonywanie robót interwencyjnych , utrzymaniowych i zabezpieczających stan drogi oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego .

Przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników .

Działania zabezpieczające przejezdność dróg w okresie zimowym w oparciu o przyjęte standardy i przyznane środki finansowe .

Przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy , modernizacji lub utrzymania dróg.

Wprowadzanie ograniczeń dla ruchu drogowego bądź zamykanie dróg i drogowych obiektów mostowych dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów, gdy występuje bezpośrednio zagrożenie zniszczenia mienia z powiadomieniem Wydziału Infrastruktury Technicznej i Komunikacji .

Dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego .

Sadzenie, utrzymanie oraz usuwanie drzew i krzewów oraz ich pielęgnacja i innej zieleni w pasie drogowym poza obszarami zabudowanymi .

Prowadzenie gospodarki gruntami i innymi nieruchomościami pozostającymi w zarządzie .

Uzgadnianie projektów tymczasowej organizacji ruchu oraz opiniowanie stałej organizacji ruchu
Współdziałanie z jednostkami Policji do spraw ruchu drogowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu .

Współdziałanie z samorządami gmin i miast w zakresie budowy , modernizacji , utrzymania dróg powiatowych , przebiegu dróg i organizacji ruchu .

Wydawanie zezwoleń na umieszczenie i lokalizację urządzeń w pasie drogowym nie związanych z gospodarką drogową.

Uzgadnianie lokalizacji obiektów budowlanych przy drogach.

Opracowanie projektu przebiegu sieci dróg powiatowych .

Koordinacja działań zwalczania skutków w wypadku wystąpienia klęsk żywiołowych zagrażających zniszczeniem dróg i obiektów mostowych.

Przygotowanie niezbędnej dokumentacji techniczno-kosztorysowej na planowane remonty dróg i ulic .

Przeprowadzanie przetargów na wykonanie robót i innych prac niezbędnych w zakresie gospodarki na drogach powiatowych w ramach upoważnienia Zarządu Powiatu.

Wykonywanie koniecznych zadań w zakresie ratownictwa technicznego na drogach w ramach współpracy z Państwową Strażą Pożarną , Policją i komitetem ochrony przeciwpowodziowej.

Do zadań Inwestora należeć będzie:

1. Uzyskanie koniecznych uzgodnień i zezwoleń na wykonanie robót;
2. Organizacja i przeprowadzenie postępowania przetargowego w celu wyłonienia wykonawcy robót, zgodnie z ustawą Prawo Zamówień Publicznych;
3. Podpisanie umowy z wykonawcą robót;
4. Nadzór techniczny nad prowadzonymi robotami;

6. Wykonalność prawna inwestycji

Przebudowa odcinka drogi Krępcowo-Rzeplino z dokończeniem przejścia przez miejscowość Krępcowo objętego Programem Inwestycji jest przygotowana do realizacji pod względem prawnym.

Inwestor posiada kompletną dokumentacją techniczną we wszystkich branżach dotyczących realizacji zadania.

Inwestor zgłosił Staroście Stargardzkiemu roboty budowlane nie wymagające pozwolenia na budowę. Zgłoszenia dokonano w dniu 18.08.2017 r. . W przedmiotowej sprawie otrzymana tzw. brak sprzeciwu, pismem z dnia 11.09.2017 r. znak: NA.6743.717.1.2017.AA1,

Wcześniej, tj. w dniu 17 sierpnia 2017 r. uzyskano decyzję Burmistrza Dolic o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Decyzja wydana została na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego oraz art. 75 ust. 1, pkt. 4, art.79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w związku z par. 3 ust. 1 pkt 81 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, po rozpatrzeniu wniosku z dnia 15 lutego złożonego przez biuro projektowe reprezentujące inwestora.

W decyzji tej stwierdzono brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia.

Na podstawie art. 83 ust. 1 , art. 86 ust 11 pkt 6, ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz Obwieszczenia Ministra Środowiska z dnia 28 października 2016 r. w sprawie stawek i opłat za usunięcie drzew i krzewów na rok 2017 na wniosek Zarządu Dróg Powiatowych w Stargardzie Wójt Gminy Dolice w dniu 14 kwietnia 2017 r. decyzją wydał zezwolenie na wycinkę drzew w związku z realizacją zadania.

Dla zakresu robót budowlanych na czas ich prowadzenia opracowana została tymczasowa organizacja ruchu.

Po zakończeniu prac budowlanych wprowadzona zostanie nowa (zatwierdzona) stała organizacja ruchu, opracowana na podstawie:

1. Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym”;
2. Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w „sprawie znaków i sygnałów drogowych”;
3. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. „w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach;
4. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniem nadzoru nad tym zarządzaniem.

7. Utrzymanie trwałości inwestycji

Utrzymaniem trwałości inwestycji zajmować się będzie Zarząd Dróg Powiatowych w Stargardzie, którego kompetencje przedstawiono szczegółowo w pkt. 5 Programu Inwestycji.

Zgodnie z par. 10 statutu Zarządu Dróg Powiatowych, Zarząd jest jednostką budżetową.

Wydatki na realizację zadań własnych pokrywane są z budżetu powiatu. Wydatki na realizację zadań zleconych z zakresu administracji rządowej pokrywane są z budżetu państwa i Europejskiego Funduszu Społecznego a także innych funduszy Unii Europejskiej (par. 11).

Podstawą gospodarki finansowej Zarządu jest plan finansowy sporządzony przez Dyrektora przyjmowany przez Zarząd Powiatu w drodze uchwały jako element układu wykonawczego do budżetu powiatu.

Zmiany w planie finansowym Zarządu w ciągu roku, mogą być dokonywane w następstwie uchwały Rady Powiatu lub uchwały Zarządu Powiatu.

Gospodarkę finansową Zarząd prowadzi według zasad określonych dla jednostek budżetowych w ustawie o finansach publicznych (par. 12).

8. Ocena efektywności inwestycji, w tym ekonomicznej efektywności

8.1. Przyjęte założenia przeprowadzonych analiz

Analizowany w Programie Inwestycyjnym projekt drogowy nie generuje w okresie eksploatacji jakichkolwiek przychodów z uwagi na bezpłatne użytkowanie infrastruktury powstałej w jego wyniku. W związku z czym nie jest konieczne przeprowadzanie jego analizy finansowej (wyniki ujemne). Tym bardziej, że analiza finansowa przedsięwzięć, co do zasady generalnej obejmuje wyłącznie analizę opłacalności finansowej/komercyjnej projektu lub opłacalność zainwestowanego w projekt kapitału.

Analiza ekonomiczna w stosunku do analizy finansowej przedsięwzięcia inwestycyjnego polega na poszerzeniu analizy finansowej o analizę oddziaływania projektu na sytuację społeczno-gospodarczą gminy, powiatu lub regionu ze wskazaniem skwantyfikowanych korzyści i kosztów społecznych generowanych przez projekt. Analiza ekonomiczna wskazana jest do analizy przedsięwzięć inwestycyjnych nie będących - z uwagi na ich charakter - przedsięwzięciami ukierunkowanymi przede wszystkim na generowanie bilansowego zysku finansowego. Analizowany projekt, jak wspomniano wcześniej nie generuje przychodów operacyjnych i nie jest przedsięwzięciem komercyjnym. Projekty j.s.t z reguły nie są projektami obliczonymi na korzyści finansowe lecz na efekty ekonomiczne (społeczne).

Na potrzeby oceny sytuacji ekonomicznej przedsięwzięcia opracowano model w arkuszu kalkulacyjnym umożliwiającym dokonanie odpowiednich projekcji. Pozwala to na zobrazowanie przyszłej sytuacji projektu zarówno w okresie trwania cyklu inwestycyjnego jak i w okresie eksploatacji powstałej infrastruktury drogowej. Do analizy programu inwestycyjnego dołączono skoroszyt w postaci np. MS Excel, składający się z następujących arkuszy:

Skoroszyt 1-1:

- a) Arkusze ZAŁOŻENIA: 1) założenia dot. analizy ekonomicznej,
- b) Arkusze OBLICZENIA: 1) obliczenia dot. analizy ekonomicznej,
- c) Arkusz WYNIKI obliczeniowe dla projektu (zadania objętego niniejszym programem inwestycji)

Opracowując skróty obliczeniowe kierowano się potrzebami i specyfiką projektu, a także sugestią zawartą w wytycznych do sporządzania analiz programów inwestycyjnych w ramach PROGRAMU ROZWOJU GMINNEJ I POWIATOWEJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ NA LATA 2016-2019. W skrótych MS Excel uwzględniono m.in. zalecany układ konstruowania strumienia pieniężnego przed dyskontowaniem (wsk. IRR, NPV, B/C). Podkreśla się, że podstawową część analizy ekonomicznej oparto na wskaźnikach obliczeniowych i procedurze zawartej w „Instrukcji oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych dla dróg powiatowych” (z dnia 18 marca 2008r.), przygotowanej na zlecenie MRR przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów (opublikowanej na stronach Ministerstwa Rozwoju Regionalnego). Ponadto w konstrukcji modelu finansowego przedstawionego w skrótych Excel zastosowano „Wytyczne w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowywaniem projektów inwestycyjnych, w tym generujących dochód” Min. Rozw. Regionalnego z dnia 19.09.2007 r. – zwanymi dalej Wytycznymi MRR. Zastosowano także zasady wynikające z GUIDE to Cost Benefit Analysis of Major Project (wytyczne opracowane przez Jednostkę d.s. Ewaluacji, Dyrekcja Generalna Polityk Komisji Europejskiej).

Przyjęte założenia służące oszacowaniu korzyści gospodarczych płynących z realizacji projektu dotyczą wszystkich płaszczyzn oddziaływania projektu, a w największym stopniu:

- a) płaszczyzny finansowej,
- b) płaszczyzny gospodarczej,
- c) płaszczyzny społecznej,
- d) płaszczyzny ochrony środowiska.

Koszty i korzyści z każdej płaszczyzny przeliczono na wartości pieniężne i zsumowano, dzięki czemu wykazano wyższość wszystkich korzyści z realizacji projektu nad jego kosztami i stwierdzono, że projekt warty jest dofinansowania. Zasadnicze koszty społeczne analizowanego projektu wiążą się przede wszystkim z koniecznością poniesienia nakładów inwestycyjnych - co ma bezpośrednie przełożenie na finansowe obciążenie budżetu beneficjenta. Podczas kilku miesięcy realizacji przedsięwzięcia wystąpią także uciążliwości dla mieszkańców spowodowane pracą urzędzeń - hałas, wibracje, zanieczyszczenia powietrza.

Ekonomiczna efektywność projektu została oszacowana przy użyciu powszechnie używanych metod dynamicznych, tj. zaktualizowanej wartości bieżącej netto (Net Present Value -NPV) oraz wewnętrznej stopy zwrotu (IRR). Metody te pozwalają na sprowadzenie do porównywalności

wydatków i wpływów (nakładów i efektów) z różnych okresów czasu poprzez określenie ich wartości obecnej (dzisiejszej). Wartość dodatnia NPV oznacza, że przychody z projektu wg wartości bieżącej są wyższe (przy danej stopie dyskontowej) niż poniesione w tych samych n-latach nakłady inwestycyjne oraz koszty również sprowadzone do poziomu wartości bieżącej.

Wskaźnik dyskonta, przez który przemnożono wartość przepływów pieniężnych w danym roku, aby sprowadzić ich wartość do wartości z roku bazowego – wyliczono według wzoru:

$$d_t = \frac{1}{(1+r)^t}$$

gdzie:

dt oznacza wskaźnik dyskonta w roku t;

r oznacza przyjętą stopę dyskonta;

t oznacza kolejny rok w okresie od etapu inwestycyjnego do końca okresu referencyjnego' t 0,1,2,...,n.

Metody dyskontowe pozwalają objąć porównywalnością i oceną cały okres zarówno fazy inwestowania jak i fazy eksploatacyjnej projektu. Poziom wskaźnika IRR informuje o wartości stopy dyskontowej, przy której aktualna (zdyskontowana) wartość spodziewanych korzyści zrównuje się z wartością aktualnych (zdyskontowanych) nakładów – tj. NPV wówczas równa się „0”.

Z kolei współczynnik B/C (Benefits/Cost Ratio) – to wskaźnik relacji aktualnej wartości całkowitych korzyści do aktualnej wartości całkowitych kosztów. Wymagany poziom tego wskaźnika przy danej stopie dyskontowej wynosi min. „1” (oznacza to wówczas, że planowane przychody w cenach bieżących z okresu projekcji co najmniej pokrywają nakłady inwestycyjne projektu i bieżące koszty eksploatacyjne - również wyrażone metodą dyskontową w cenach bieżących). Przyjęto następujące podstawowe założenia w zakresie analizy ekonomicznej:

1. okres referencyjny: 25 lat;
2. ceny stałe z 2017 r.;
3. metodę przyrostu - zgodnie z którą projekt jest oceniany na podstawie różnicy w nakładach i kosztach użytkowników i środowiska między opcją zakładającą realizację projektu, a alternatywną opcją bez realizacji projektu;
4. poziom ekonomicznej stopy procentowej na poziomie 5%
5. wartość rezydualna nie występuje .

Kosztem w projekcie jest m.in. podatek VAT w wysokości 23% (stawka zgodnie z obowiązującą ustawą o podatku VAT). Podatek VAT jest kosztem kwalifikowanym w rozumieniu zasad wykorzystania dotacji z Budżetu Państwa w ramach PROGRAMU ROZWOJU GMINNEJ I POWIATOWEJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ NA LATA 2016-2019. W przypadku gdy Inwestorem i ubiegającym się o dofinansowanie projektu jest samorząd, który nie jest uprawniony do ubiegania się o zwrot podatku VAT, podatek VAT jest wówczas kosztem kwalifikowanym. Jednak na potrzeby obliczenia wskaźników efektywności ekonomicznej podatek VAT podobnie jak koszty kredytu zostały wyeliminowane ze strumienia podlegającego dyskontowaniu (zgodnie ze str. 38 rozdz. 11.3.4 pkt. 3 oraz str. 7 Wytycznych w zakresie wybranych zagadnień z 19.09.2007 r., MRR).

8.2. Przyjęte założenia dotyczące nakładów inwestycyjnych na realizację projektu

Planowane nakłady inwestycyjne w projekcie wynoszą 4 038 083,95 zł.

Tabela 3 Przyjęte założenia dotyczące nakładów inwestycyjnych na realizację projektu

Lp.	Elementy i rodzaje robót	Koszt realizacji w złotych z VAT
1	roboty pomiarowe i przygotowawcze	230 339,13 zł
2	roboty ziemne	237 864,12 zł
3	roboty rozbiórkowe	122 906,00 zł
4	regulacja studzienek i zaworów	49 074,95 zł
5	chodniki, ścieżka rowerowa i zjazdy	821 664,24 zł
6	jezdnia	2 159 820,31 zł
7	oznakowanie pionowe i poziome	56 073,96 zł
8	zieleń drogowa i pobocza	245 629,18 zł
9	rezerwa na roboty nieprzewidziane	114 712,06 zł
RAZEM		4 038 083,95 zł

źródło: dane inwestora

8.3. Rachunek wyników projektu

Jak zaznaczono w założeniach do analizy ekonomicznej zastosowano dla projektu metodę przyrostu - zgodnie z którą projekt jest oceniany na podstawie różnicy w nakładach i kosztach użytkowników i środowiska między opcją zakładającą realizację projektu, a alternatywną opcją bez realizacji projektu. W przypadku analizy ekonomicznej, dla projektów drogowych podstawą analizy jest więc identyfikacja dwóch następujących wariantów: wariantu inwestycyjnego (W1) i wariantu bezinwestycyjnego (W0). Wariant bezinwestycyjny oznacza pozostawienie stanu istniejącego bez zmian. Przyjęty wariant inwestycyjny polega na koncepcji określonej w poszczególnych zadaniach. W związku z czym, na bazie Instrukcji oceny... obliczono dla wariantu W1 oraz wariantu W0:

1. koszty eksploatacji dróg (remonty okresowe i cząstkowe oraz bieżące utrzymanie dróg),
2. koszty eksploatacji pojazdów,
3. koszty czasu w przewozach pasażerskich,
4. koszty czasu w przewozach towarowych,
5. koszty wypadków drogowych,
6. koszty emisji toksycznych składników spalin.

Tabela 4 Rachunek wyników projektu - rezultaty

Lp.	Wyszczególnienie	Jedn.	Rok po
			oddaniu
1	Wartość przypadająca na rezultat: "oszczędność kosztów czasu w przewozach pasażerskich"	tyś./zł	2,47
2	Wartość przypadająca na rezultat: "oszczędność kosztów czasu w przewozach towarowych"	tyś./zł	113,71
3	Wartość przypadająca na rezultat: "Średniodobowy ruch pojazdów"	poj./dobę	964

źródło: wynik analizy wykonalności ekonomicznej

Zmiana kosztów eksploatacyjnych ogółem wywołana realizacją projektu przedstawiona jest w rachunku wyników, zawierającym także amortyzację projektu oraz koszty kredytów poniesionych już w fazie proinwestycyjnej (jeśli wystąpiły). Szczegóły Kalkulacji rachunku wyników zawiera skoroszyt Excel załączony do programu inwestycji.

Tabela 5 Rachunek wyników

Lp.	Wyszczególnienie	Jedn.	Rok bazowy	Okres realiz.		Okres refer.	
			2017	2018	2019	2020	
A.	Przychody netto ze sprzedaży	tys. zł	0	0	0	0	0
B.	Koszty operacyjne	tys. zł	0,0	0,0	-650,1	101,0	101,0
B.1	w tym amortyzacja	tys. zł	0,0	0,0	101,0	101,0	101,0
C.	Zysk (strata) ze sprzedaży (A-B)	tys. zł	0,0	0,0	650,1	-101,0	-101,0
D.	Pozostałe przychody operacyjne	tys. zł	0	0	-325,0	50,5	50,5
E.	Pozostałe koszty operacyjne	tys. zł	0	0	0	0	0
F.	Zysk (strata) z działalności operacyjnej (C+D-E)	tys. zł	0,0	0,0	325,0	-50,5	-50,5
G.	Przychody finansowe	tys. zł	0	0	0	0	0
H.	Koszty finansowe	tys. zł	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
I.	Zysk (strata) z działalności gospodarczej (F+G-H)	tys. zł	0,0	0,0	325,0	-50,5	-50,5
J.	Wynik zdarzeń nadzwyczajnych	tys. zł	0	0	0	0	0
K.	Zysk (strata) brutto (I+/- J)	tys. zł	0,0	0,0	325,0	-50,5	-50,5
L.	Podatek	tys. zł	0	0	0	0	0
M.	Pozostałe obowiązkowe zmniejszenia zysku (zwiększenia straty)	tys. zł	0	0	0	0	0
N.	Zysk (strata) netto (K-L-M)	tys. zł	0,0	0,0	325,0	-50,5	-50,5

źródło: wynik analizy wykonalności ekonomicznej

8.4. Przepływy finansowe projektu

Przepływy finansowe projektu dla rachunku różnicowego (koszty dla W1 minus W0) przedstawiono szczegółowo i zobrazowano w załączonym skoroszytce EXCEL. Jak z zestawienia wynika, w roku projekcji przedsięwzięcie posiada źródła finansowania. Przepływy finansowe potwierdzają, że Inwestor tj. podmiot odpowiedzialny za wdrożenie projektu zapewnia przeprowadzenie inwestycji w zakładanym czasie przy założeniu uzyskania dofinansowania w ramach PROGRAMU ROZWOJU GMINNEJ I POWIATOWEJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ NA LATA 2016-2019.

Program Inwestycji: Przebudowa odcinka drogi Krępczewo-Rzeplino z dokończeniem przejścia przez miejscowość Krępczewo

Tabela 6 Przepływy finansowe dla projektu

Lp.	Wyszczególnienie	Jedn.	Rok bazowy	Okres realiz.		Okres refer.	
			2017	2018	2019	2020	
0	Gotówka - stan początkowy	tys. zł	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1	Źródła pochodzenia środków	tys. zł	0,00	4 038 083,95	0,00	0,00	0,00
1.1	Środki własne inwestycyjne	tys. zł		1 122 750,00			
1.2	Kredyty i pożyczki inwestycyjne	tys. zł		0,00			
1.3	Dotacje	tys. zł		1 788 083,95			
1.4	Przychody z eksploatacji projektu	tys. zł		0,00			
1.5	Środki własne bieżące	tys. zł		0,00			
1.6	Kredyty i pożyczki obrotowe	tys. zł		0,00			
1.7	Inne ogółem - Gmina Dollce	tys. zł		1 127 250,00			
2	Wykorzystanie środków	tys. zł	0,00	4 038 083,95	0,00	0,00	0,00
2.1	Nakłady inwestycyjne	tys. zł		4 038 083,95			
2.2	Koszty eksploatacyjne (bez amortyzacji)			0,00			
2.3	Splaty kredytów i pożyczek	tys. zł		0,00			
2.4	Odsetki i prowizje od obligacji	tys. zł		0,00			
2.5	Podatki	tys. zł		0,00			
2.6	Zapotrzebowanie na kapitał obrotowy	tys. zł		0,00			
2.7	Inne wykorzystanie (wykup obligacji)	tys. zł		0,00			
3	Zmiana stanu środków pieniężnych	tys. zł	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4	Gotówka - stan końcowy	tys. zł	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

źródło: wynik analizy wykonalności ekonomicznej

8.5. Wskaźniki ENPV i EIRR, B/C

Metodyczną podstawę kalkulacji do obliczeń wskaźników efektywności ekonomicznej stanowi pomiar średniego dobowego ruchu (SDR) oraz inne parametry obliczeniowe, które przyjęto zgodnie z Instrukcją oceny efektywności ekonomicznej.....Prognoza SDR dla okresu referencyjnego projektu, oparta jest na SDR w roku obliczonym dla poszczególnych zadań projektu. Skwantyfikowane różnice eksploatacyjne (wariant W1- w. W0) tych dwóch dróg wywołane przez projekt przedstawiono w rachunku wyników. Jednak z uwagi na fakt, że projekt wywiera znaczący wpływ na całą sytuację społeczno- gospodarczą Powiatu Stargardzkiego. Dodatkowo stanowi znaczącą eliminację istniejących ograniczeń rozwoju tego obszaru, w analizie projektu niezbędne okazało się uwzględnienie także części innych korzyści ekonomicznych generowanych przez projekt. Mimo uzupełnienia wyceny korzyści generowanych przez projekt, w niniejszym dokumencie nadal oszacowano tylko część korzyści społecznych, jakie wystąpią w wyniku realizacji projektu.

Skwantyfikowane w programie inwestycyjnym efekty społeczne skutkują na tyle znaczącym wzrostem efektywności projektu, że odstąpiono od szacowania pozostałych. Kwantyfikowanie kolejnych efektów społecznych powodowałoby systematyczny wzrost wartości ekonomicznej wewnętrznej stopy zwrotu (EIRR) i ekonomicznej zaktualizowanej wartości netto (ENPV). Projekt poza skwantyfikowanymi w studium korzyściami społecznymi wnosi także inne, w tym następujące trudne do skwantyfikowania efekty:

1. poprawia standard życia mieszkańców Powiatu Stargardzkiego,
2. poprawia stan zdrowia (mniejsza emisja substancji toksycznych) i zmniejsza wydatki na leczenie;
3. zwiększa dostępność i atrakcyjność obszaru inwestowania, co skutkować będzie zwiększeniem dochodów budżetu Powiatu Stargardzkiego;
4. zwiększa obroty podmiotów gospodarczych zlokalizowanych na obszarze całego Powiatu oraz w innych gminach (dostawcy surowców żywnościowych, środków higieny osobiste, środków czystości, etc.);
5. generuje nowe miejsca pracy.

Tabela 7 Wskaźniki ENPV/C, EIRR/C, B/C

ENPV/C - ekonomiczna Bieżąca wartość netto inwestycji	EIRR/C - ekonomiczna Wewnętrzna stopa zwrotu	Wskaźnik B/C
1 481 700,00 zł	Wartość	1,27
	8,2 %	

źródło: wynik analizy wykonalności ekonomicznej

Wskaźnik ekonomicznej efektywności inwestycyjnej ENPV osiągnął (przy stopie dyskontowej 5%) w łącznym okresie budowy i w okresie eksploatacji (25 lat po zakończeniu inwestycji) wartość równą tj. 1 481,7 tys. zł - przekraczając o tą wartość poniesione nakłady inwestycyjne i koszty eksploatacji (patrz także skoroszyt EXCEL). Oznacza to, że korzyści społeczne z projektu dla mieszkańców Powiatu wycenione wg wartości bieżącej są wyższe niż poniesione w tych samych w/w latach nakłady inwestycyjne i koszty eksploatacyjne również sprowadzone do poziomu wartości bieżącej.

Jednocześnie ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu (EIRR) z inwestycji przekracza liczbę zero i wynosi 8,2%. Współczynnik B/C (Benefis/Cost Ratio) wyniósł 1,27. Oznacza to, że planowane korzyści w cenach bieżących z okresu projekcji przekraczają nakłady inwestycyjne i koszty eksploatacji tych dróg z okresu 25 lat - także wyrażone metodą dyskontową w cenach bieżących.

8.6. Analiza wrażliwości

Analiza wrażliwości ma na celu wskazanie jak zmiany w wartościach krytycznych zmiennych projektu wpłyną na wyniki analiz przeprowadzonych dla projektu, a w szczególności na wartość wskaźników efektywności ekonomicznej projektu. Poprzez zmiany krytycznych zmiennych o określoną procentowo wartość można dokonać wyboru czynników o decydującym znaczeniu (krytycznych zmiennych) i parametrów modelu, tj. takich, których wzrost lub spadek

względem szacunków zawartych w przypadku bazowym (Wariant wrażliwości nr I) ma największy wpływ na wskaźniki IRR lub NPV, czyli powoduje największe zmiany w tych parametrach. W przypadku badanego projektu analizę wrażliwości przeprowadzono dla 2 zmiennych, mających znaczący wpływ na wskaźniki projektu z dziedziny infrastruktury drogowej, są to:

Wariant wrażliwości nr II - wzrost nakładów inwestycyjnych (kosztów ekonomicznych) o 10 %;

Wariant wrażliwości nr III - wzrost pozytywnych efektów zewnętrznych ogółem o 10 % każdego roku.

Tabela 8 Analiza wrażliwości

Lp.	Wyszczególnienie	Jedn.	Wartość
1	Wariant I (podstawowy)		x
1.1	ENPV	tys. zł	1 481,7
1.2	EIRR	%	8,2%
1.3	Wskaźnik B/C		1,27
2	Wariant II (pesymistyczny)		x
2.1	ENPV	tys. zł	1 183,4
2.2	EIRR	%	5,6%
2.3	Wskaźnik B/C		1,15
3	Wariant III (optymistyczny)		x
3.1	ENPV	tys. zł	2 078,2
3.2	EIRR	%	18,7%
3.3	Wskaźnik B/C		1,58

źródło: wynik analizy wykonalności ekonomicznej

Przedstawione w tabeli wartości podstawowych wskaźników efektywności ekonomicznej wykazują, że zmiany zmiennych branych pod uwagę w analizie ekonomicznej, nie wpłyną znacząco na końcowe rezultaty przeprowadzonej analizy. W najgorszym scenariuszu (wzrost nakładów inwestycyjnych -kosztów ekonomicznych o 10 %) sprawi że ENPV obniży się do poziomu 1 183,4 tys zł, ale wciąż będzie dodatnie, a EIRR na poziomie 5,6 % też dodatnie.

9. Załączniki

Tabele Exell wykonalności ekonomicznej.

Spis tabel

Tabela 1 Harmonogram rzeczowo-finansowy realizacji przypadający na rok 2018	9
Tabela 2 Wskaźniki produktu	14
Tabela 3 Przyjęte założenia dotyczące nakładów inwestycyjnych na realizację projektu	28
Tabela 4 Rachunek wyników projektu - rezultaty	29
Tabela 5 Rachunek wyników	30
Tabela 6 Przepływy finansowe dla projektu	31
Tabela 7 Wskaźniki ENPV/C, EIRR/C, B/C	33
Tabela 8 Analiza wrażliwości.....	34

Spis rysunków

Rysunek 1 Lokalizacja zadania na tle układu drogowego Powiatu Stargardzkiego	4
--	---

Spis fotografii

Fot. 1 Stan istniejący	7
------------------------------	---

Spis wykresów

Wykres 1 Montaż finansowy dla projektu	18
--	----

