

Uchwała Nr 1183/12
Zarządu Powiatu w Stargardzie Szczecińskim
z dnia 23 lutego 2012 r.

w sprawie 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 2001 r. Nr 142, poz. 1592 z późn. zm.) uchwała się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się program inwestycji zadania pn.: „Przebudowa i budowa drogi nr 1754Z Chociwel-Ińsko – etap Przebudowa drogi na odcinku Kamionka – Miałka wraz z odwodnieniem i elementami bezpieczeństwa ruchu na całej długości”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały

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

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Waldemar Gil – Starosta Stargardzki

Ireneusz Rogowski – Członek Zarządu


.....
Ireneusz Rogowski

Uzasadnienie

Realizowanie zadań inwestycyjnych częściowo finansowanych z 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, programu inwestycji. Zadanie inwestycyjne pt.: „Przebudowa i budowa drogi nr 1754Z Chociwel-Ińsko – etap Przebudowa drogi na odcinku Kamionka – Miałka wraz z odwodnieniem i elementami bezpieczeństwa ruchu na całej długości” jest realizowane w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych - Etap II - Bezpieczeństwo - Dostępność - Rozwój i wymagane jest posiadanie przedmiotowego programu inwestycyjnego.

W związku z powyższym wnosi się o podjęcie uchwały.

DYREKTOR
Wydziału Geodezji i Gospodarki
Nieruchomościami
Zbigniew Piskorz

DYREKTOR
Zarządu Dróg Powiatowych
mgr inż. Ryszard Hadryś

2011

Załącznik Nr _____
dotyczy Nr 1183/12
Zarządu Powiatu w Stargardzie Szczecińskim
z dnia 23.02.2012

PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1754Z CHOCIWEL-IŃSKO – ETAP
PRZEBUDOWA DROGI NA ODCINKU KAMIONKA – MIAŁKA WRAZ Z
ODWODNIENIEM I ELEMENTAMI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU NA CAŁEJ
DŁUGOŚCI

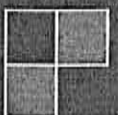
PROGRAM INWESTYCJI

INWESTOR:
POWIAT STARGARDZKI
UL. SKARBOWA 1
73-110 STARGARD SZCZECIŃSKI
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE
NIP: 854-22-28-620
REGON: 811684210

PARTNERZY:
GMINA IŃSKO
GMINA CHOCIWEL

ZATWIERDZAM:

.....
(DATA, PODPIS)



ŹRÓDŁA PRAWA, ZGODNIE Z KTÓRYMI POWSTAŁ NINIEJSZY PROGRAM INWESTYCJI:

- Ustawa z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego z późniejszymi zmianami;
 - Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych z późniejszymi zmianami;
-

- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa;
-

- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 marca 2009 r. w sprawie udzielenia dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych;
 - Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 6 września 2011 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych
-

- Uchwała nr 174/2011 Rady Ministrów z dnia 6 września 2011 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Narodowy program przebudowy dróg lokalnych - Etap II Bezpieczeństwo - Dostępność - Rozwój”
 - Załącznik do uchwały Rady Ministrów Nr 174/2011 z dnia 6 września 2011 r. - Program wieloletni Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych - Etap II Bezpieczeństwo - Dostępność - Rozwój
 - okres realizacji 2012 – 2015
-

SPIS TREŚCI

1.	UZASADNIENIE CELOWOŚCI INWESTYCJI I JEJ LOKALIZACJI.....	5
1.1.	STAN ISTNIEJĄCY, LOKALIZACJA INWESTYCJI	5
1.2.	EFEKT UŻYTKOWY DLA POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO	9
1.3.	EFEKT UŻYTKOWY DLA ROZWOJU SPÓJNEJ, FUNKCJONALNEJ I EFEKTYWNEJ SIECI DRÓG PUBLICZNYCH NA OBSZARZE WOJEWÓDZTWA, POPRZEC POPRAWĘ POŁĄCZEŃ DRÓG LOKALNYCH Z DROGAMI PUBLICZNYMI WYŻSZEJ KATEGORII, PODNIESIENIE PARAMETRÓW UŻYTKOWYCH DRÓG ORAZ ZWIĘKSZENIE PŁYNNOŚCI RUCHU.	10
1.4.	CEL INWESTYCJI ORAZ OCENA EKONOMICZNEJ EFEKTYWNOŚCI	11
2.	ZAKRES RZECZOWY INWESTYCJI. STAN PO REALIZACJI	13
3.	DANE O PLANOWANYCH EFEKTACH RZECZOWYCH INWESTYCJI.....	17
4.	HARMONOGRAM, OKRES REALIZACJI ZADANIA	18
5.	WARTOŚĆ KOSZTORYSOWA INWESTYCJI.....	21
6.	ŹRÓDŁO FINANSOWANIA INWESTYCJI	23
6.1.	SPOSÓB UDZIELENIA DOTACJI CELOWEJ NA REALIZACJĘ ZADANIA INWESTYCYJNEGO.....	23
6.2.	SPOSÓB ZABEZPIECZENIA WKŁADU WŁASNEGO PRZEZ INWESTORA	27
7.	TRWAŁOŚĆ INWESTYCJI.....	31
7.1.	UTRZYMANIE TRWAŁOŚCI INWESTYCJI.....	31
7.2.	DANE O PLANOWANYM OKRESIE ZAGOSPODAROWANIA OBIEKTÓW BUDOWLANYCH I INNYCH SKŁADNIKÓW MAJĄTKOWYCH.....	34
8.	WYKONALNOŚĆ EKONOMICZNA.....	35
8.1.	PRZYJĘTE ZAŁOŻENIA PRZEPROWADZONEJ ANALIZY.....	35
8.2.	PRZYJĘTE ZAŁOŻENIA ODNOŚNIE NAKŁADÓW INWESTYCYJNYCH	38
8.3.	RACHUNEK WYNIKÓW PROJEKTU	38
8.4.	PRZEPIŁYWY FINANSOWE PROJEKTU.....	40
8.5.	WSKAŹNIKI ENPV, EIRR, B/C	41
8.6.	ANALIZA WRAŻLIWOŚCI.....	43
9.	ZAŁĄCZNIKI	45

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Mapa lokalizacji inwestycji w Powiecie Stargardzkim.	5
Rysunek 2 Schemat organizacyjny ZDP w Stargardzie Szczecińskim.....	31

SPIS TABEL

Tabela 1 Produkty inwestycji.....	17
Tabela 2 Harmonogram realizacji.....	19
Tabela 3 Kalkulacja kosztów inwestycji.....	22
Tabela 4 Wydatki budżetu państwa w ramach NPPDL 2012-2015 w podziale na województwa.	25
Tabela 5 Harmonogram realizacji NPPDL 2012-2015.	27
Tabela 6 Przyjęte założenia odnośnie nakładów inwestycyjnych – analiza ekonomiczna.....	38
Tabela 7 Rachunek wyników dla inwestycji.....	39
Tabela 8 Rachunek wyników.....	40
Tabela 9 Przepływy finansowe dla projektu.....	41
Tabela 10 Wskaźniki ENPV/C, ERR/C, B/C.....	42
Tabela 11 Analiza wrażliwości.....	44

SPIS FOTOGRAFII

Fotografia 1 Stan istniejący drogi.....	6
Fotografia 2 Stan istniejący drogi.....	6
Fotografia 3 Stan istniejący drogi.....	7

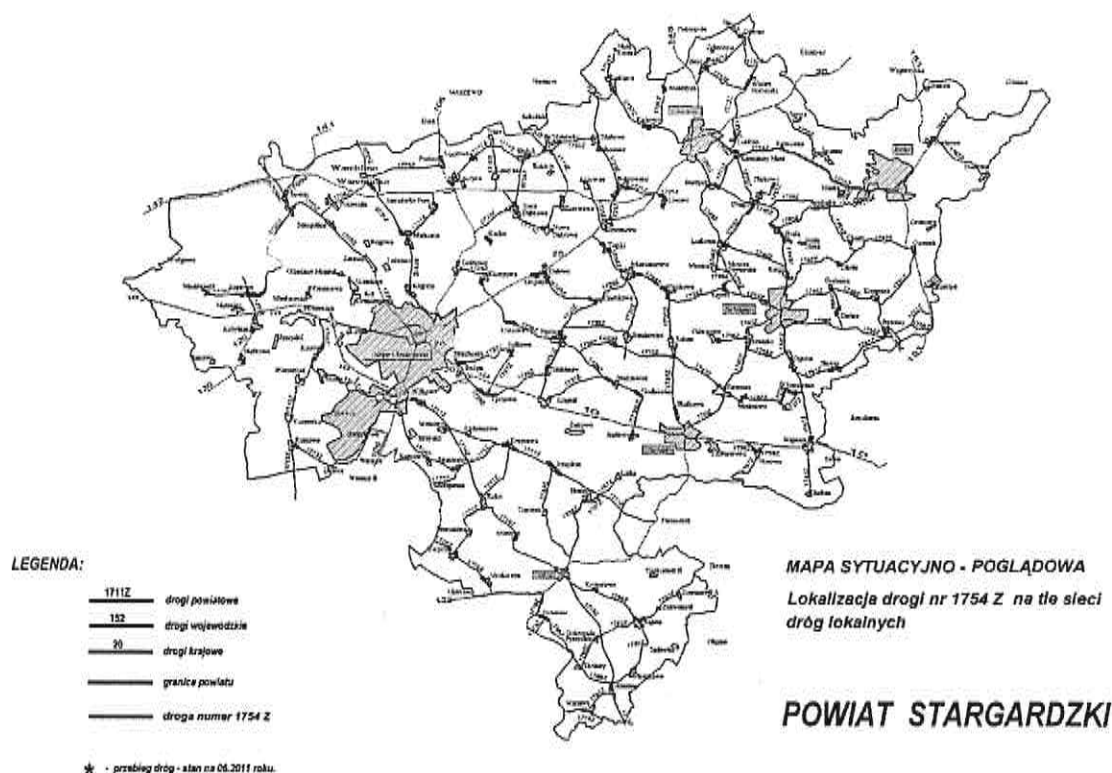
SPIS WYKRESÓW

Wykres 1 Źródła finansowania inwestycji w 2012 r.....	30
---	----

1. UZASADNIENIE CELOWOŚCI INWESTYCJI I JEJ LOKALIZACJI

1.1. STAN ISTNIEJĄCY, LOKALIZACJA INWESTYCJI

W chwili obecnej droga powiatowa nr 1754Z Chociwel - Ińsko na odcinku Kamionka - Miałka,



Rysunek 1 Mapa lokalizacji inwestycji w Powiecie Stargardzkim.

posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o zmiennej szerokości, wahającą się w granicach: odcinki proste o szer. 6,2-6,5 m, odcinki w łukach poziomych 6,5 - 6,9 m. Jezdnia bitumiczna jest w złym stanie technicznym, na całej długości występują ciągle spękania i zapadnięcia oraz liczne ubytki sięgające do 8 cm. Na długości 425 m po prawej stronie na szer. 1,2-2,0 m występuje wyraźne „tapnięcie” nawierzchni w porównaniu do pozostałej jezdni wynoszące do 15 cm. Uszkodzenia wynikają głównie z niewłaściwego odwodnienia drogi, niedostatecznej konstrukcji jezdni (niewystarczająca nośność)

Droga posiada obustronne pobocza gruntowe o następujących szerokościach: prawe 1,1 - 2,0 m, lewe 1,3 - 2,8 m. Prawostronnie droga przebiega w wykopie z płytkim rowem odwadniającym, lewostronnie w wysokim nasypie. Na długości drogi występują dwa zjazdy: prawy gruntowy, lewy w części o nawierzchni bitumicznej. W poprzek drogi w dwóch miejscach występują dwa przepusty

drogowe w złym stanie technicznym. Droga przebiega ze spadkiem licząc od początku drogi ku końcowi z lokalnymi załamaniem w obrębie przepustów.

W wyniku czterech przekopów stwierdzono występowanie na długości 223 m :

- drewna ceramicznego o śr. 150 mm
- kabla energetycznego średniego napięcia w poboczu

W km 6+413,30 przepust jest z rur betonowych o śr. 60 cm z betonowymi ściankami a w km 6+989,00 kamienny o wymiarach 40x60 cm z wprowadzoną rurą z PVC-U o śr. 300 mm.

Na zdjęciach poniżej pokazano aktualny stan drogi będący przedmiotem niniejszego programu inwestycji:



Fotografia 1 Stan istniejący drogi



Fotografia 2 Stan istniejący drogi



Fotografia 3 Stan Istniejący drogi.

Po zakończeniu okresu zimowego 2010/2011 wystąpiły na tym odcinku przełamania nawierzchni jezdni przy prawej krawędzi. W związku z wystąpieniem uszkodzeń droga na tym odcinku, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, została w sposób awaryjny oznakowana i zabezpieczona. Powstałe uszkodzenie jest to uszkodzenie całej konstrukcji zarówno jezdni jak i też podbudowy, a jego likwidacja wymaga praktycznie przebudowy drogi na długości 980 m. Wymaganiem jest rozebranie uszkodzonej nawierzchni jezdni wraz z wymianą warstwy podbudowy oraz warstwy odsączającej i wykonaniem nowej konstrukcji jezdni. Ponadto niezbędnym jest wykonanie oraz odtworzenie rowów odwadniających celem zabezpieczenia drogi przed przedwczesnym zniszczeniem konstrukcji jezdni oraz zapewnieniem należytego poziomu bezpieczeństwa ruchu pojazdów.

W bezpośrednim oddziaływaniu przedmiotowej inwestycji na drodze powiatowej nr 1754Z znajdują się miejscowości: Chociwel, Lublino, Kamienny Most, Kamionka, Ścienne, Miałka, Linówko, Ińsko.

Jednym z istotnych oczekiwań mieszkańców tych miejscowości jest dostępność do sieci dobrej jakości infrastruktury drogowej. Dotyczy to w szczególności mieszkańców małych miejscowości, dla których droga ta jest jedynym łącznikiem pomiędzy miejscem pracy a domem. Jakość życia i działalność tych mieszkańców bezpośrednio zależy od ilości i jakości sieci połączeń komunikacyjnych. Dotyczy to zarówno dostępu do edukacji, ochrony zdrowia, miejsc pracy czy wydarzeń kulturalnych.

Osoby zamieszkałe na obszarze objętym niniejszą inwestycją korzystają z przedmiotowego odcinka zarówno w życiu zawodowym, jak i prywatnym. Podobnie, poruszają się oni po tej trasie samochodami osobowymi, jak i komunikacją publiczną. Znaczenie drogi 1754Z Chociwel - Ińsko dla rozwoju obszarów

wiejskich wzrasta tym bardziej, iż na tym terenie nie funkcjonuje sprawne połączenie kolejowe. Droga powiatowa numer 1754Z ma zatem dla mieszkańców przedmiotowych miejscowości znaczenie nie tylko lokalne, zapewniające dostęp do większych miast, ale również regionalne i ponadregionalne – gwarantujące dostęp do drogi wojewódzkiej nr 151 oraz drogi krajowej nr 20.

Gmina Ińsko położona jest w znacznej odległości od dużych ośrodków miejskich i gospodarczych takich jak Szczecin czy Stargard. Brak jest także linii kolejowej oraz dróg o znaczeniu krajowym. Ogranicza to znacznie możliwości rozwoju gospodarczego Gminy. Atuty Gminy to przede wszystkim posiadane zasoby naturalne: czyste jeziora, piękne krajobrazy, rzadkie okazy chronionych roślin i zwierząt oraz znajdujące się w ziemi złoża piasku i żwiru. Gospodarka okolic Ińska opiera się na przyrodzie, rybactwie, rolnictwie, leśnictwie i przemyśle drzewnym, turystyce oraz wydobywaniu kopalin. Na przedmiotowej drodze odbywa się ruch pojazdów z pobliskich żwirowni, a także jest to główna trasa dowozu surowców jak i też wywozu produktów z zlokalizowanych w Ińsku kilku mniejszych zakładów produkcji drzewnej oraz dużych zakładów produkcyjnych jak Zakładu Produkcji Węgla Drzewnych „GRYFSKAND”, Zakładu Produkcji Bioetanolu „BIOETANOL” Sp. z o. o. Ponadto droga powiatowa numer 1754Z stanowi główną i praktycznie jedyną trasę wywozu drewna pozyskiwanego w okolicznych lasach Nadleśnictwa Dobrzany do zakładów przerobu drewna zlokalizowanych na terenie całego kraju. Ponadto jest to jedna z głównych tras transportu podmiotów gospodarczych zajmujących się lokalnymi usługami i dostawami.

Jakość drogi ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo i sprawny transport dzieci do zbiorczych gminnych szkół Ińska i Chociwła.

Biorąc pod uwagę, iż dla mieszkańców gminy Ińsko głównym ośrodkiem edukacji na poziomie ponadgimnazjalnym jest Stargard Szczeciński i Szczecin, przedmiotowa droga powiatowa stanowi dojazd do tych miejscowości. Również Stargard Szczeciński i Szczecin stanowi jeden z głównych ośrodków zapewniających dla mieszkańców gminy Ińsko opiekę medyczną, wysokospecjalistyczną co w tym przypadku stwarza z drogi powiatowej 1754Z ważny dla mieszkańców gminy Ińsko szlak komunikacyjny. Ponadto droga ta stanowi najkrótsze połączenie dla mieszkańców gminy Ińsko ze szpitalem powiatowym zlokalizowanym w Stargardzie Szczecińskim, co ma szczególne znaczenie w sytuacjach bezpośredniego zagrożenia życia i zdrowia.

Droga powiatowa 1754Z stanowi główny szlak komunikacyjny, z którego korzystają goście przyjeżdżający z całego kraju na organizowaną corocznie imprezę kulturalną pt. „Ińskie lato filmowe”, jak również turyści wypoczywający w sezonie letnim w Ińsku i innych miejscowościach Wyżyny Ińskiej.

Fragment powiatu, w którym realizowana będzie inwestycja charakteryzuje się słabym poziomem rozwinięcia sieci drogowej i małą liczbą dróg krajowych i wojewódzkich. Dzięki temu

poprawie ulegnie dostępność miejscowości położonych w obrębie przedmiotowych dróg, łatwiejszy stanie się ponadto dojazd na ich teren ze stolicy powiatu. Droga ta stanowi najkrótsze połączenie gminy Ińsko w siedzibą Państwowej Straży Pożarnej, Pogotowia Ratunkowego, Państwowej Stacji Sanitarno – Epidemiologicznej. Fakt ten, nakazuje aby ze względu na zapewnienie należytego poziomu bezpieczeństwa mieszkańców gminy Ińsko, drogę powiatową 1754Z traktować priorytetowo. Alternatywne drogi dojazdu tj. droga krajowa numer 10 i dalej drogą wojewódzką numer 151 stanowią o wiele dłuższy o około 15 km dojazd, co w sytuacji zagrożenia życia ma decydujące znaczenie.

1.2. EFEKT UŻYTKOWY DLA POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Przebudowa drogi 1754Z Chociwel - Ińsko na odcinku około 1 km polegająca na naprawie uszkodzonej całej konstrukcji jezdni i podbudowy poprzez rozebranie uszkodzonej nawierzchni wraz z wymianą warstwy podbudowy oraz warstwy odsączającej i wykonaniem nowej konstrukcji wyeliminuje bezpośrednio zagrożenie ruchu pojazdów oraz bezpieczeństwo użytkowników przedmiotowej drogi. Jest to szczególnie ważne z tego powodu, iż przedmiotowy zakres jest zlokalizowany na odcinku pomiędzy lukami poziomymi w terenie pagórkowatym o znacznej krętości drogi. W wyniku przebudowy zostanie ułożona nowa nawierzchnia jezdni co poprawi komfort i płynność jazdy.

Wykonanie oraz odtworzenie rowów odwadniających spowoduje należyte odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z nawierzchni jezdni co nie tylko zabezpieczy konstrukcję jezdni przed przedwczesnym zniszczeniem ale także podniesie w znacznym stopniu poziom bezpieczeństwa ruchu pojazdów, co ma duże znaczenie zwłaszcza w okresie zimowym. Przedmiotowa droga biegnie na całej długości wzniesieniami przez tereny leśne w bezpośrednim sąsiedztwie zbiorników wodnych (jezior). Okolice, gdzie znajduje się droga posiadają specyficzny mikroklimat wyżyny Ińskiej, który charakteryzuje się dość śnieżnymi i mroźnymi zimami. Projektowana przebudowa drogi powiatowej realizowana będzie w granicach istniejącego pasa drogowego. Trasa przebiegu drogi powiatowej nie ulegnie zmianie.

Poza przebudową drogi elementem istotnym, w ramach realizacji projektu, jest uzupełnienie zakresu o budowę zatok autobusowych, wyspowego przejścia dla pieszych, które to elementy mają na celu stworzenie jednolitej i powiązanej ze sobą infrastruktury drogowej. Brak zatok autobusowych często skutkuje utrudnieniami w ruchu pojazdów ale także generuje niebezpieczne sytuacje drogowe mogące doprowadzić do kolizji drogowych np. przy omijaniu pojazdów komunikacji publicznej, ponadto stwarza zagrożenie ryzyka wypadku dla podróżujących środkami komunikacji publicznej. W chwili obecnej pojazdy komunikacji zbiorowej zatrzymują się bezpośrednio przy krawędzi jezdni powodując tym samym utrudnienia w ruchu drogowym, jednocześnie stwarzając zagrożenie dla bezpieczeństwa

ruchu pojazdów i pieszych. Wykonanie zatok autobusowych w ciągu ulicy Bohaterów Warszawy w Ińsku w znaczący sposób podniesie poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego na tym odcinku drogi.

Wyniesione przejście dla pieszych na początku ulicy Bohaterów Warszawy w Ińsku, w pobliżu siedziby Urzędu Miasta, wymusi fizycznie spowolnienie ruch pojazdów a tym samym zapewni bezpieczną komunikację dla pieszych w głównej mierze petentów pobliskiego urzędu. Ponadto wyniesione przejście dla pieszych zwiększy dostępność do urzędu poprzez zniesienie barier architektonicznych dla osób niepełnosprawnych. Miejsce, gdzie projektuje się zlokalizowanie wyniesionego przejścia dla pieszych znajduje się na wlotowym odcinku drogi 1754Z do Ińska, na którym nagminnie jest przekraczana dopuszczalna prędkość dla ruchu pojazdów.

Odnowienie oznakowania poziomego oraz wymiana oznakowania pionowego wraz z ustawieniem słupków prowadzących w znaczący sposób podniesie poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie w porze nocnej oraz w trakcie trwania opadów atmosferycznych i mgieł, co jest dość częstym zjawiskiem na omawianej drodze.

Brak chodnika wzdłuż ulicy Kołat w Chociwlu wymusza ruch pieszych przy krawędzi po jezdni, gdyż istniejące pobocze gruntowe nie zawsze nadaje się do ruchu pieszego np. po opadach atmosferycznych. Dlatego też wykonanie utwardzonego pobocza drogi na tym odcinku w znaczący sposób podniesie poziom bezpieczeństwa, w szczególności pieszych.

1.3. EFEKT UŻYTKOWY DLA ROZWOJU SPÓJNEJ, FUNKCJONALNEJ I EFEKTYWNEJ SIECI DRÓG PUBLICZNYCH NA OBSZARZE WOJEWÓDZTWA, POPRZECZ POPRAWĄ POŁĄCZEŃ DRÓG LOKALNYCH Z DROGAMI PUBLICZNYMI WYŻSZEJ KATEGORII, PODNIESIENIE PARAMETRÓW UŻYTKOWYCH DRÓG ORAZ ZWIĘKSZENIE PŁYNNOŚCI RUCHU.

Droga powiatowa numer 1754Z stanowi połączenie drogi krajowej numer 20 z drogą wojewódzką numer 151. Przedmiotowa droga przebiega przez Gminę Chociwel i Gminę Ińsko. Droga ta jest jedną z głównych tras komunikacyjnych dla ludności zamieszkałej na terenie gmin Ińsko i Chociwel oraz stanowi trasę tranzytową dla ruchu ze wschodu na zachód Powiatu Stargardzkiego. Droga powiatowa numer 1754Z stanowi jeden z ważniejszych szlaków komunikacyjnych dla mieszkańców Wyżyny Ińskiej z pozostałymi gminami Powiatu Stargardzkiego.

Realizacja inwestycji jest zgodna ze Strategią Rozwoju Powiatu Stargardzkiego do roku 2015 przyjętą uchwałą nr L/627/10 Rady Powiatu w Stargardzie Szczecińskim z dnia 25.08.2010 r. a ponadto z Uchwałą nr 2887/10 Zarządu Powiatu w Stargardzie Szczecińskim z dnia 12.08.2010 r. Przedmiotowa droga jest ważnym elementem w sieci dróg podstawowych Powiatu Stargardzkiego. Przebudowa drogi powiatowej nr 1754Z na odcinku od Chociwla do Ińska poprawi spójność infrastruktury transportowej na

tym obszarze. Fragment powiatu objęty inwestycją charakteryzuje się niskim poziomem rozwinięcia sieci dróg, 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 jakość komunikacji drogowej między gminą Ińsko i gminą Chociwel, a także ze stolicą powiatu Stargardem Szczecińskim, jak i innymi ośrodkami województwa zachodniopomorskiego. Nastąpi zwiększenie na odcinku planowanej przebudowy parametrów technicznych drogi w szczególności przez zmianę konstrukcji, podniesienia nośności drogi oraz jakości nawierzchni co poprawi komfort i płynność podróżowania a także poziomu bezpieczeństwa użytkowników drogi.

Przewiduje się, iż realizacji przedmiotowego zadania spowoduje skrócenie czasu przejazdu pojazdów na trasie Ińsko Chociwel o około 10 %, a w związku z tym zmniejszy się poziom emisji spali oraz zużycia olejów i innych materiałów eksploatacyjnych co ma duże znaczenie w zachowaniu walorów turystycznych i ekologicznych rejonu przez, który przebiega droga. Wykonanie nowej nawierzchni jezdni na odcinku Kamionka - Miąłka spowoduje zmniejszenie natężenia hałasu o około 15 %, co jest szczególnie ważne jeżeli weźmie się pod uwagę, iż droga na tym odcinku przebiega przez tereny Wyżyny Ińskiej należącej do obszaru Natura 2000. Wykonanie nowego oznakowania poziomego oraz pionowego spowoduje wzrost poziomu bezpieczeństwa ruchu pojazdów, co tym samym przyczyni się do zmniejszenia prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzeń drogowych, których kierujący pojazdem wcześniej nie mógł przewidzieć.

1.4. CEL INWESTYCJI ORAZ OCENA EKONOMICZNEJ EFEKTYWNOŚCI

Celem głównym inwestycji jest podniesienie poziomu i jakości życia społeczności Powiatu Stargardzkiego, zwiększenie efektywności instytucji publicznych, dzięki intensyfikacji rozwoju bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej Powiatu Stargardzkiego.

Celami szczegółowymi są:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach lokalnych;
- rozwój spójnej, funkcjonalnej i efektywnej sieci dróg publicznych w skali lokalnej i regionalnej,
- promocja współpracy jednostek samorządu terytorialnego oraz innych podmiotów, w działaniach na rzecz rozwoju i modernizacji lokalnej infrastruktury drogowej;
- rozwój i modernizacja połączeń drogowych o istotnym znaczeniu dla rozwoju obszarów wiejskich;
- poprawa dostępności komunikacyjnej lokalnych ośrodków gospodarczych, przedsiębiorstw i zakładów pracy o istotnym znaczeniu dla społeczności lokalnej, sprzyjającej podniesieniu atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności tych ośrodków oraz tworzeniu nowych miejsc pracy;

- poprawa dostępności komunikacyjnej instytucji publicznych i innych instytucji świadczących usługi publiczne, zapewniająca ułatwienie dostępu obywateli do tych usług oraz podniesienie efektywności realizacji zadań publicznych, w szczególności w obszarze ochrony zdrowia, edukacji, administracji publicznej i wymiaru sprawiedliwości;
- rozwój lokalnych połączeń drogowych istotnych dla sprawnej realizacji zadań państwa o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa społeczności lokalnych, w szczególności w obszarze bezpieczeństwa i porządku publicznego, ochrony przeciwpożarowej, ratownictwa, zarządzania kryzysowego oraz ochrony granicy państwowej.

Ocena ekonomicznej efektywności inwestycji przedstawiona została w pkt. 8 niniejszego dokumentu.

2. ZAKRES RZECZOWY INWESTYCJI. STAN PO REALIZACJI

W ramach realizacji inwestycji przewiduje się do wykonania:

- nową nawierzchnię jezdni wraz ze wzmocnieniem podbudowy na odcinku Kamionka – Miałka o długości 980 m,
- odtworzenie rowów odwadniających na długości około 6 km
- odnowienie oznakowania poziomego i wymiana oznakowania pionowego na całej długości drogi tj. 14,9 km
- wykonanie wyniesionego przejścia dla pieszych w ciągu ulicy Bohaterów Warszawy w Ińsku wraz z kompletnym oznakowaniem poziomym i pionowym
- wykonanie 2 sztuk zatok autobusowych wraz z peronami przystankowymi w ciągu ulicy Bohaterów Warszawy w Ińsku
- wykonanie utwardzenia pobocza drogi w ciągu ulicy Kołat w Chociwlu na długości ok. 300 m

Projekt obejmuje przebudowę nawierzchni jezdni bitumicznej na odcinku Kamionka - Miałka wraz z odwodnieniem w ciągu drogi powiatowej nr 1754Z Chociwel - Ińsko. Przebudowie podlega odcinek drogi o łącznej długości 980 m.

Powyższa przebudowa ma poprawić komfort jazdy oraz poruszania się po drodze a także wzmocnić konstrukcję nawierzchni i właściwie ją odwodnić.

Projektowane elementy

Całkowita długość przebudowywanej drogi powiatowej wynosi 980,0 m. Początek przebudowywanej drogi znajduje się w km 6+180,00, koniec w km 7+160,00. Przyjęto kilometrąż patrząc od m. Chociwel w kierunku Ińska. W istniejący przebieg jezdni drogi wpisano 3 łuki poziome o promieniach od 250 do 600 m i 4 załamania osi trasy.

Szerokość projektowanej wzmocnionej jezdni w oparciu o istniejącą jezdnię przyjęto od 6,0 do 6,9 m. Od km 6+581,0 do km 7+ 006,0 w miejscu największych zniszczeń na szer. do 1,5-2,0 m nastąpi wglębna przebudowa nawierzchni. Na długości od zjazdu prawostronnego do końca przebudowywanej drogi oraz na długości 4,0 m w obrębie przepustów, pobocza będą wzmocnione frezem bitumicznym grub. 10 cm . W zależności od sytuacji pobocza gruntowe i wzmocnione otrzymają stałą szer. 1,5-2,0 m lewostronne i 1,0-2,0 m prawostronne. Rekonstrukcji podlegają dwa przepusty z rur polietylenowych o średnicy 600 mm i długościach odpowiednich 16,0 m w km 6+413,30 i 13,0 m w km 6+989,00 a także przepust pod zjazdem w km 6+466,00 o średnicy 400 mm. Lokalizacja przepustów nie ulega zmianie zarówno sytuacyjnej jak i wysokościowej.

Zjazdom nadano szer. od 3,5-4,0 m a załamania wyokrąglono łukami o promieniach od 5 do 6 m. Regulacji podlegać będzie rów przydrożny.

Od km 6+766,00 do przepustu w km 6+989,00 wymianie podlega dren przydrożny ceramiczny o śr.150 mm na drenaż z rur karbowanych PVC-U o śr. 160 mm w otulinie z geosyntetyków z wypełnieniem żwirem.

Przekrój podłużny

Pomiary wysokościowe dowiązано do reperu roboczego założonego na studni, o rzędnej 106,16 m n.p.m. (min - koniec trasy) i na słupku telekomunikacyjnym o rzędnej 113,62 m n.p.m. (max - początek trasy). Projektowana niweleta jezdni kształtuje się od rzędnej maksymalnej 113,45 m n.p.m. do minimalnej 108,54 m n.p.m. Projektując niweletę trzymano się zasady nie osłabiania istniejącej nawierzchni przez dodatkowe jej frezownie oraz nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych w celu właściwego odwodnienia drogi. Frezowanie całej nawierzchni do 2 cm ma charakter czysto technologiczny - połączenie starej nawierzchni z nowymi warstwami bitumicznymi. Przebudowywana droga na długości ma pochylenie od 0,08% do 1,52%. Spadek poprzeczny jezdni kształtuje się jako daszkowy 2% na prostej i na łukach jednostronny 2-6% .

Niweletę drogi wyokrąglono łukami pionowymi wypukłym i wklęsłym o wartości 2000 m.

Przekroje konstrukcyjne

- warstwa ścieralna na wyrównaniu bitumicznym z frezowaniem istniejącej nawierzchni

Jezdnia w miejscu wgłębnej przebudowy

- warstwa ścieralna, podbudowa i wyrównanie bitumiczne na nowej podbudowie z kruszywa

Zjazdy

- nawierzchnia bitumiczna na wyrównaniu bitumicznym lub na podbudowie z kruszywa i na warstwie stabilizacji

Ustalenie konstrukcji nawierzchni: Istniejąca jezdnia - wzmocnienie

- warstwa ścieralna z masy betonu asfaltowego 0/16 grub. 5 cm wg PN-S-96025:2000

- geosiatka przeciwspekaniowa poliestrowa z wykończeniem bitumicznym o wytrzymałości > 100 kN

- warstwa wyrównawczo-profilująca z betonu asfaltowego 0/12 o zmiennej grubości wg PN-S-96025:2000

Nowa jezdnia - przebudowa wgłębna na szer. 1,5-2,0 m

- warstwa ścieralna z masy betonu asfaltowego 0/16 grub. 5 cm wg PN-S-96025:2000

- geosiatka przeciwspekaniowa poliestrowa

- warstwa wyrównawczo-profilująca z betonu asfaltowego 0/12 o zmiennej grubości wg PN-S-96025:2000
- warstwa podbudowy zasadniczej z masy betonu asfaltowego 0/20 grub. 13 cm wg PN-S-96025:2000
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm wg PN-S-06102:1997
- ulepszone podłoże z gruntu stabilizowanego cementem $R_m=2,5$ MPa grub. 15 cm wg PN-S-96012:1997

Nowa jezdnia - przebudowa wgłębna na całej szerokości

- warstwa ścieralna z masy betonu asfaltowego 0/16 grub. 5 cm wg PN-S-96025:2000
- geosiatka przeciwspekaniowa poliestrowa
- warstwa podbudowy zasadniczej z masy betonu asfaltowego 0/20 grub. 13 cm wg PN-S-96025:2000
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm wg PN-S-06102:1997

Różnica wysokości do 15 cm

- wyrównanie kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o zmiennej grubości Różnica wysokości powyżej 15 cm
- wyrównanie kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o grubości 15 cm
- nasyp z piasku odpowiadający warstwie odsączającej o zmiennej grubości
- geowłóknina lub geotkanina o gramaturze >200 g/m², wodoprzepuszczalności <90 l/m²s, wytrzymałości na rozciąganie >15 kN/m Zjazdy na pole i drogę dojazdową
- warstwa ścieralna z masy betonu asfaltowego 0/16 grub. 5 cm wg PN-S-96025:2000
- warstwa klinująca z betonu asfaltowego 0/12 w ilości 75 kg/m² wg PN-S-96025:2000
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm wg PN-S-06102:1997
- ulepszone podłoże z gruntu stabilizowanego cementem $R_m=2,5$ MPa grub. 15 cm wg PN-S-96012:1997

Odwodnienie

Odwodnienie jezdni będzie realizowane powierzchniowo . Powierzchniowe odwodnienie zapewniają:

- spadek podłużny drogi zgodnie z p.2,
- spadki poprzeczne daszkowe 2% jezdni i jednostronne na łukach. Rowy

Rów przydrożny będzie oczyszczony, pogłębiony plantowany, humusowany z obsianiem trawą. Standardowy wymiar rowu to 50 cm głębokości i 40 cm szerokości

Pobocza

Na długości od zjazdu prawostronnego w k 6+466 do końca przebudowanej drogi oraz w obrębie przepustów pobocza będą wzmocnione frezem bitumicznym grub. 10 cm . Na pozostałych odcinkach pobocza będą gruntowe, plantowane i obsiane trawą

Przepusty

Rekonstrukcji podlegać będą dwa przepusty z rur polietylenowych pod drogą o średnicy 600 mm i długości odpowiednio 16,0 m i w km 6+413,30 i 13,0 m w km 6+989,00 oraz pod zjazdem w km 6+466,00 o średnicy 400 mm i długości 11,0 m.

Dno rowu w sąsiedztwie przepustu zostanie wzmocnione kruszywem a ścianki czołowe przepustu i przeciwskarpy umocnione darnią.

Lokalizacja przepustów nie ulega zmianie zarówno sytuacyjnej jak i wysokościowej. Drenaż

Od km 6+766,00 do przepustu w km 6+989,00 wymianie podlega dren przydrożny o śr.150 mm oraz studnie rewizyjne w trzech miejscach. Wymiar drenażu z sączkiem : 40x40 cm .

Dren będzie się składał z :

- rura drenarska karbowana z PVC-U z filtrem z włókna syntetycznego o śr. 160 mm
- otulina z geowłókniny lub geotkaniny o gramaturze >200 g/m², wodoprzepuszczalności <90 l/m²s, wytrzymałości na rozciąganie >15kN/m
- wypełnienie żwirem 4-8 mm -przykrycie na szer. rowu darnią

Podłoże pod konstrukcję nawierzchni poszerzeń jezdni, zjazdów po zagęszczeniu powinny odpowiadać następującym parametrom:

- wskaźnik zagęszczenia - $I_s \geq 1,0$
- wtórny moduł odkształcenia $E_2 \geq 100$ Parametry nasypów winny spełniać następujące wymogi:
- wskaźnik zagęszczenia - $I_s \geq 1,0$
- wtórny moduł odkształcenia $E_2 \geq 100$

Nie przewiduje się wycinki drzew.

3. DANE O PLANOWANYCH EFEKTACH RZECZOWYCH INWESTYCJI

Realizacji inwestycji doprowadzi do osiągnięcia następujących produktów:

Lp.	Efekt rzeczowy	Jednostka miary	Ilość
1.	Przebudowa nawierzchni jezdni wraz ze wzmocnieniem podbudowy na odcinku Kamionka – Miałka	mb	980
2.	Odtworzenie rowów odwadniających	mb	6000
3.	Odnowienie oznakowania poziomego i wymiana oznakowania pionowego	kpl.	1
4.	Wykonanie wyniesionego przejścia dla pieszych w ciągu ulicy Bohaterów Warszawy w Ińsku wraz z kompletnym oznakowaniem poziomym i pionowym	szt.	1
5.	Wykonanie zatok autobusowych wraz z peronami przystankowymi w ciągu ulicy Bohaterów Warszawy w Ińsku	szt.	2
6.	Wykonanie utwardzenia pobocza drogi w ciągu ulicy Kołat w Chociwlu	mb	300

Tabela 1 Produkty inwestycji.

4. HARMONOGRAM, OKRES REALIZACJI ZADANIA

Inwestycja jest przygotowana do realizacji pod względem prawnym.

Ponieważ zakres przebudowy drogi nie przekracza 1,0 km w związku z powyższym dokonano zgłoszenia robót nie wymagających pozwolenia na budowę.

Zgłoszenie inwestora nastąpiło w dniu 14 września 2011 r.

Starosta Stargardzki pismem – znak: SB. 6743.679.1.2011.SI2 z dnia 26 września 2011 r. na podstawie art. 29 ust. pkt. 12 oraz 30 ust. 1 pkt. 2 Ustawy Prawo Budowlane nie wniósł sprzeciwu dla realizacji przedmiotowej inwestycji.

Inwestor posiada kompletną dokumentację techniczną dotyczącą drogi będącej przedmiotem niniejszego Programu Inwestycji.

Dokumentacja techniczna sporządzona została przez:

USŁUGI PROJEKTOWO - BUDOWLANE

mgr inż. Roman Kaczmarek

UL . POWSTAŃCÓW WARSZAWY 3 C/10

73-110 STARGARD SZCZECIŃSKI

PROJEKT BUDOWLANY zawiera:

TEMAT: Przebudowa i budowa drogi nr 1754Z Chociwel – Ińsko. Przebudowa drogi na odcinku Kamionka-Miałka wraz z odwodnieniem

BRANŻA: Drogowa

ADRES: droga powiatowa nr 1754Z na odcinku

Kamionka - Miałka, do km 6+180 do km 7+160

dz. nr 44 , obręb Kamienny Most, gmina Chociwel

dz. nr 202 , obręb Ścienne, gmina Ińsko

Podstawą opracowania dokumentacji technicznej było/a:

- 1.Umowa zawarta z Zarządem Dróg Powiatowych w Stargardzie Szczecińskim;
- 2.Podkład geodezyjny - mapa w wersji elektronicznej;
- 3 Pomiary sytuacyjno-wysokościowe w terenie dokonane przez projektanta;
- 4.Badanie stanu technicznego nawierzchni jezdni wykonane przez firmę LABOS ze Szczecina;
- 5.Przekopy poprzeczne wykonane na odcinku najbardziej uszkodzonym w km 6+766, 6+841, 6+916 i 6+989
- 6.Katalogi, normatywy branżowe.

W toku prac nad dokumentacją wykorzystano ponadto:

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, załączniki nr 4 i 5 oraz "Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Pólsztynnych" z 1997 r., przeprowadzone badania stanu technicznego nawierzchni oraz doświadczenia projektanta;
- Ustalenia materiałowe z inwestorem Jezdnia o wystarczającej nośności
- Normę PN-S-02204:1997 „Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg”.
- Normą PN-S-02205:1998 „Drogi samochodowe. Roboty ziemne”.

Na podstawie sporządzonej dokumentacji technicznej, dla planowanego zakresu robót sporządzono następujący harmonogram realizacji inwestycji:

Lp.	Elementy i rodzaje robót	Termin realizacji
1.	Nowa nawierzchnia jezdni wraz ze wzmocnieniem podbudowy na odcinku Kamionka - Miałka o długości 980 m	30.10.2012 r.
2.	Odtworzenie rowów odwadniających na długości około 6 km	30.10.2012 r.
3.	Odnowienie oznakowania poziomego na całej długości drogi	30.09.2012 r.
4.	Wymiana oznakowania pionowego na całej długości drogi	30.09.2012 r.
5.	Wyniesione przejście dla pieszych w ciągu ulicy Bohaterów Warszawy w Ińsku wraz z kompletnym oznakowaniem pionowym	30.09.2012 r.
6.	Dwie zatoki autobusowe wraz z peronami przystankowymi w ciągu ulicy Bohaterów Warszawy w Ińsku	30.09.2012 r.
7.	Utwardzenie pobocza drogi ulicy Kołat w Chociwlu	30.09.2012 r.

Tabela 2 Harmonogram realizacji.

Przy konstruowaniu harmonogramu uwzględniono wszystkie czynniki, które mogą mieć wpływ na realizację inwestycji, zgodnie z wymogami NPPDL 2012 – 2015.

5. WARTOŚĆ KOSZTORYSOWA INWESTYCJI

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

1. Pozyskanie działki budowlanej;
2. Przygotowanie terenu i przyłączenia obiektów do sieci;
3. Budowa obiektów podstawowych;
4. Instalacji;
5. Zagospodarowania terenu i budowy obiektów pomocniczych;
6. Wyposażania;
7. Prac przygotowawczych, projektowych, obsługi inwestorskiej oraz ewentualnie szkoleń i rozruchu.

W toku analiz wartość zadania inwestycyjnego ustalona została na kwotę: 2 000 000,00 zł.

W trakcie wyceny pod uwagę brano sporządzony przedmiar robót oraz kosztorysy inwestorskie w poszczególnych branżach sporządzone przez projektanta.

Szczegółowa kalkulacja kosztów przedstawiona została w tabeli poniżej:

Lp.	Elementy i rodzaje robót	Koszt realizacji w tysiącach złotych z VAT
1.	Nowa nawierzchnia jezdni wraz ze wzmocnieniem podbudowy na odcinku Kamionka - Miałka o długości 980 m	1 630 000
2.	Odtworzenie rowów odwadniających na długości około 6 km	100 000
3.	Odnowienie oznakowania poziomego na całej długości drogi	40 000
4.	Wymiana oznakowania pionowego na całej długości drogi	50 000
5.	Wyniesione przejście dla pieszych w ciągu ulicy Bohaterów Warszawy w Ińsku wraz z kompletnym oznakowaniem pionowym	40 000

6.	Dwie zatoki autobusowe wraz z peronami przystankowymi w ciągu ulicy Bohaterów Warszawy w Ińsku	120 000
7.	Utwardzenie pobocza drogi ulicy Kołat w Chociwlu	20 000
RAZEM		2 000 000,00

Tabela 3 Kalkulacja kosztów inwestycji.

6. ŹRÓDŁO FINANSOWANIA INWESTYCJI

6.1. SPOSÓB UDZIELENIA DOTACJI CELOWEJ NA REALIZACJĘ ZADANIA INWESTYCYJNEGO

Inwestycja realizowana będzie w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych - Etap II Bezpieczeństwo - Dostępność – Rozwój (edycja 2012) ustanowionego w celu realizacji Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015. Program stanowi kontynuację programu wieloletniego pod nazwą „Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych 2008-2011”, ustanowionego uchwałą Nr 233/2008 Rady Ministrów z dnia 28 października 2008 r.

Program przewiduje udzielanie jednostkom samorządu terytorialnego dotacji celowych z budżetu państwa na dofinansowanie zadań własnych w zakresie przebudowy, budowy lub remontów dróg powiatowych i gminnych, o których mowa w art. 42 ust. 2 pkt 5b ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz w rozporządzeniu 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.

Programem objęte są zadania publiczne wykonywane przez gminy i powiaty, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym oraz ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym.

Dofinansowaniu w ramach Programu podlegają zadania realizowane na drogach publicznych zaliczonych do kategorii dróg powiatowych lub dróg gminnych, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Objęte Programem zadania w zakresie przebudowy, budowy oraz remontów dróg wykonywane są zgodnie z zasadami określonymi w przepisach budowlanych i techniczno - budowlanych, w szczególności w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane oraz rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Celem głównym (strategicznym) Programu jest podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz zwiększenie efektywności instytucji publicznych, dzięki intensyfikacji rozwoju bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej, poprzez wsparcie działań samorządu gminnego i powiatowego na rzecz modernizacji i budowy dróg lokalnych o kluczowym znaczeniu dla zrównoważonego rozwoju społeczno - gospodarczego wspólnot samorządowych.

Celami szczegółowymi Programu są:

- 1) poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach lokalnych;
- 2) rozwój spójnej, funkcjonalnej i efektywnej sieci dróg publicznych w skali lokalnej i regionalnej, w szczególności poprzez poprawę połączeń dróg lokalnych z drogami wojewódzkimi i krajowymi, podniesienie parametrów użytkowych dróg oraz zwiększenie płynności ruchu;
- 3) promocja współpracy jednostek samorządu terytorialnego oraz innych podmiotów, w działaniach na rzecz rozwoju i modernizacji lokalnej infrastruktury drogowej;
- 4) odbudowa i przywracanie funkcji komunikacyjnej dróg zniszczonych lub uszkodzonych w wyniku klęsk żywiołowych;
- 5) rozwój i modernizacja połączeń drogowych o istotnym znaczeniu dla rozwoju obszarów wiejskich;
- 6) poprawa dostępności komunikacyjnej lokalnych ośrodków gospodarczych, przedsiębiorstw i zakładów pracy o istotnym znaczeniu dla społeczności lokalnej, sprzyjającej podniesieniu atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności tych ośrodków oraz tworzeniu nowych miejsc pracy;
- 7) poprawa dostępności komunikacyjnej instytucji publicznych i innych instytucji świadczących usługi publiczne, zapewniająca ułatwienie dostępu obywateli do tych usług oraz podniesienie efektywności realizacji zadań publicznych, w szczególności w obszarze ochrony zdrowia, edukacji, administracji publicznej i wymiaru sprawiedliwości;
- 8) rozwój lokalnych połączeń drogowych istotnych dla sprawnej realizacji zadań państwa o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa społeczności lokalnych, w szczególności w obszarze bezpieczeństwa i porządku publicznego, ochrony przeciwpożarowej, ratownictwa, zarządzania kryzysowego oraz ochrony granicy państwowej.

Źródłami finansowania realizacji Programu są środki z budżetu państwa przeznaczone na dotacje oraz środki z budżetów gmin i powiatów, a także inne środki przeznaczone przez gminy i powiaty na pokrycie ich wkładów własnych. Wkład własny gminy lub powiatu, może obejmować środki pozyskane od innych podmiotów publicznych lub prywatnych, nie pochodzące z budżetu państwa ani budżetu Unii Europejskiej.

Na dotacje w latach 2012-2015 przeznaczone zostaną wydatki budżetu państwa w łącznej kwocie 3.200.000.000 zł. W roku 2012 kwota wydatków budżetu państwa przeznaczonych na dotacje wyniesie 200.000.000 zł. W latach 2013-2015 z budżetu państwa przeznaczone zostaną na dotacje corocznie wydatki w kwocie 1.000.000.000 zł. Suma dotacji nie może przekroczyć kwoty wydatków budżetu państwa przeznaczonych na dotacje.

Na pokrycie wkładów własnych jednostki przeznaczą corocznie, w latach 2012-2015, kwotę nie niższą niż 7/3 sumy dotacji.

Na dotacje w poszczególnych województwach przeznaczone zostaną wydatki budżetu państwa w kwotach wynoszących (w tysiącach złotych):

Lp.	Województwo	Rocznie		Ogółem
		2012	2013-2015	2012-2015
1.	dolnośląskie	12 084	60 420	193 344
2.	kujawsko-pomorskie	12 042	60 210	192 672
3.	lubelskie	14 984	74 920	239 744
4.	lubuskie	8 524	42 620	136 384
5.	łódzkie	12 590	62 950	201 440
6.	małopolskie	14 292	71 460	228 672
7.	mazowieckie	19 290	96 450	308 640
8.	opolskie	8 098	40 490	129 568
9.	podkarpackie	12 454	62 270	199 264
10.	podlaskie	11 412	57 060	182 592
11.	pomorskie	10 878	54 390	174 048
12.	śląskie	13 782	68 910	220 512
13.	świętokrzyskie	10 100	50 500	161 600
14.	warmińsko -mazurskie	11 940	59 700	191 040
15.	wielkopolskie	16 554	82 770	264 864
16.	zachodniopomorskie	10 976	54 880	175 616
	Łącznie	200 000	1 000 000	3 200 000

Tabela 4 Wydatki budżetu państwa w ramach NPPDL 2012-2015 w podziale na województwa.

Na dofinansowanie przebudowy, budowy lub remontów dróg powiatowych oraz dróg gminnych przeznacza się po 50 % sumy dotacji w województwie.

Zadania realizowane w ramach Programu

W ramach Programu wykonywane są roboty budowlane polegające na przebudowie, budowie lub remoncie drogi powiatowej lub gminnej, a także inne towarzyszące im prace w pasie drogowym takiej drogi, służące poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub dotyczące wyposażenia technicznego drogi.

Dotacja udzielana jest na dofinansowanie zadania polegającego na wykonaniu robót budowlanych, a także innych prac, obejmujących odcinek lub odcinki jednej drogi lub powiązane funkcjonalnie odcinki różnych dróg.

Zadanie jest realizowane i musi zostać ukończone w roku, na który została udzielona dotacja.

Dotacja na dofinansowanie zadania udzielana jest w wysokości nieprzekraczającej 30 % kosztów jego realizacji. W 2012 r. dotacja udzielana jest w kwocie do 1.000.000 zł. W latach 2013-2015 dotacja udzielana jest w kwocie do 3.000.000 zł. Do kosztów realizacji zadania wlicza się wyłącznie wydatki poniesione w roku, na który została udzielona dotacja.

W 2012 r. jednostka może skorzystać z dofinansowania nie więcej niż jednego zadania. W latach 2013-2015, w każdym roku, gmina, w tym miasto na prawach powiatu, może skorzystać z dofinansowania nie więcej niż jednego zadania, a powiat ziemski - nie więcej niż dwóch zadań; wojewoda może zwiększyć powyższy limit dla miast na prawach powiatu o jedno zadanie. Wojewoda może zezwolić na przekroczenie limitów zadań dla poszczególnych rodzajów jednostek, jeżeli ich stosowanie uniemożliwia zwiększenie sumy dotacji w województwie.

W tabeli poniżej przedstawiono harmonogram realizacji programu w okresie jego funkcjonowania:

Termin	Przedsięwzięcie
2011-2014	
7 września 2011 r. 1 września w latach 2012-2014	Ogłoszenie naboru wniosków przez wojewodów.
do 5 października 2011 r. do 30 września w latach 2012-2014	Nabór wniosków przez wojewodów.
do 31 października	Rozpatrzenie i ocena wniosków przez komisje. Ogłoszenie przez wojewodów wstępnych list rankingowych wniosków.
14 dni od dnia ogłoszenia wstępnej listy rankingowej	Zgłoszenie przez wnioskodawców zastrzeżeń do wstępnych list rankingowych wniosków.
do 30 listopada	Rozpatrzenie zastrzeżeń przez komisje. Ogłoszenie przez wojewodów ostatecznych list rankingowych wniosków i przedłożenie list zakwalifikowanych wniosków do zatwierdzenia przez ministra.
do 20 grudnia	Zatwierdzenie przez ministra list zakwalifikowanych wniosków.
2012-2015	
do 15 listopada	Zatwierdzenie przez ministra zmienionych list zakwalifikowanych wniosków.

do 31 grudnia	Realizacja zadań przez jednostki. Wykorzystanie dotacji przez jednostki i ich rozliczenie.
2013-2016	
do 31 stycznia	Przekazanie przez jednostki sprawozdań z wykorzystania dotacji wojewodom.
30 dni od dnia otrzymania sprawozdań jednostek	Przedłożenie przez wojewodów ministrowi informacji o realizacji Programu w roku poprzednim wraz ze zbiorczym zestawieniem wykorzystania dotacji.
do 31 marca	Przedłożenie przez ministra informacji o realizacji Programu w roku poprzednim Radzie Ministrów.

Tabela 5 Harmonogram realizacji NPPDL 2012-2015.

6.2. SPOSÓB ZABEZPIECZENIA WKŁADU WŁASNEGO PRZEZ INWESTORA

Biorąc pod uwagę, dofinansowanie inwestycji w 30% przez budżet państwa w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych - Etap II Bezpieczeństwo - Dostępność – Rozwój, realizacja inwestycji wymaga zaangażowania przez inwestora kwoty:

1 400 000,00 zł,

co stanowić będzie 70% wartości inwestycji.

Środki na ten cel zabezpieczone zostały w budżecie Powiatu Stargardzkiego na rok 2012:

- Dział 600 – Rozdział 60014 – Paragraf 6050, z uwzględnieniem następującego podziału:
- kwota 1 370 000,00 pochodzić będzie z dochodów własnych ze sprzedaży majątku;
- kwota 600 000,00 pochodzić będzie z dotacji w ramach NPPDL 2012-2015;
- kwota 30 000,00 pochodzić będzie z dotacji w ramach umów partnerskich z gminą Ińsko i Chociwel.

Umowa partnerska z Gminą Ińsko podpisana została w dniu 23 września 2011 r.

Celem umowy jest przygotowanie i realizacja zadania: „Przebudowa i budowa drogi 1754Z Chociwel - Ińsko - etap „Przebudowa drogi na odcinku Kamionka - Miałka wraz z odwodnieniem i elementami bezpieczeństwa ruchu na całej długości” w ramach Programu Wieloletniego pod nazwą „Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych - Etap II Bezpieczeństwo - Dostępność - Rozwój”.

Przedmiotem wspólnego działania partnerów jest realizacja celu, o którym mowa wyżej, a w szczególności:

- 1) wykonanie nowej nawierzchni jezdni wraz ze wzmocnieniem podbudowy na odcinku Kamionka - Miałka o długości do 1,0 km;
- 2) odtworzenie rowów odwadniających na długości około 6 km;
- 3) odnowienie oznakowania poziomego i pionowego na całej długości drogi tj. 14, 9 km;

- 4) wykonanie wyniesionego przejścia dla pieszych w ciągu ulicy Bohaterów Warszawy w mieście Ińsko wraz z kompletnym oznakowaniem poziomym i pionowym;
- 5) wykonanie 2 sztuk zatok autobusowych wraz z peronami przystankowymi w ciągu ulicy Bohaterów Warszawy w mieście Ińsko;
- 6) wykonanie utwardzenia pobocza drogi w ciągu ulicy Kołat w m. Chociwel;
- 7) nadzór inwestorski nad całością przewidywanych do wykonania robót.

Zgodnie z zawartą umową Powiat Stargardzki jako lider zamierza zabezpieczyć w budżecie kwotę: 1 370 000 zł. brutto (słownie: jeden milion trzysta siedemdziesiąt tysięcy złotych) z przeznaczeniem na wykonanie zadania określonego w niniejszej umowie.

Gmina Ińsko jako partner zadania, zgodnie z art. 220 ust 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych przekaże na realizację zadania kwotę w wysokości: 20 000 zł. (słownie: dwadzieścia tysięcy złotych) w postaci dotacji.

Inwestorem zadania będzie Powiat Stargardzki, z upoważnienia którego realizatorem umowy partnerskiej będzie Zarząd Dróg Powiatowych w Stargardzie Szczecińskim.

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 o zamówieniach publicznych. Gmina wytypuje swojego przedstawiciela do udziału w pracach komisji przetargowej prowadzącej postępowanie na wybór Wykonawcy,
- 3) podpisanie umowy z Wykonawcą robót,
- 4) bieżąca informacja o stanie zaawansowania robót,
- 5) nadzór techniczny nad prowadzonymi robotami.

Umowa partnerska z Gminą Chociwel podpisana została w dniu 28 września 2011 r.

Celem umowy jest przygotowanie i realizacja zadania: „Przebudowa i budowa drogi 1754Z Chociwel - Ińsko - etap „Przebudowa drogi na odcinku Kamionka - Miałka wraz z odwodnieniem i elementami bezpieczeństwa ruchu na całej długości” w ramach Programu Wieloletniego pod nazwą „Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych - Etap II Bezpieczeństwo - Dostępność - Rozwój”.

Przedmiotem wspólnego działania partnerów jest realizacja celu, o którym mowa wyżej, a w szczególności:

- 1) wykonanie nowej nawierzchni jezdni wraz ze wzmocnieniem podbudowy na odcinku Kamionka - Miałka o długości do 1,0 km;
- 2) odtworzenie rowów odwadniających na długości około 6 km;
- 3) odnowienie oznakowania poziomego i pionowego na całej długości drogi tj. 14, 9 km;

- 4) wykonanie wyniesionego przejścia dla pieszych w ciągu ulicy Bohaterów Warszawy w mieście Ińsko wraz z kompletnym oznakowaniem poziomym i pionowym;
- 5) wykonanie 2 sztuk zatok autobusowych wraz z peronami przystankowymi w ciągu ulicy Bohaterów Warszawy w mieście Ińsko;
- 6) wykonanie utwardzenia pobocza drogi w ciągu ulicy Kołat w m. Chociwel;
- 7) nadzór inwestorski nad całością przewidywanych do wykonania robót.

Zgodnie z zawartą umową Powiat Stargardzki jako lider zamierza zabezpieczyć w budżecie kwotę: 1 370 000 zł. brutto (słownie: jeden milion trzysta siedemdziesiąt tysięcy złotych) z przeznaczeniem na wykonanie zadania określonego w niniejszej umowie.

Gmina Chociwel jako partner zadania, zgodnie z art. 220 ust 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych przekaże na realizację zadania kwotę w wysokości: 10 000 zł. (słownie: dziesięć tysięcy złotych) w postaci dotacji.

Inwestorem zadania będzie Powiat Stargardzki, z upoważnienia którego realizatorem umowy partnerskiej będzie Zarząd Dróg Powiatowych w Stargardzie Szczecińskim.

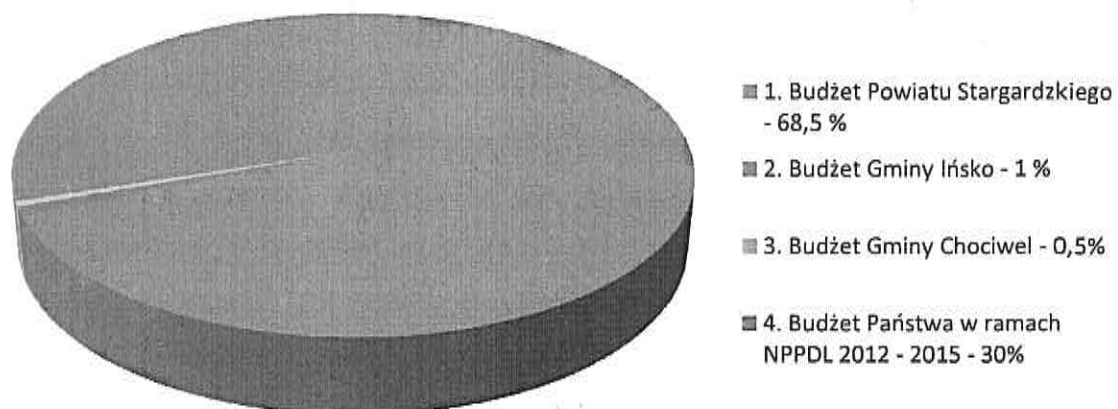
Do zadań Inwestora należeć będzie:

- 1) uzyskanie koniecznych uzgodnień i zezwoleń na wykonanie robót,
- 2) organizacja i przeprowadzenie postępowania przetargowego w celu wyłonienia Wykonawcy robót, zgodnie z ustawą o zamówieniach publicznych. Gmina wytypuje swojego przedstawiciela do udziału w pracach komisji przetargowej prowadzącej postępowanie na wybór Wykonawcy,
- 3) podpisanie umowy z Wykonawcą robót,
- 4) bieżąca informacja o stanie zaawansowania robót,
- 5) nadzór techniczny nad prowadzonymi robotami.

Zgodnie z zawartymi umowami, przewiduje się, że całe zadanie winno być wykonane do dnia 31.10.2012 r. Końcowego odbioru zadania dokona komisja powołana przez Inwestora z udziałem przedstawiciela Gminy. Powiat zobowiązuje się do sporządzenia sprawozdania z wykorzystania udzielonej dotacji w terminie do dnia 30.01.2013 r. Dotacja zostanie rozliczona w terminie do dnia 15.12.2012 r.

Na wykresie poniżej przedstawiono źródło finansowania inwestycji w roku 2012, w ujęciu procentowym:

Źródło finansowania inwestycji w 2012 r.



Wykres 1 Źródła finansowania inwestycji w 2012 r.

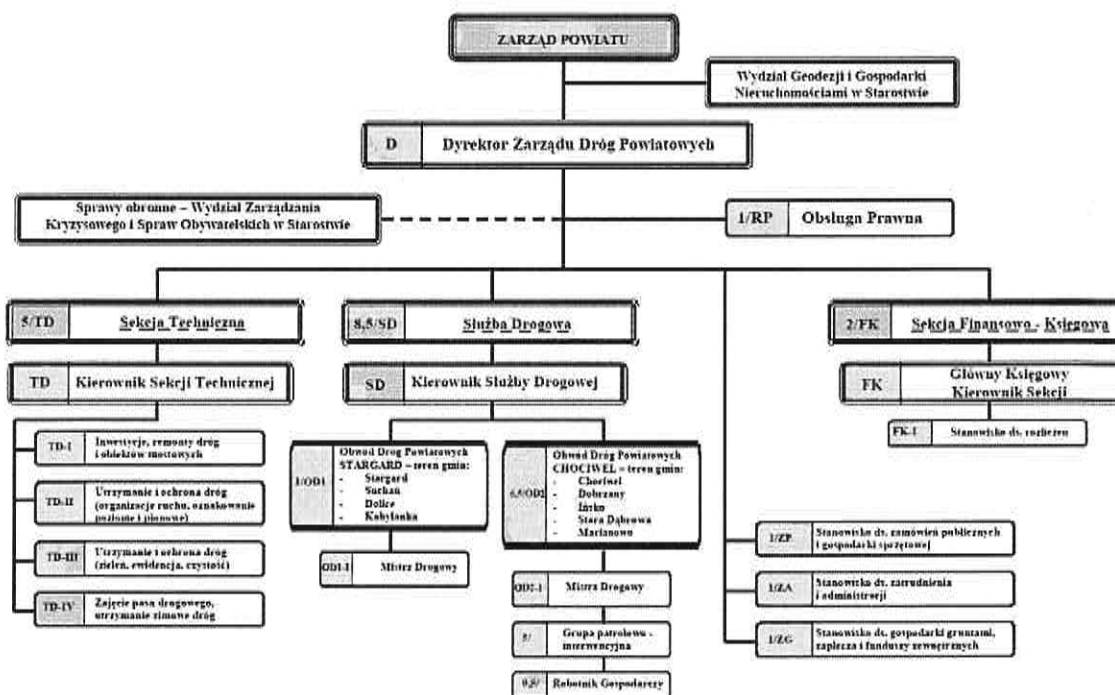
7. TRWAŁOŚĆ INWESTYCJI

7.1. UTRZYMANIE TRWAŁOŚCI INWESTYCJI

Operatorem inwestycji będzie Zarząd Dróg Powiatowych w Stargardzie Szczecińskim – jednostka organizacyjna Powiatu Stargardzkiego.

Działalnością Zarządu kieruje Dyrektor Zarządu przy pomocy komórek organizacyjnych i Służby Drogowej.

SCHEMAT ORGANIZACYJNY ZARZĄDU DRÓG POWIATOWYCH W STARGARDZIE SZCZECIŃSKIM



Rysunek 2 Schemat organizacyjny ZDP w Stargardzie Szczecińskim.

Poza wyżej wymienionymi w strukturze organizacyjnej znajdują się jeszcze tacy pracownicy jak:

- mistrz robót drogowych,
- robotnik wykwalifikowany - dróżnik,
- robotnik wysokowykwalifikowany - starszy dróżnik
- specjalista,
- starszy inspektor,

Zgodnie z §4 ust.3 Statutu Zarządu Dróg Powiatowych w Stargardzie Szczecińskim do zadań i zakresu działalności Zarządu w zakresie utrzymania trwałości dróg należy w szczególności:

- Opracowanie projektów planów finansowania budowy, modernizacji , utrzymania i ochrony dróg oraz obiektów mostowych;
- Utrzymania nawierzchni dróg, chodników, obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch, oznakowania i innych urządzeń związanych z drogą;
- Koordynacja robót w pasie drogowym;
- 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;
- Dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego;
- Przygotowanie niezbędnej dokumentacji techniczno-kosztorysowej na planowane remonty dróg i ulic;
Bezpośrednio zadanie utrzymania drogi powierzone zostanie pracownikom Sekcji Technicznej, którzy zgodnie z regulaminem organizacyjnym ZDP wykonują następujące obowiązki:
- Kontrola stanu dróg i mostów;
- Planowanie i koordynacja utrzymania dróg i mostów;
- Inżynieria i bezpieczeństwo ruchu;
- Wydawanie decyzji dotyczących ochrony dróg i mostów;
- Wydawanie decyzji na zajęcie pasa drogowego oraz umieszczanie urządzeń obcych w pasie drogowym;
- Uzgadnianie i opiniowanie tras przejazdu pojazdów nienormatywnych;
- Uzgadnianie dokumentacji technicznych;
- Dokumentacja ewidencyjna dróg i obiektów mostowych;
- Przygotowanie dokumentacji technicznej na remonty dróg i mostów;
- Przygotowanie kosztorysów inwestorskich na utrzymanie dróg i mostów;
- Opracowanie planów zabezpieczenia przejezdności dróg i ochrona mostów w okresie zimowym;
- Koordynacja pracy i działalności Obwodów Drogowych;
- Współpraca z Radami Gmin w sprawach związanych z gospodarką na drogach, a w szczególności poprawą ich stanu technicznego;
- Opracowanie wielkości potrzeb materiałowych na utrzymanie dróg i mostów;
- Opracowanie i przygotowanie niezbędnych dokumentów na wycinkę drzew i krzewów;

- Planowanie w zakresie budowy , modernizacji i robót remontowych na drogach, ulicach i obiektach mostowych;
- Współpraca z uprawnionymi instytucjami w zakresie ochrony środowiska;
- Współpraca z odpowiednimi instytucjami w zakresie ratownictwa technicznego związanymi z ruchem drogowym i klęsk żywiołowych;

W bieżące utrzymanie zaangażowany zostanie Obwód Dróg Powiatowych Stargard - obszar działalności : gminy Stargard, Dolice, Kobyłanka, Suchań, miasto Stargard Szczeciński.

Do zakresu działania Obwodu należy w szczególności:

- Objazdy i kontrola stanu technicznego dróg i obiektów mostowych;
- Wykonywanie robót interwencyjnych na drogach i obiektach mostowych związanych z bezpieczeństwem ruchu;
- Kontrola i nadzór w zakresie ochrony dróg oraz wydanych decyzji przez Zarząd;
- Nadzór i kierowanie robotami utrzymaniowymi na drogach i obiektach mostowych wykonywanymi przez własne grupy patrolowo - konserwacyjne oraz przydzielone im grupy robotnicze i maszyny;
- Opracowanie wniosków potrzeb remontowych , utrzymaniowych i innych dotyczących dróg i obiektów mostowych z przydzielonego obszaru działania;
- Koordynacja i nadzór nad robotami wykonywanymi w ramach umów i porozumień;
- Kierowanie i koordynacja działań nad bezpieczeństwem przejezdności dróg w okresie zimowym;
- Bezpośrednia współpraca i współdziałanie z Radami Gmin w zakresie gospodarki na drogach powiatowych oraz poprawą ich stanu technicznego;

W ramach zawartej z wykonawcą robót budowlanych umową, Inwestor zobowiąże wykonawcę do zapewnienia co najmniej 5 letniego okresu gwarancji wykonanych robót. Oznacza to, iż wykonawca prac będzie ponosił koszty związane z ewentualnymi koniecznymi do wykonania pracami remontowymi, w okresie trwałości projektu.

W czasie trwania okresu gwarancyjnego koszty związane z eksploatacją drogi (koszenie poboczy, itp.) ponoszone będą przez operatora.

Po okresie 5 lat zarówno koszty związane z utrzymaniem jak i eksploatacją drogi ponoszone będą przez operatora.

Ponoszenie kosztów związanych z utrzymaniem i eksploatacją rezultatów projektu odbywać się będzie za pomocą stworzonego w tym celu harmonogramu wydatków (planów finansowych na dany rok budżetowy) na bieżące utrzymanie, eksploatację dróg i mostów. W okresach jednorocznych operator uwzględnić będzie takie wydatki w swoim budżecie.

Operator posiada pomieszczenia służące zachowaniu trwałości projektu. Są to typowe biura na wyposażeniu, których znajdują się między innymi:

- komputery;
- drukarki;
- kserokopiarki;
- skanery;
- inne narzędzia przydatne w pracy biurowej (bindownica, gilotyna do papieru);

Wszystkie biura wyposażone są w stały dostęp do internetu oraz posiadają przynajmniej jedną linię telefoniczną.

Ponadto operator posiada szereg urządzeń specjalistycznych służących utrzymaniu przebudowanej infrastruktury i zapewniającej bezpieczeństwo użytkownikom dróg:

- samochody dostawcze – 2 sztuki;
- ciągnik rolniczy – 2 sztuki;
- przyczepa transportowa – 2 sztuka;
- kosiarka bijakowa – 1 sztuka;
- rozsyrywacz środków chemicznych (posypywarka) - 1 sztuka;
- narzędzia i elektronarzędzia (pily, płyta wibracyjna, podkaszarki);
- samochody osobowe – 4 sztuki;

Zasoby lokalowe, sprzętowe i organizacyjne operatora pozwalają stwierdzić, że sprostana on wymaganiom związanym z utrzymaniem infrastruktury oraz rezultatów projektu.

7.2. DANE O PLANOWANYM OKRESIE ZAGOSPODAROWANIA OBIEKTÓW BUDOWLANYCH I INNYCH SKŁADNIKÓW MAJĄTKOWYCH

Nie dotyczy.

8. WYKONALNOŚĆ EKONOMICZNA

8.1. PRZYJĘTE ZAŁOŻENIA PRZEPROWADZONEJ ANALIZY

Analizowany w programie inwestycyjnym dla zadania: „PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1754Z CHOCIWEL-IŃSKO – ETAP PRZEBUDOWA DROGI NA ODCINKU KAMIONKA – MIAŁKA WRAZ Z ODWODNIENIEM I ELEMENTAMI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU NA CAŁEJ DŁUGOŚCI”, 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 umożliwiającą 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 „PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1754Z CHOCIWEL-IŃSKO – ETAP PRZEBUDOWA DROGI NA ODCINKU KAMIONKA – MIAŁKA WRAZ Z ODWODNIENIEM I ELEMENTAMI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU NA CAŁEJ DŁUGOŚCI”.
- b) Arkusze OBLICZENIA: 1) obliczenia dot. analizy ekonomicznej, „PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1754Z CHOCIWEL-IŃSKO – ETAP PRZEBUDOWA DROGI NA ODCINKU KAMIONKA – MIAŁKA WRAZ Z ODWODNIENIEM I ELEMENTAMI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU NA CAŁEJ DŁUGOŚCI” .
- c) Arkusz WYNIKI obliczeniowe dla projektu

Opracowując skróty obliczeniowe kierowano się potrzebami i specyfiką projektu, a także sugestią zawartą w wytycznych do sporządzania analiz programów inwestycyjnych w ramach NPPDL 2012-2015. W skrótych MS Excel uwzględniono m.in. zalecany układ konstruowania strumienia pieniężnego przed dyskontowaniem (wskaźnik 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 skrócie Excel zastosowano „Wytyczne w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem 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 urządzeń - 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 2010 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%
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 NPPDL 2012-2015. 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 ODNOŚNIE NAKŁADÓW INWESTYCYJNYCH

Lp.	Elementy i rodzaje robót	Koszt realizacji w tysiącach złotych z VAT
1.	Przebudowa i budowa drogi nr 1754Z Chociwel-Ińsko – etap Przebudowa drogi na odcinku Kamionka – Miałka wraz z odwodnieniem i elementami bezpieczeństwa ruchu	2 000

Tabela 6 Przyjęte założenia odnośnie nakładów inwestycyjnych – analiza ekonomiczna

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.

1	Wyszczególnienie	Jedn.	Rok po
			oddaniu
1	Wartość przypadająca na rezultat: "oszczędność kosztów czasu w przewozach pasażerskich"	tyś./zł	0,51
2	Wartość przypadająca na rezultat: "oszczędność kosztów czasu w przewozach towarowych"	tyś./zł	16,87
3	Wartość przypadająca na rezultat: "Średniodobowy ruch pojazdów"	poj/dobę	1,10

Tabela 7 Rachunek wyników dla inwestycji

Zmiana kosztów eksploatacyjnych ogółem wywołana realizacją projektu przedstawiona jest w rachunku wyników, zawierającym także amortyzację projektu oraz koszty kredytów poniesionych już w fazie proinwestycyjnej. Szczegóły Kalkulacji rachunku wyników zawiera skoroszyt Excel załączony do programu inwestycyjnego dla zadania „PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1754Z CHOCIWEL-IŃSKO – ETAP PRZEBUDOWA DROGI NA ODCINKU KAMIONKA – MIAŁKA WRAZ Z ODWODNIENIEM I ELEMENTAMI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU NA CAŁEJ DŁUGOŚCI”.

Lp.	Wyszczególnienie	Jedn.	Rok	Okres		
			bazowy	realizacji	referencyjny	
			2011	2012	2013	2014
A.	Przychody netto ze sprzedaży	tyś. zł	0,0	0,0	0,0	0,0
B.	Koszty operacyjne	tyś. zł	0,0	50,0	50,0	-268,9
B.1	w tym amortyzacja	tyś. zł	0,0	50,0	50,0	50,0
C.	Zysk (strata) ze sprzedaży (A-B)	tyś. zł	0,0	-50,0	-50,0	268,9
D.	Pozostałe przychody operacyjne	tyś. zł	0,0	0,0	25,0	-134,5
E.	Pozostałe koszty operacyjne	tyś. zł	0,0	0,0	0,0	0,0
F.	Zysk (strata) z działalności operacyjnej (C+D-E)	tyś. zł	0,0	-50,0	-25,0	134,5
G.	Przychody finansowe	tyś. zł	0,0	0,0	0,0	0,0

H.	Koszty finansowe	tys. zł	0,0	0,0	0,0	0,0
I.	Zysk (strata) z działalności gospodarczej (F+G-H)	tys. zł	0,0	-50,0	-25,0	134,5
J.	Wynik zdarzeń nadzwyczajnych	tys. zł	0,0	0,0	0,0	0,0
K.	Zysk (strata) brutto (I+/- J)	tys. zł	0,0	-50,0	-25,0	134,5
L.	Podatek	tys. zł	0,0	0,0	0,0	0,0
M.	Pozostałe obowiązkowe zmniejszenia zysku (zwiększenia straty)	tys. zł	0,0	0,0	0,0	0,0
N.	Zysk (strata) netto (K-L-M)	tys. zł	0,0	-50,0	-25,0	134,5

Tabela 8 Rachunek wyników

8.4. PRZEPIŁY FINANSOWE PROJEKTU

Przepływy finansowe projektu dla rachunku różnicowego (koszty dla W1 minus W0) przedstawiono szczegółowo i zobrazowano w załączonym skoroszycie EXCEL. Jak z zestawienia wynika, w każdym 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 NPPDL 2012-2015. Pełną sytuację finansową budżetu Inwestora dla roku realizacji inwestycji, tj. 2012 omówiono w opisie programu inwestycyjnego dla zadania „PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1754Z CHOCIWEL-IŃSKO – ETAP PRZEBUDOWA DROGI NA ODCINKU KAMIONKA – MIAŁKA WRAZ Z ODWODNIENIEM I ELEMENTAMI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU NA CAŁEJ DŁUGOŚCI” (rozdział dotyczący zabezpieczenia wkładu własnego).

Lp.	Wyszczególnienie	Jedn.	Rok bazowy	Okres realiz.
			2011	2012
0	Gotówka - stan początkowy	tys. zł	0,0	0,0
1	Źródła pochodzenia środków	tys. zł	0,0	2 000 000,0
1.1	Środki własne inwestycyjne	tys. zł	0,0	0,0
1.2	Kredyty i pożyczki inwestycyjne	tys. zł	0,0	0,0

1.3	Dotacje	tys. zł	0,0	600 000,0
1.4	Przychody z eksploatacji projektu	tys. zł	0,0	0,0
1.5	Środki własne bieżące	tys. zł	0,0	1 370 000,0
1.6	Kredyty i pożyczki obrotowe	tys. zł	0,0	0,0
1.7	Inne źródła (Gmina Ińsko – 20 000 zł, Gmina Chociwel 10 000 zł)	tys. zł	0,0	30 000,0
2	Wykorzystanie środków	tys. zł	0,0	2 000 000,0
2.1	Nakłady inwestycyjne	tys. zł	0,0	2 000 000,0
2.2	Koszty eksploatacyjne (bez amortyzacji)		0,0	0,0
2.3	Spląty kredytów i pożyczek	tys. zł	0,0	0,0
2.4	Odsetki i prowizje od obligacji	tys. zł	0,0	0,0
2.5	Podatki	tys. zł	0,0	0,0
2.6	Zapotrzebowanie na kapitał obrotowy	tys. zł	0,0	0,0
2.7	Inne wykorzystanie (wykup obligacji)	tys. zł	0,0	0,0
3	Zmiana stanu środków pieniężnych	tys. zł	0,0	0,0
4	Gotówka - stan końcowy	tys. zł	0,0	0,0

Tabela 9 Przepływy finansowe dla projektu

8.5. WSKAŹNIKI ENPV, 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 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 dla zadania „PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1754Z CHOCIWEL-IŃSKO – ETAP PRZEBUDOWA DROGI NA ODCINKU KAMIONKA – MIAŁKA WRAZ Z ODWODNIENIEM I ELEMENTAMI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU NA CAŁEJ DŁUGOŚCI” efekty społeczne skutkują na tyle znaczącym wzrostem efektywności projektu, że odstępiono 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;
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.

ENPV/C - ekonomiczna wartość netto inwestycji	ERR/C - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu	Wskaźnik B/C
281 700 zł	2,3%	1,78

Tabela 10 Wskaźniki ENPV/C, ERR/C, B/C

Wskaźnik ekonomicznej efektywności inwestycyjnej ENPV osiągnął (przy stopie dyskontowej 5,5%) w łącznym okresie budowy i w okresie eksploatacji (25 lat po zakończeniu inwestycji) wysoką wartość równą tj. 281.700 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 wynosi 2,3 %. Współczynnik B/C (Benefis/Cost Ratio) wyniósł 1,78. Oznacza to, że planowane korzyści w cenach bieżących z okresu projekcji znacznie 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 - spadek pozytywnych efektów zewnętrznych ogółem o 10 % każdego roku.

Lp.	Wyszczególnienie	Jedn.	Wartość
1	Wariant I (podstawowy)		x
1.1	ENPV	tys. zł	281,7
1.2	EIRR	%	2,3%
1.3	Wskaźnik B/C		1,78
2	Wariant II (pesymistyczny)		x
2.1	ENPV	zł	250,8
2.2	EIRR	%	1,8%
2.3	Wskaźnik B/C		1,58

3	Wariant III (optymistyczny)		X
3.1	ENPV	zł	346,5
3.2	EIRR	%	2,3%
3.3	Wskaźnik B/C		2,19

Tabela 11 Analiza wrażliwości

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 20 %) sprawi że ENPV obniży się, ale wciąż będzie dodatnie, a EIRR na poziomie 1,8 %.

9. ZAŁĄCZNIKI

