

**Uchwała Nr 1561/12**  
**Zarządu Powiatu w Stargardzie Szczecińskim**  
**z dnia 27 września 2012 r.**

**w sprawie przyjęcia programu inwestycji**

Na podstawie art. 32 ust. 2 pkt 2 i 3 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 1703Z na odcinku Zieleniewo – Kunowo – Skalin – rondo Golczewo. Wykonanie odcinka drogi Zieleniewo – Kunowo**”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Dyrektorowi Zarządu Dróg Powiatowych w Stargardzie Szczecińskim oraz Dyrektorowi Wydziału Geodezji i Gospodarki Nieruchomościami.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Waldemar Gil – Starosta Stargardzki

Marek Stankiewicz – Wicestarosta

Iwona Wiśniewska – Członek Zarządu

Ireneusz Rogowski – Członek Zarządu



.....  
.....  
Iwona Wiśniewska  
Ireneusz Rogowski



## Uzasadnienie

Przygotowania 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. Zakłada się, że zadanie inwestycyjne pt.: „Przebudowa i budowa drogi nr 1703Z na odcinku Zieleniewo – Kunowo – Skalin – rondo Golczewo. Wykonanie odcinka drogi Zieleniewo – Kunowo” będzie realizowane w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych - Etap II - Bezpieczeństwo - Dostępność - Rozwój i w związku z tym jest wymagany przedmiotowy program inwestycyjny.

W związku z powyższym wnosi się o podjęcie uchwały.

DYREKTOR  
Zarządu Dróg Powiatowych  
*mjr inż. Ryszard Hudryś*

***Krzysztof Sobolewski***

*Sobolewski*  
Dyrektor Wydziału Geodezji  
i Gospodarki Nieruchomościami



2012

Załącznik Nr.....

dotyczy Nr. 1561/12

Zarządu Powiatu w Stargardzie Szczecińskim

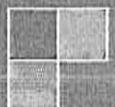
z dnia 27.08.12.

Narodowy Program  
Przebudowy Dróg Lokalnych  
2012-2015

program inwestycji

dla zadania: PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR  
1703Z NA ODCINKU ZIELENIEWO – KUNOWO –  
SKALIN – RONDO GOLCZEWO. WYKONANIE  
ODCINKA DROGI ZIELENIEWO – KUNOWO

Inwestor : Powiat Stargardzki  
Zarząd Dróg Powiatowych  
w Stargardzie Szczecińskim  
ul. Bydgoska 13/1  
73-110 Stargard Szczeciński



Handwritten signature or mark.

**Źródła prawa w oparciu, o które powstał niniejszy program inwestycji:**

- Ustawa z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego;
- Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych;
- 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 remont dróg powiatowych lub 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 remont dróg powiatowych lub 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
- Statutu Zarządu Dróg Powiatowych w Stargardzie Szczecińskim;

W pracach nad program wykorzystano ponadto dokumenty strategiczne Powiatu Stargardzkiego.

Kalkulacje cenowe, opisy przedmiarów robót powstały w oparciu o sporządzoną dokumentację techniczną.

---

### Spis treści

1. Uzasadnienie celowości inwestycji i jej lokalizacji.....	5
1.1. Opis stanu istniejącego, lokalizacja zadania.....	5
1.2. Efekt użytkowy dla zwiększenia płynności ruchu i poprawy bezpieczeństwa komunikacyjnego.....	12
1.3. Cele zadania oraz ocena ekonomicznej efektywności.....	14
2. Zakres rzeczowy inwestycji. Stan po realizacji inwestycji.....	17
3. Dane o planowanych efektach rzeczowych inwestycji.....	19
4. Harmonogram, okres realizacji zadania.....	20
5. Wartość kosztorysowa inwestycji.....	25
6. Źródło finansowania zadania.....	26
6.1. Sposób udzielenia dotacji celowej na realizację zadania.....	28
6.2. Sposób zabezpieczenia wkładu własnego przez inwestora.....	28
7. Utrzymanie trwałości inwestycji.....	30
7.1. Dane o planowanym okresie zagospodarowania obiektów budowlanych i innych składników majątkowych.....	32
8. Ocena ekonomiczna efektywności inwestycji.....	33
8.1. Przyjęte założenia przeprowadzonych analiz.....	33
8.2. Przyjęte założenia dotyczące nakładów inwestycyjnych na realizację projektu.....	35
8.3. Rachunek wyników projektu.....	35
8.4. Przepływy finansowe projektu.....	36
8.5. Wskaźniki ENPV i EIRR, B/C.....	38
8.6. Analiza wrażliwości.....	39
9. Załączniki.....	40

### Spis rysunków

Rysunek 1 Powiat Stargardzki na tle mapy województwa zachodniopomorskiego.....	5
Rysunek 2 Układ drogowy Powiatu Stargardzkiego.....	7
Rysunek 3 Lokalizacja na planie sytuacyjnym.....	8
Rysunek 4 Lokalizacja na tle samochodowej mapy Polski.....	9
Rysunek 5 Lokalizacja na tle mapy sieci dróg wojewódzkich i krajowych woj. zach.-pom. – powiat stargardzki..	10
Rysunek 6 Lokalizacja na tle mapy sieci dróg krajowych i wojewódzkich.....	10
Rysunek 7 Stan istniejący fragmentu drogi – odcinek Zieleniewo-Kunowo.....	11

Rysunek 8 Schemat organizacyjny Zarządu Dróg Powiatowych w Stargardzie Szczecińskim ..... 21

**Spis tabel**

Tabela 1 Efekty rzeczowe inwestycji..... 19

Tabela 2 Harmonogram realizacji inwestycji, uwzględniający terminy zakończenia poszczególnych elementów lub rodzaju robót w roku 2013 ..... 24

Tabela 3 Szczegółowa kalkulacja kosztów inwestycji ..... 25

Tabela 4 Harmonogram realizacji NPPDL, edycja 2012-2015 ..... 27

Tabela 5 Przyjęte założenia dotyczące nakładów inwestycyjnych na realizację projektu. .... 35

Tabela 6 Wartości przypadające na poszczególne rezultaty. .... 36

Tabela 7 Rachunek wyników ..... 36

Tabela 8 Przepływy finansowe w roku realizacji – 2013..... 37

Tabela 9 Wskaźniki ENPV, EIRR, B/C..... 38

Tabela 10 Analiza wrażliwości ..... 39

## 1. UZASADNIENIE CELOWOŚCI INWESTYCJI I JEJ LOKALIZACJI

### 1.1. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO, LOKALIZACJA ZADANIA.

Inwestycja będąca przedmiotem niniejszego programu inwestycji realizowana będzie w województwie zachodniopomorskim, w Powiecie Stargardzkim, na następujących działkach:

11/1, 12, 65, 66, 119, 128, 134, 139, 152, 153, 156, 157, 159, 164, 165, 166, 168, 179, 180, 189/1,

189/2, 199, 205/2, 206, 212, 213, 224/1, 225, 263, 267 obręb Kunowo;

40/1, 41, 44, 52, 71, 82/2, 82/5, 82/6, 83, 84, 89, 89/1, 206, 208/2, 209, 307, 322, 343/5, 343/6, 344,

345, 346/1, 346/2, 346/5, 359, 360, 372, 374, 375, 376, 380, 381, 382, obręb Skalin;

75/2, obręb Golczewo;

56, 218/2, 222/3, 223 obręb Zieleniewo;

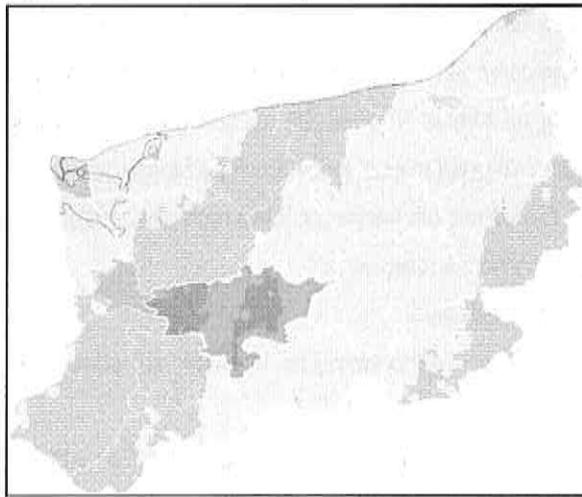
22/2, 23/24, 749/1, 674 obręb Lipnik;

Na podstawie przeprowadzonych badań terenowych i laboratoryjnych stwierdzono, że grunty w podłożu to zarówno grunty spoiste i niespoiste pochodzenia rzeczno-rozlewiskowego – północny fragment przy Zieleniewie, lodowcowego rejonu wysoczyzny oraz zastoiskowe – lokalne obniżenia.

Na realizację projektu nie będą miały wpływu warunki fizyko-topograficzne.

Przebudowany odcinek drogi powiatowej w większości zaliczany jest do odcinka szlakowego.

Powiat Stargardzki usytuowany jest na południe od stolicy województwa zachodniopomorskiego – Szczecina.



Rysunek 1 Powiat Stargardzki na tle mapy województwa zachodniopomorskiego.

Według danych z 1 stycznia 2011 powierzchnia powiatu stargardzkiego wynosi 1519,95 km<sup>2</sup>.

W skład powiatu wchodzi:

- gminy miejskie: Stargard Szczeciński
- gminy miejsko-wiejskie: Chociwel, Dobrzany, Ińsko, Suchań
- gminy wiejskie: Dolice, Kobyłanka, Marianowo, Stara Dąbrowa, Stargard Szczeciński
- miasta: Stargard Szczeciński, Chociwel, Dobrzany, Ińsko, Suchań

W gospodarce Powiatu duże znaczenie odgrywają:

- rolnictwo,
- gospodarka leśna,
- przemysł,
- turystyka,
- usługi.

Użytki rolne w Powiecie Stargardzkim stanowią 58,8% ogólnej powierzchni. Powiat należy do regionów o średniej lesistości – 23% powierzchni regionu (województwo zachodniopomorskie – 35,2%). Zasoby leśne posiadają dużą wartość rekreacyjną, gospodarczą i ekologiczną. Powierzchnia o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chroniona wynosi 10,2% ogólnej powierzchni regionu.

Na terenie powiatu zarejestrowano 34 pomniki przyrody.

W końcu kwietnia 2012 liczba zarejestrowanych bezrobotnych w powiecie stargardzkim obejmowała ok. 7,6 tys. mieszkańców, co stanowi stopę bezrobocia na poziomie 20,0% do aktywnych zawodowo. Średni miesięczny dochód mieszkańców Powiatu Stargardzkiego wynosi około 2.687,82 zł.

Według danych z 31 grudnia 2010 roku powiat stargardzki zamieszkiwało 119 306 osób.

Układ komunikacyjny Powiatu Stargardzkiego w dużej mierze nie odpowiada potrzebom wzrastającego ruchu samochodowego, jak i funkcjonowaniu komunikacji zbiorowej. Na znacznej części sieci występują poważne zakłócenia ruchu oraz niski stopień bezpieczeństwa użytkowników. Położenie powiatu w pobliżu pasa granicznego skutkuje odczuwalnym wpływem ruchu turystycznego i granicznego na obciążenie sieci drogowej.

Podstawowym sposobem komunikacji w powiecie jest transport zbiorowy oraz samochodowy (prywatny).

Największy wpływ na komunikację w Powiecie Stargardzkim ma miasto: Stargard Szczeciński.

Analizy o stanie bieżącym dróg na terenie Powiatu Stargardzkiego podkreślają występowanie następujących problemów i niedogodności, które dotyczą mieszkańców Powiatu Stargardzkiego:

- brak chodników stwarzający zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu pieszych oraz pojazdów;
- brak ciągów pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych;
- występowanie niebezpiecznych skrzyżowań;
- brak odwodnienia tj. kanalizacji deszczowej powodujący zalewanie sąsiednich posesji oraz szybszą degradację nawierzchni jezdni;
- brak oświetlenia lub niewłaściwe parametry techniczne istniejącej infrastruktury wpływający na obniżenie poziomu bezpieczeństwa;
- brak właściwych parametrów geometrycznych (przekroje poprzeczne, pochylenia podłużne i poprzeczne) powoduje zmniejszenie bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych oraz powoduje mniejszy komfort poruszania się drogą;
- zmniejszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- szybsza i nadmierna degradacja nawierzchni jezdni oraz zwiększenie kosztów utrzymania drogi;
- wydłużony czas przejazdu pojazdów;
- zwiększone koszty eksploatacji pojazdów;

PROGRAM INWESTYCJI DLA ZADANIA „PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1703Z NA ODCINKU ZIELENIEWO – KUNOWO – SKALIN – RONDO GOLCZEWO. WYKONANIE ODCINKA DROGI ZIELENIEWO – KUNOWO”

Zły stan nawierzchni dróg doprowadza do skutku w postaci ograniczenia rozwoju społeczno-gospodarczego całego powiatu.

Istniejąca sieć o niskich parametrach i w dużej mierze w złym stanie nie gwarantuje obsługi na odpowiednim poziomie istniejących i planowanych inwestycji z zakresu gospodarki.

Ogranicza rozwój aktywizacji atrakcyjnych terenów w rejonie oddziaływanie projektu, skutecznie ogranicza też dotychczasowe przedsięwzięcia, bądź zmniejsza ich wartość.

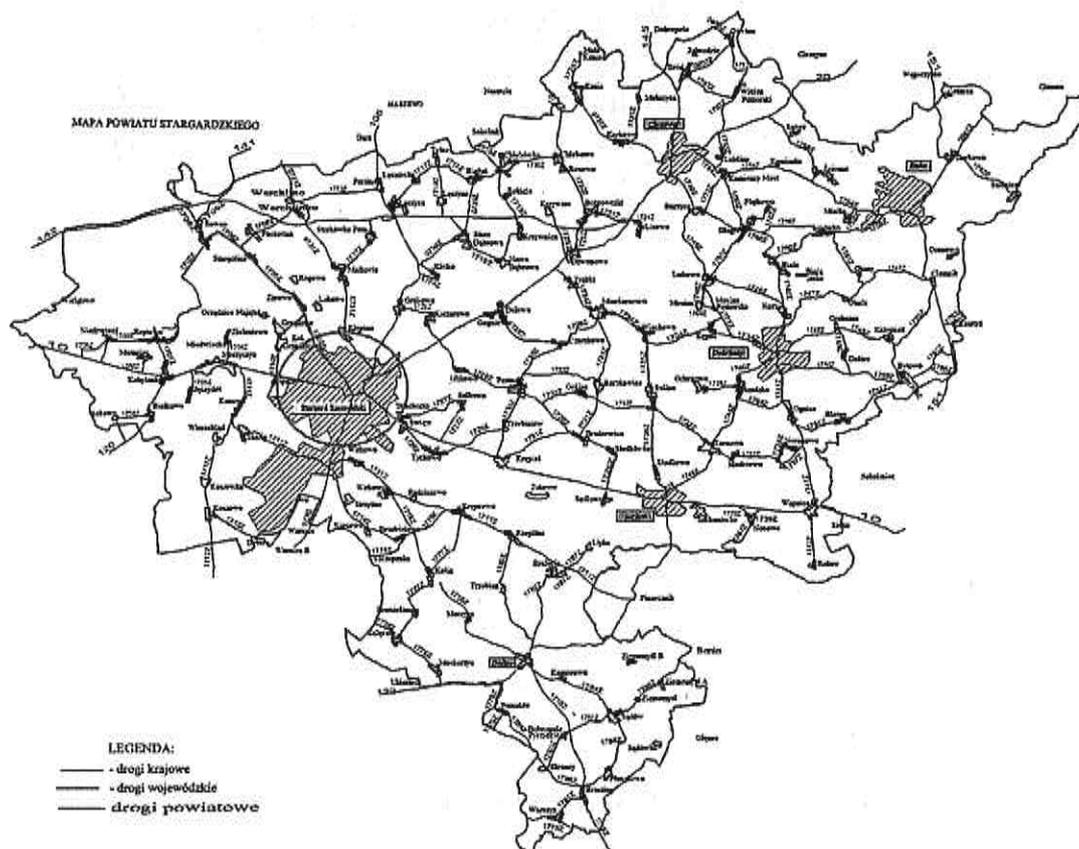
Potrzeba realizacji inwestycji jest potrzebą całej wspólnoty samorządowej, na którą zrealizowany projekt będzie miał wpływ. Realizacja projektu jest konsekwencją oraz jednym z elementów, podejmowanych działań przez Powiat Stargardzki oraz gmin partnerskich zainteresowanych realizacją projektu, zmierzającymi do poprawy stanu infrastruktury drogowej. Realizacja projektu jest wynikiem m.in. przejętej Strategii Rozwoju Powiatu Stargardzkiego do roku 2015 - celu strategicznego nr 2 - Rozwój infrastruktury technicznej i ochrona środowiska, cel pośredni - poprawa spójności i dostępności komunikacyjnej powiatu.

**Na wybór zakresu inwestycji miały wpływ następujące czynniki:**

- realizacja dokumentów strategicznych Powiatu Stargardzkiego;
- zrównoważony rozwój Powiatu Stargardzkiego;
- zaspokojenie potrzeb lokalnych (potrzeb mieszkańców i użytkowników drogi)

Szczegółową lokalizację inwestycji pokazano za pomocą:

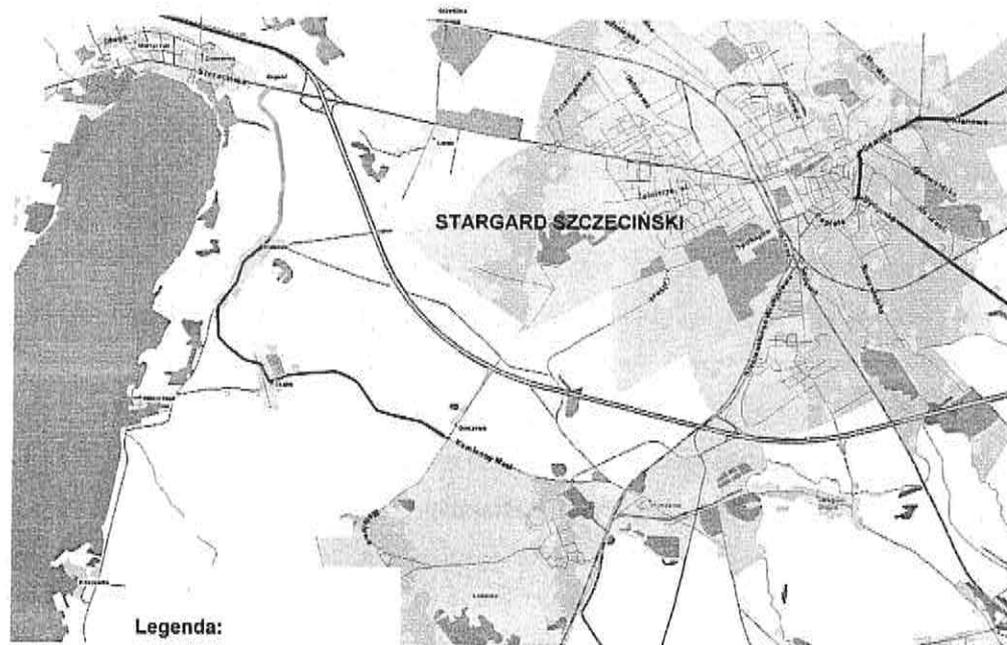
- mapy układu drogowego Powiatu Stargardzkiego:



Rysunek 2 Układ drogowy Powiatu Stargardzkiego

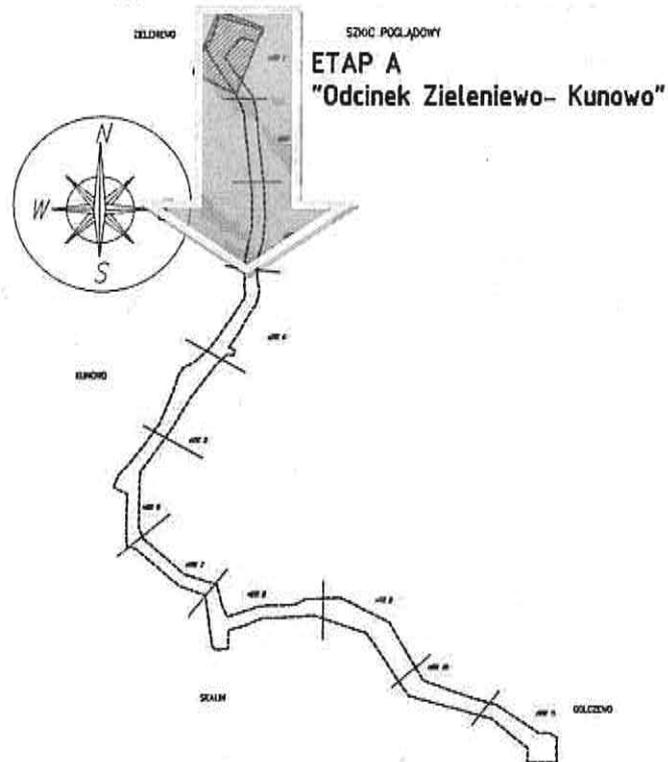
PROGRAM INWESTYCJI DLA ZADANIA „PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1703Z NA ODCINKU ZIELENIEWO – KUNOWO – SKALIN – RONDO GOLCZEWO. WYKONANIE ODCINKA DROGI ZIELENIEWO – KUNOWO”

- planu orientacyjnego:



Legenda:

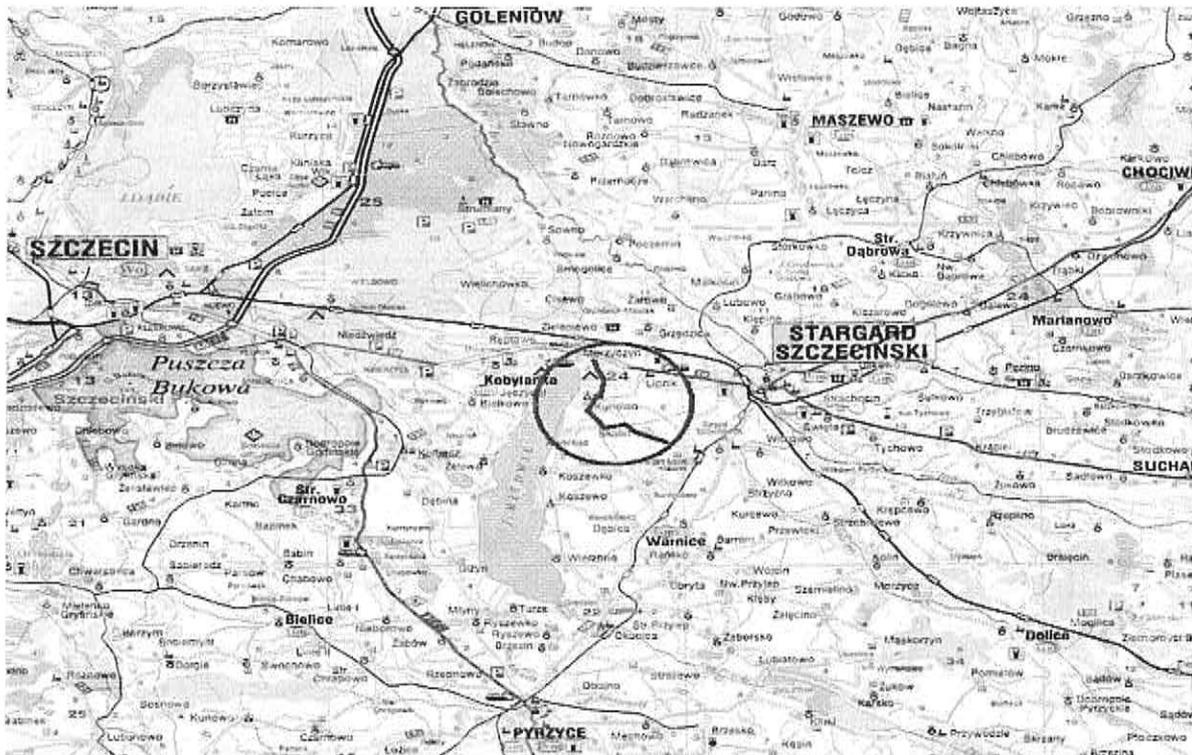
- Droga objęta inwestycją
- odcinek objęty wnioskiem



Rysunek 3 Lokalizacja na planie sytuacyjnym

PROGRAM INWESTYCJI DLA ZADANIA „PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1703Z NA ODCINKU ZIELENIEWO – KUNOWO – SKALIN – RONDO GOLCZEWO. WYKONANIE ODCINKA DROGI ZIELENIEWO – KUNOWO”

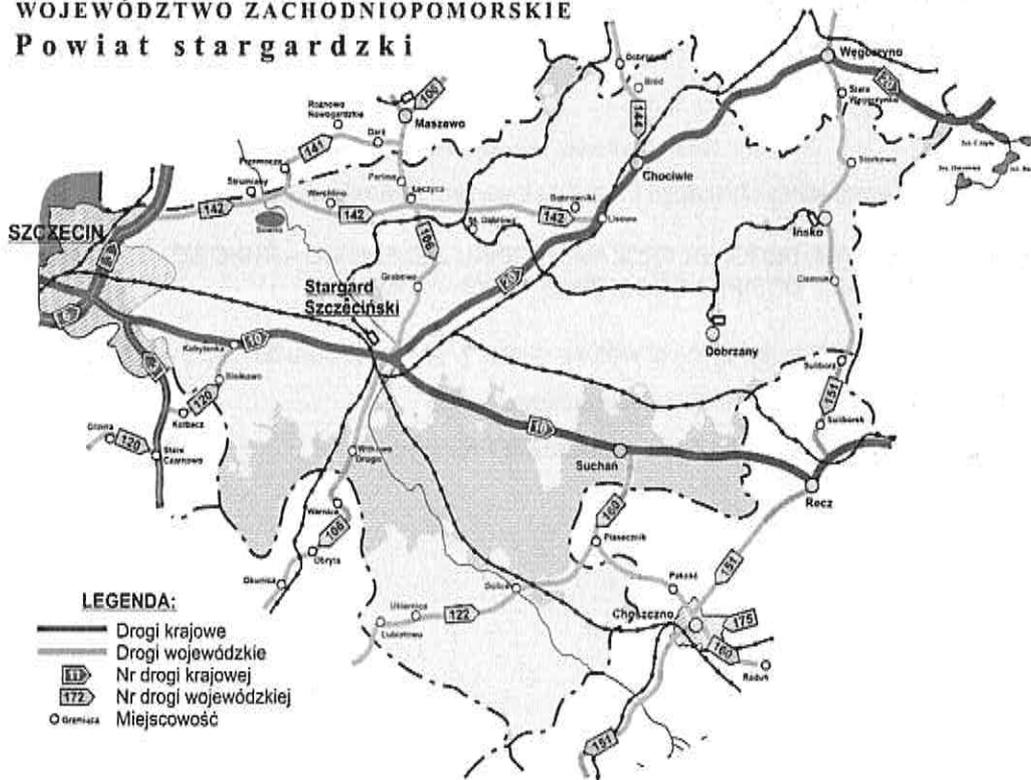
- fragmentu samochodowej mapy Polski:



Rysunek 4 Lokalizacja na tle samochodowej mapy Polski

- mapy sieci dróg wojewódzkich i krajowych województwa zachodniopomorskiego;

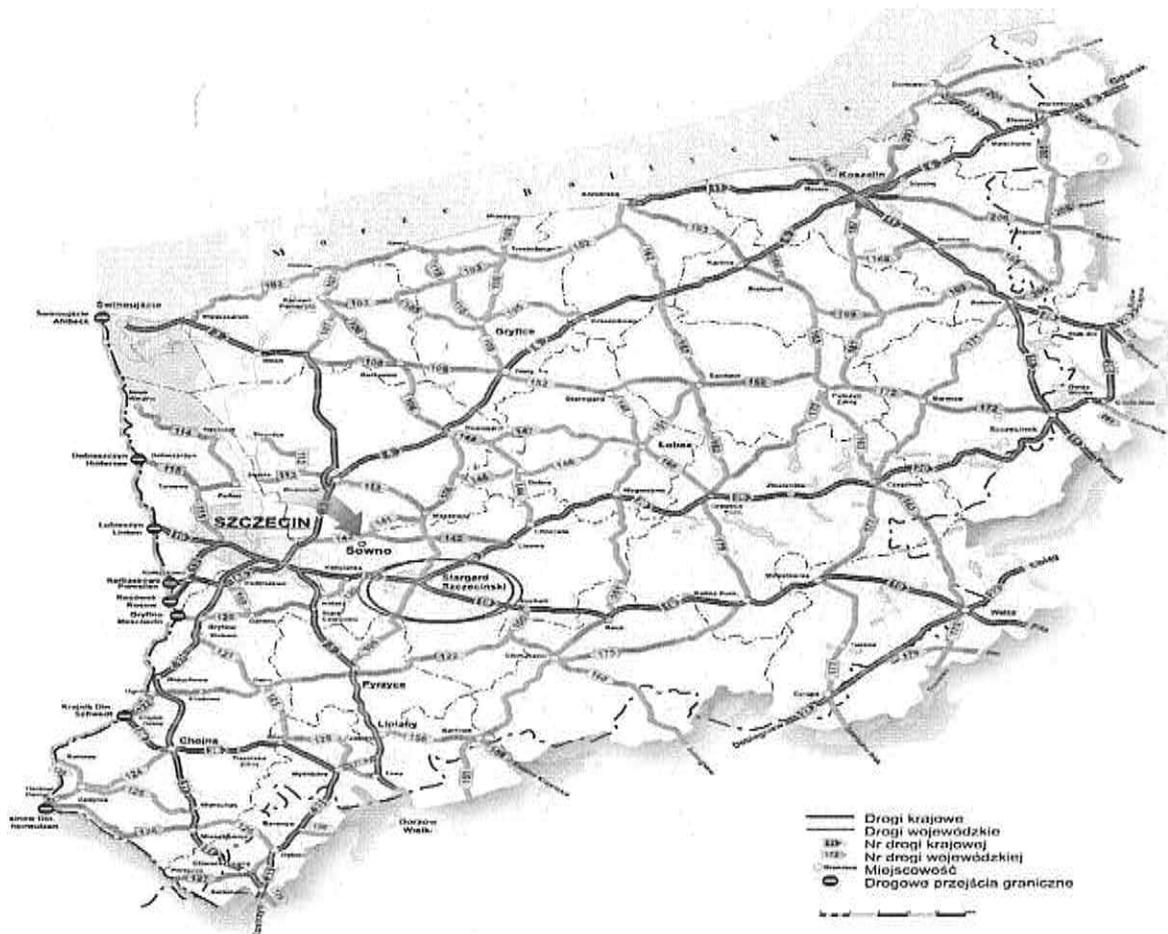
MAPA SIĘCI DRÓG WOJEWÓDZKICH I KRAJOWYCH  
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE  
Powiat stargardzki



PROGRAM INWESTYCJI DLA ZADANIA „PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1703Z NA ODCINKU ZIELENIEWO – KUNOWO – SKALIN – RONDO GOLCZEWO. WYKONANIE ODCINKA DROGI ZIELENIEWO – KUNOWO”

Rysunek 5 Lokalizacja na tle mapy sieci dróg wojewódzkich i krajowych woj. zach.-pom. – powiat stargardzki

- mapy sieć dróg krajowych i wojewódzkich – województwo zachodniopomorskie (całe)



Rysunek 6 Lokalizacja na tle mapy sieci dróg krajowych i wojewódzkich

Inwestycja będąca przedmiotem niniejszego Programu Inwestycji stanowi inwestycję drogową pn.:

**PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1703Z NA ODCINKU ZIELENIEWO – KUNOWO – SKALIN – RONDO GOLCZEWO. WYKONANIE ODCINKA DROGI ZIELENIEWO – KUNOWO”.**

Przedmiotem zadania jest droga powiatowa numer 1703Z na odcinku od km. 0 + 00,0 tj. skrzyżowanie w Zieleniewie do km. 1 + 765 tj. do miejscowości Kunowo.

Obecnie droga powiatowa na odcinku Zieleniewo – Kunowo:



Rysunek 7 Stan istniejący fragmentu drogi – odcinek Zieleniewo-Kunowo

,posiada liczne spękania, koleiny i zniszczenia nawierzchni. Stan drogi jest zły, urządzenia infrastruktury podziemnej w tym przepusty posiadają zbyt małe średnice. Nawierzchnie drogi są zniszczone, brakuje odwodnienia nawierzchni – zimą tworzą się naboje lodowe z powodu braku odwodnienia nawierzchni.

Charakterystyczne parametry drogi:

- droga powiatowa klasy - Z ,
- szerokość jezdni :
- jezdnia jednoprzestrzenna o szer. od 5,1-6,0m – ruch dwukierunkowy
- chodników brak – teren niezabudowany
- pobocza gruntowe, zawyżone szerokości około 1 m
- nawierzchnia jezdni odwadniana powierzchniowo na pobocza i do rowów poprzez istniejące skarpy

Istniejące uzbrojenie terenu: - linie kablowe energetyczne napowietrzne,

- linie kablowe energetyczne ,
- kable telekomunikacyjne –urządzenia podziemne,
- kanalizacja deszczowa w postaci drenów i studzienek łączących istniejące odwodnienie terenów przyległych w terenach niezabudowanych,
- istniejąca sieć wodociągowa głównie w terenach zabudowanych
- istniejące sieci kanalizacji sanitarnej głównie w terenach zabudowanych
- istniejące przepusty pod drogą do przebudowy w ramach odrębnych opracowań

Wzdłuż drogi wykonano odwierty w istniejącej konstrukcji nawierzchni. Na podstawie wykonanych odwiertów stwierdzono, że nawierzchnia posiada typową konstrukcję podatną – warstwy bitumiczne (asfaltowe i smolowe) na podbudowie z brukowca (kamienia polnego) oraz tłuczni kamiennego ( na poszerzeniach i

wyrównaniu), miejscowo stwierdzono stabilizację gruntów cementem oraz chudy beton.

Wykonano również badania ugięć istniejącej konstrukcji nawierzchni, po przeanalizowaniu łącznie uzyskanych wyników stwierdzono, iż istniejąca konstrukcja nawierzchni nie posiada wystarczającej nośności. Reasumując droga na przedmiotowym odcinku jest w bardzo złym stanie technicznym. Z uwagi na brak właściwej konstrukcji podbudowy występują liczne wyrwy, wyboje i zapadnięcia praktycznie na całej szerokości jezdni, co szczególnie się uwidacznia po okresie zimowym. Pojawiające się uszkodzenia są w trybie awaryjnym likwidowane przy użyciu grysu i emulsji asfaltowej co stanowi jedynie rozwiązanie krótkotrwałe.

## **1.2. EFEKT UŻYTKOWY DLA ZWIĘKSZENIA PŁYNNOŚCI RUCHU I POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO.**

W chwili obecnej głównym czynnikiem stanowiącym bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu jest bardzo zły stan techniczny nawierzchni jezdni oraz poboczy. Na całej długości drogi występują liczne wyrwy i wyboje, uszkodzenia krawędzi jezdni oraz miejscowe zapadnięcia jezdni i poboczy. Ponadto na całej powierzchni jezdni występują ubytki lepiszcza i kruszywa, co objawia się brakiem należytej szorstkości nawierzchni i skutkuje wydłużeniem drogi hamowania oraz luźnymi ziarnami kruszywa, które powodują uszkodzenia pojazdów. Z uwagi na brak poboczy o właściwych parametrach technicznych tj. zawyżenie poboczy powstają utrudnienia w odprowadzeniu wód opadowych poza korpus drogowy, co skutkuje powstawaniem zastoin wody na jezdni oraz szybszą degradacją konstrukcji jezdni zwłaszcza w okresie zimowym. Ponadto brak oznakowania poziomego w znaczący sposób obniża poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwłaszcza jeżeli weźmiemy pod uwagę krętość drogi oraz bliskie sąsiedztwo dużego zbiornika wody ( jezioro Miedwie) który powoduje powstawaniem licznych mgieł i zmniejszenie przejrzystości powietrza. Realizacja projektu będzie skutkowała powstaniem drogi o należytych parametrach geometrycznych oraz użytkowych. Wyeliminowane zostaną zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, których przyczyną jest zły stan techniczny nawierzchni jezdni oraz poboczy. Wykonanie nowej nawierzchni jezdni wraz ze wzmocnieniem podbudowy poprawi w znaczący sposób komfort i płynność jazdy. Nowa nawierzchnia jezdni zapewni należyłą szorstkość, co skutkować będzie skróceniem drogi hamowania pojazdów. Nadanie jezdni i poboczom wymaganych przepisami technicznymi parametrów geometrycznych tj. wyprofilowaniem łuków poziomych i pionowych, spadków poprzecznych i podłużnych, szerokości i nośności jest bezpośrednio powiązane z podniesieniem poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, a w szczególności zapewnieniem właściwej skrajni drogowej (poziomej i pionowej), widoczności przy wyprzedzaniu, właściwemu odprowadzeniu wód opadowych poza korpus drogowy. Ponadto nowa równa nawierzchnia jezdni w znaczącym stopniu obniży poziom hałasu i drgań oraz emisji spalin, co jest szczególnie znaczące, jeżeli weźmiemy pod uwagę bezpośrednie sąsiedztwo terenów rekreacyjnych i leśnych oraz strefę ochronną jeziora Miedwie. Przedmiotowa droga będzie biegła przez tereny leśne oraz w bezpośrednim sąsiedztwie dużego zbiornika wodnego (jezioro Miedwie), specyficzny mikroklimat tych okolic charakteryzuje się dość dużą ilością mgieł i zamglań, które powodują lokalne śliskości. Dlatego też, sprawne odprowadzenie wód opadowych poza korpus drogowy jest priorytetem. Wykonanie od nowa przydrożnych rowów odwadniających oraz przepustów pod drogą i zjazdami do przyległych terenów zapewni 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 jesiennie - zimowym. Mając na uwadze zapewnienie należytego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz właściwej skrajni poziomej w zakresie projektowanych robót ujęto usunięcie drzew i krzewów rosnących w bezpośredniej odległości od krawędzi jezdni. Usunięcie przedmiotowych drzew wyeliminuje skutecznie przypadki, w których to nawet drobny błąd kierującego pojazdem powodował bardzo poważne wypadki nawet ze skutkiem śmiertelnym. Wykonanie oznakowania pionowego a zwłaszcza poziomego w znaczący sposób podniesie poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz czytelność przebiegu drogi, zwłaszcza w nocy lub okresie zmniejszonej przejrzystości powietrza. Projektowana przebudowa drogi powiatowej realizowana będzie w granicach istniejącego pasa drogowego. Przebieg drogi powiatowej nie ulegnie zmianie.

### 1.3. CELE ZADANIA ORAZ OCENA EKONOMICZNEJ EFEKTYWNOŚCI.

Celem głównym (strategicznym) zadania jest podniesienie poziomu i jakości życia społeczności Powiatu Stargardzkiego, dzięki intensyfikacji rozwoju bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej na terenie Powiatu, poprzez przebudowę i budowę drogi nr 1703Z na odcinku Zieleniewo-Kunowo-Skalin-Rondo Golczewo. Wykonanie odcinka drogi Zieleniewo-Kunowo.

Celami szczegółowymi zadania są:

#### **1) poprawa bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego na drogach lokalnych gminy na trasie drogi;**

W bezpośrednim oddziaływaniu drogi powiatowej nr 1703Z znajdują się miejscowości: Zieleniewo, Kunowo, Skalin, Koszewo, Koszewko, Wierzchład. Instytucje świadczące usługi publiczne, w tym większość urzędów samorządu powiatowego ma swoje siedziby w mieście Stargard Szczeciński, również siedziba Gminy Stargard Szczeciński znajduje się w tym mieście. Gmina Kobylanka swoją siedzibę ma w miejscowości Kobylanka. Dla mieszkańców powyższych miejscowości droga powiatowa numer 1703Z stanowi 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. Przebudowa drogi znacznie poprawi dostęp lokalnej społeczności do instytucji publicznych, zarówno gminnych jak i powiatu stargardzkiego oraz województwa zachodniopomorskiego. Ponadto, jakość tej drogi ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo i sprawny transport dzieci do zbiorczych gminnych szkół w Kobylance i Stargardzie. Biorąc pod uwagę, iż dla mieszkańców gminy Kobylanka i Stargard Szczeciński 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 opiekę medyczną wysokospecjalistyczną co w tym przypadku stwarza z drogi powiatowej 1703Z ważny szlak komunikacyjny. Droga ta stanowi najkrótsze połączenie dla mieszkańców powyższych miejscowości ze szpitalem powiatowym zlokalizowanym w Stargardzie Szczecińskim, co ma szczególne znaczenie w sytuacjach bezpośredniego zagrożenia życia i zdrowia. Droga powiatowa 1703Z stanowi jeden ze szlaków komunikacyjny, z którego korzystają goście przyjeżdżający z całego kraju na organizowaną corocznie imprezę kulturalną pt. „Miss Miedwia”, „Święto Dyni”, jak również turyści wypoczywający w sezonie letnim w miejscowości Wierzchład, Zieleniewo.

#### **2) rozwój spójnej, funkcjonalnej i efektywnej sieci dróg publicznych w skali lokalnej i regionalnej, podniesienie parametrów użytkowych dróg oraz zwiększenie płynności ruchu na drogach gminy Powiatu Stargardzkiego;**

Droga powiatowa numer 1703Z stanowi połączenie drogi krajowej numer S10 ze Stargardzkim Parkiem Przemysłowym Nowoczesnych Technologii oraz drogą wojewódzką numer 106. Przedmiotowa droga przebiega przez gminę Kobylanka, Stargard Szczeciński oraz miasto Stargard Szczeciński. Jest jedną z głównych tras dojazdu do strategicznych dla rozwoju regionu i województwa zachodniopomorskiego zakładów przemysłowych takich jak Bridgestone, Cargotec, Klippan Safety, Backer OBR, Koegel. Realizacja inwestycji objęta wnioskiem zgodna jest 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 zgodnie z Uchwałą nr XIV/190/11 Rady Powiatu w Stargardzie Szczecińskim z dnia 28.12.2011 r. przedmiotowa droga jest ważnym elementem w sieci dróg powiatu stargardzkiego. Przebudowa drogi powiatowej nr 1703Z poprawi spójność infrastruktury transportowej na tym obszarze. Poprzez przebudowę podniesiona zostanie nośność drogi numer 1703Z, dzięki temu stworzone będzie połączenie drogi krajowej numer S10 z drogą wojewódzką numer 106 o parametrach pozwalających na korzystanie z niej w sytuacjach awaryjnych na któreś z wyżej wymienionych dróg. Ponadto poprawie ulegnie jakość komunikacji drogowej między gminą Kobylanka i gminą Stargard, a także połączenie ze stolicą powiatu Stargardem Szczecińskim, jak i innymi ośrodkami województwa zachodniopomorskiego. Powstanie alternatywne połączenie tej części powiatu Stargardzkiego oraz Pyrzyckiego ze Szczecinem. Nastąpi poprawa na odcinku planowanej przebudowy parametrów technicznych drogi, w szczególności podniesienia nośności drogi oraz równości i szorstkości nawierzchni co poprawi komfort i płynność podróżowania a także podniesie poziomu bezpieczeństwa użytkowników drogi.

Przewiduje się, iż realizacji przedmiotowego zadania spowoduje skrócenie czasu przejazdu pojazdów na trasie Skalin – Kunowo – Zieleniewo o około 10 %. W związku z tym zwiększy się przepustowość drogi a także 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 Zieleniewo – Kunowo spowoduje zmniejszenie natężenia hałasu o około 15 %, co jest szczególnie ważne jeżeli weźmie się pod uwagę, iż droga na tym odcinku przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie terenów rekreacyjnych.

**3) 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;**

Gmina Stargard oraz Gmina Kobylanka położone są między dwoma dużymi ośrodkami gospodarczymi tj. miastem Szczecin i miastem Stargard Szczeciński. W tych ośrodkach oraz bezpośrednim ich otoczeniu funkcjonuje kilka dużych podmiotów gospodarczych o znaczeniu ponadregionalnym. W Stargardzkim Parku Przemysłowym Nowoczesnych Technologii oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie swoje zakłady produkcyjne ulokowały światowe koncerny tj. Bridgestone, Cargotec, Klippan Safety, Backer OBR, Koegel. Droga powiatowa numer 1703Z stanowi najkrótsze połączenia miasta Szczecin ze Stargardzkim Parkiem Przemysłowym Nowoczesnych Technologii, w związku z tym może być po przebudowie brana pod uwagę jako jedna z głównych tras po której będzie się odbywał transport towarów oraz produktów dla przedmiotowych zakładów. Ponadto firma Cargotec lokalizując swój zakład wskazał, jako warunek konieczny zapewnienie możliwości transportu drogą numer 1703Z na kierunku do portu w Szczecinie ładunków ponadnormatywnych tj. produktów wytwarzanych w tym zakładzie, których gabaryty ze względów technologicznych przekraczają wielość normatywne.

W bezpośrednim oddziaływaniu przedmiotowej inwestycji na drodze powiatowej nr 1703Z znajdują się miejscowości: Zieleniewo, Kunowo, Skalin, Koszewo, Koszewko, Wierzchłąd. 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

PROGRAM INWESTYCJI DLA ZADANIA „PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1703Z NA ODCINKU ZIELENIEWO – KUNOWO – SKALIN – RONDO GOLCZEWO. WYKONANIE ODCINKA DROGI ZIELENIEWO – KUNOWO”

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 1703Z Zieleniewo – Kunowo – Skalin – rondo Golczewo dla rozwoju obszarów wiejskich wzrasta tym bardziej, iż na tym terenie nie funkcjonują połączenia kolejowe. Droga powiatowa numer 1703Z ma zatem dla mieszkańców przedmiotowych miejscowości znaczenie nie tylko lokalne, zapewniające dostęp do większych miast, ale również regionalne i ponadregionalne – gwarantujące dostęp do drogi krajowej numer S10 oraz wojewódzkiej nr 106. Przeprowadzenie inwestycji pozwoli zatem przeciwdziałać marginalizacji obszarów wiejskich.

Ocena ekonomicznej efektywności przedstawiona została w pkt. 8 niniejszego Programu Inwestycji.

## 2. ZAKRES RZECZOWY INWESTYCJI. STAN PO REALIZACJI INWESTYCJI.

Efektym działań Powiatu Stargardzkiego w dłuższej perspektywie czasowej ma być przebudowa całego odcinka drogi 1703 Z na odcinku Zieleniewo – Kunowo – Skalin- rondo Golczewo na długości około 8 km wraz z przebudową istniejących obiektów inżynierskich (przepustów) znajdujących się w pasie drogi oraz budową i przebudową kanalizacji deszczowej i oświetlenia w terenach zabudowanych.

Zakres prac obejmuje prace w przyjętym lokalnie kilometrażu drogi:

Początek 0+000 – Koniec 7+318.

Realizacja działań Powiatu podzielona została na etapy:

- 1) Etap „A” - początek drogi tj. skrzyżowanie z dawną drogą krajową numer 10 do terenu zabudowanego m. Kunowo w km opracowania 0+000 -1+764,80
- 2) Etap „B” – przejście przez miejscowość Kunowo w km opracowania 1+764,8 - 3+453
- 3) Etap „C” – na odcinku od miejscowości Kunowo do miejscowości Skalin w km opracowania 3+453 - 4+328
- 4) Etap „D” – przejście przez miejscowość Skalin w km opracowania 4+328 - 5+200
- 5) Etap „E” – na odcinku od miejscowości Skalin do wejścia w rondo Golczewo w km opracowania 5+200 – 7+318.

W dalszej części niniejszego działu opisano jedynie rozwiązania dla etapu A będącego w przedmiocie zainteresowania niniejszego programu inwestycji.

Z uwagi na zakres uszkodzeń oraz ich rodzaj praktycznie wymagany jest wykonanie przebudowy drogi wraz z wykonaniem wzmocnienia podbudowy i nowej nawierzchni jezdni na całym odcinku drogi. Ponadto niezbędnym jest wykonanie na tym odcinku właściwego odwodnienia korpusu drogowego, celem zabezpieczenia drogi przed przedwczesnym zniszczeniem konstrukcji jezdni oraz zapewnieniem należytego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ramach zadania inwestycyjnego przewiduje się do wykonania:

- przebudowę drogi na odcinku o długości 1765 m;
- przebudowę 2 przepustów drogowych;

Droga na wnioskowanym odcinku została zaprojektowana jak dla klasy G tj. główna

- kategoria ruchu KR-3
- dopuszczalny nacisk osi na jezdnię 115 KN
- jezdnia jednoprzestrzenna dwukierunkowa o szerokości 6,0 m , zasadnicza szerokość pasa ruchu 3,0 m
- pobocza gruntowe o szerokości 1,25 m ulepszone kruszywem
- zjazdy do przyległych nieruchomości z mas mineralno – bitumicznych
- przepusty pod drogą z rur karbowanych

Konstrukcja podstawowa przebudowywanej drogi:

- 4 cm warstwa ścieralna z mieszanki grysowo-mastyksowej SMA 11 dla KR3-6 ,
- 5 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W od KR3 ,
- min. 3 cm warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W od KR3 ,
- 12 cm podbudowa z mieszanki mineralno -cementowo- emulsyjnej MCE

- Istniejące podłoże podbudowa z kruszywa lub bruku

Zjazdy:

- 8 cm kostka brukowa betonowa typu polbruk
- 5cm podsypka cem.-piaskowa 1:4
- 15 cm kruszywo łamane 0-31,5 mm stabilizowane
- 10 cm warstwa z piasku

Zjazdy bitumiczne:

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S,
- 4 cm warstwa wyrównawczo - wiążąca z betonu asfaltowego AC16W,
- 15 cm kruszywo łamane 0-31,5 mm stabilizowane
- 10 cm podsypka piaskowa

Pobocza:

-pobocza gruntowe

Wyrównanie podłoża gruntowego, wykonanie poboczy z warstw kruszywa naturalnego o uziarnieniu 0-31,5mm, zagęszczenie.

Odprowadzenie wód opadowych nastąpi powierzchniowo do przyległych rowów. W celu odprowadzenia wód ze ścieków do rowów zaprojektowano ścieki skarpowe, które zapobiegą wymywaniu skarp. Zaprojektowano ścieki przykrawędziowe-korytkowe z elementów prefabrykowanych.

Na trasie przebudowywanej drogi powiatowej przewidziano wykonanie przepustów pod zjazdami z drogi powiatowej przecinających przydrożne rowy melioracyjne istniejącej projektowane. Zaprojektowano przepusty z rur PE-HD DN400.

Zestawienie

W związku z przebudową drogi zachodzi konieczność wycinki drzew i krzewów. Prace te są konieczne do uzyskania prawidłowej szerokości skrajni drogowej.

### 3. DANE O PLANOWANYCH EFEKTACH RZECZOWYCH INWESTYCJI

Tabela 1 Efekty rzeczowe inwestycji

Lp	Efekt rzeczowy	Jednostka miary	Ilość
1.	Przebudowa drogi	mb	1765
2.	Przebudowa przepustów drogowych	szt.	2
3.	Kategoria ruchu	KR	KR3
4.	Pobocza gruntowe ulepszone kruszywem szerokości 1,25	mb	3530
5.	Szerokość jezdni	mb	6,0

#### 4. HARMONOGRAM, OKRES REALIZACJI ZADANIA

Inwestor posiada kompletną dokumentację budowlaną, w branży drogowej i kanalizacyjnej opracowaną przez Pracownię Projektową i Nadzory EBE Edyta Boczek, ul. Kochanowskiego 10/5, 78 – 200 Białogard. Realizacja projektu odbywać się będzie w oparciu o decyzję - zgodę na realizacji inwestycji drogowej. Stosowny wniosek w tej sprawie złożony został przez inwestora do Starostwa Powiatowego w Stargardzie Szczecińskim w dniu 27 września 2011 r.

**Decyzja nr 5/2011 z dnia 23.12.2011 r. nr wydana została przez Starostę Stargardzkiego** zgodnie z art.11a ust. 1 w związku z art. 11f ust. 1,2 art. 12 ust. 1 – 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (j.t. Dz. U. Nr 193, poz. 1194 z 2008 r. ze zm.), art. 42, ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z poen. Zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz.U. z 2000 r., Nr 98, poz. 1071 ze zm.

W/w decyzja uregulowała wszystkie kwestie praw do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.

Dla realizacji inwestycji wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

**Decyzja środowiskowa wydana została w dniu 18 lipca 2011** (znak pisma: GNR: 6220.2.20011) przez Wójta Gminy Stargard Szczeciński. Decyzja stwierdziła brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Decyzja wydana została zgodnie z zapisami art. 153 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008, Nr 199, poz. 1227), na podstawie art. 46a ust.7 pkt.4 oraz ust. 8 w związku z art.46 ust. 1, pkt 1, art. 48 i art. 56 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2008r. Nr 25, poz. 150 z późniejszymi zmianami) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późniejszymi zmianami), §3 ust.1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem, przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. Nr 257, poz. 2573, z późniejszymi zmianami).

Fragment omawianej drogi pomiędzy Zieleniewem i Kunowem, na odcinku do rowu melioracyjnego do Kunowa, znajduje się w granicach:

-obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Jezioro Miedwie i Okolice" PLB320005,

-specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 „Dolina Płoni i Jezioro Miedwie" PLH320006. Z powyższymi obszarami Natura 2000 znikomy fragment omawianej drogi styka się po stronie południowej terenów zabudowanych miejscowości Kunowo.

Inwestor ma wydane zaświadczenie od organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów NATURA 2000, w tym przypadku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie.

Tym samym inwestycja jest przygotowana do realizacji pod względem prawnym.

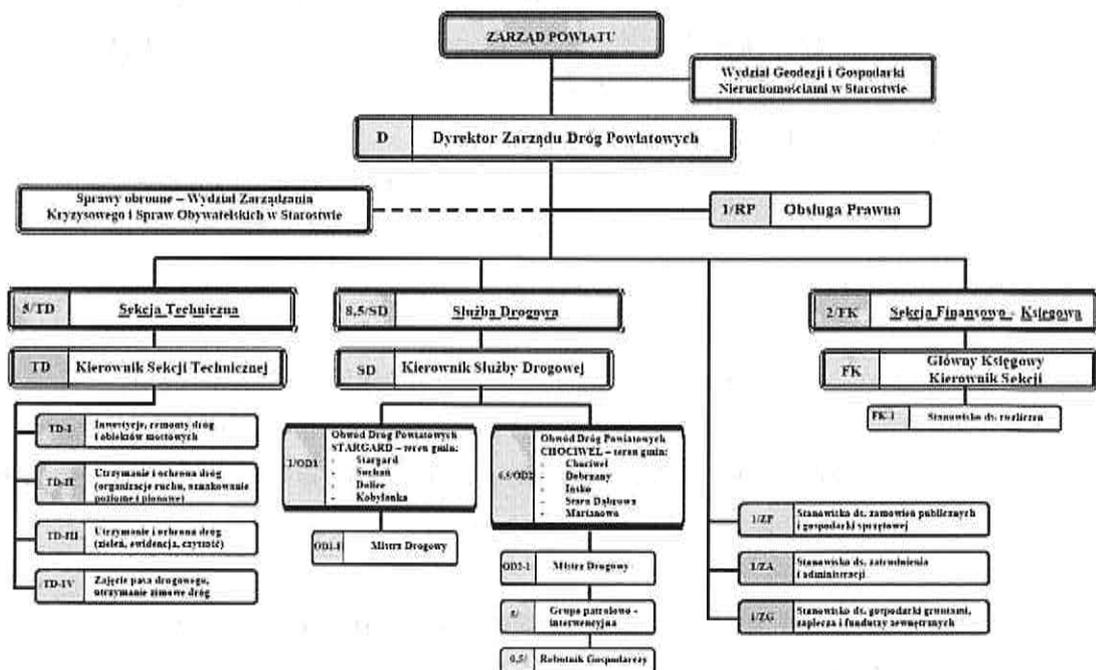
Nie przewiduje się możliwości realizacji inwestycji w etapach.

Zgodnie z założeniami NPPDL 2012-2015 inwestycja realizowana będzie w ciągu 1 roku – roku 2013.

Wdrażaniem projektu zajmować się będzie Beneficjent. Bezpośrednio zarządzanie cyklem projektu inwestycyjnego powierzone zostanie jednostce organizacyjnej, jaką jest Zarząd Dróg Powiatowych w Stargardzie Szczecińskim.

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

**SCHEMAT ORGANIZACYJNY ZARZĄDU DRÓG POWIATOWYCH  
W STARGARDZIE SZCZECIŃSKIM**



Rysunek 8 Schemat organizacyjny Zarządu Dróg Powiatowych w Stargardzie Szczecińskim

Zarządzanie finansami zajmuje się Główny Księgowy - Kierownik Sekcji Finansowo - Księgowej.

Kwestie techniczne powierzone zostały odpowiednio Kierownikowi Sekcji Technicznej, Sekcji Planowania i Zamówień Publicznych oraz dwóm obwodom drogowym.

Nadzór prawny nad działalnością zapewnia umieszczony w strukturze organizacyjnej beneficjenta radca prawny.

Kierownikiem projektu z ramienia beneficjenta będzie kierownik Sekcji Technicznej.

Rolą kierownika projektu będzie:

- bezpośredni nadzór nad realizacją założeń projektu (celów)
- nadzór nad zgodnością realizacji prac budowlanych z wnioskiem aplikacyjnym i dokumentacją techniczną
- monitoring osiągnięcia wskaźników produktu i rezultatu

PROGRAM INWESTYCJI DLA ZADANIA „PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1703Z NA ODCINKU ZIELENIEWO – KUNOWO – SKALIN – RONDO GOLCZEWO. WYKONANIE ODCINKA DROGI ZIELENIEWO – KUNOWO”

- współpraca z innymi osobami odpowiedzialnym za zarządzanie realizowanym projektem
- nadzór nad promocją projektu
- rozliczenie oraz całkowite zakończenie projektu.

Pozostałe osoby odpowiedzialne za zarządzanie realizowanym projektem odpowiadać będą lub pełnić następujące funkcje:

Osoba nr 1 – funkcja wspomagająca kierownika projektu, jego zastępcą odpowiedzialny za rozliczenie projektu

Osoba nr 2 – przygotowanie wniosków o płatność

Osoba nr 3 – nadzór nad promocją projektu oraz przygotowania i przeprowadzenie procedur udzielenia zamówienia na wykonawstwo robót budowlanych i pełnienia funkcji inspektora nadzoru.

Obsługa finansowa projektu prowadzona będzie przez głównego księgowego Powiatowego Zarządu Dróg w Stargardzie Szczecińskim, który współpracować będzie z kierownikiem projektu.

Kierownik wraz z zespołem dysponuje odpowiednim zapleczem oraz zasobami technicznymi zapewniającymi sprawną realizację oraz rozliczenie projektu.

W siedzibie ZDP znajdują się takie urządzenia jak:

- komputer,
- drukarka,
- skaner,
- kserokopiarka
- inne urządzenia stosowane w pracy w każdym urzędzie gminy czy starostwie powiatowym.

Biura wyposażone są w stały dostęp do Internetu oraz mają co najmniej jedną linię telefoniczną.

Kadra beneficjenta stale uczestniczy w różnego rodzaju szkoleniach mających na celu podwyższanie swoich umiejętności i kwalifikacji związanych z zarządzaniem cyklem projektu inwestycyjnego.

**Zarząd Dróg Powiatowych w Stargardzie Szczecińskim** (jednostka wdrażająca projekt/operator projektu), działa na podstawie:

1. Uchwała nr V/34/99 Rady Powiatu Stargardzkiego z dnia 2 marca 1999 w sprawie utworzenia jednostki organizacyjnej powiatu.
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2004r.,Nr 204 poz. 2086 z późn. zm.)
3. Ustawa z dnia 05 czerwca 1998 o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2001 r., Nr 142, poz. 1592, z późn. zm.)
4. Ustawa z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2005r. Nr 249, poz. 2104, z późn. zm.),

Do zadań Zarządu 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.

PROGRAM INWESTYCJI DLA ZADANIA „PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1703Z NA ODCINKU ZIELENIEWO – KUNOWO – SKALIN – RONDO GOLCZEWO. WYKONANIE ODCINKA DROGI ZIELENIEWO – KUNOWO”

- Utrzymanie 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.
- Koordynacja 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 bezpośrednie 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.
- Koordynacja 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 .

PROGRAM INWESTYCJI DLA ZADANIA „PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1703Z NA ODCINKU ZIELENIEWO – KUNOWO – SKALIN – RONDO GOLCZEWO. WYKONANIE ODCINKA DROGI ZIELENIEWO – KUNOWO”

- 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.

Przyjęty sposób wdrażania projektu, wskazuje na hierarchiczne podejmowanie decyzji w trakcie wdrażania projektu.

Czynności podejmowane przez poszczególne osoby odpowiedzialne za wdrożenie projektu weryfikowane będą przez kierownika projektu.

Postęp pracy związany z realizacją projektu, definiowania i weryfikowania punktów kontrolnych prowadzony będzie za pomocą:

- stworzonego w porozumieniu z wykonawcą robót budowlanych harmonogramu rzeczowo-finansowego realizacji projektu w układzie miesięcznym,
- narad koordynacyjnych – co tygodniowych – na których omawiane będą wszelkie kwestie związane z realizacją projektu oraz w razie potrzeby podejmowane będą decyzje rozwiązujące napotkane problemy,
- działań inspektora nadzoru – czuwającego nad zgodnością realizacji projektu z przepisami prawa budowlanego oraz sporządzonym harmonogramem rzeczowo-finansowym,
- działań autora projektu – zapewniającego nadzór nad prawidłowością wykonywania prac budowlanych zgodnie z dokumentacją techniczną.

W momencie zakończenia prac budowlanych wykonawca zgłosi odrębnym pismem skierowanym do inwestora oraz inspektora nadzoru zakończenie wszelkich robót budowlanych. Odbiór pracy nastąpi przez protokółarne odebranie prac. Stroną protokołu odbioru będzie inwestor (jego przedstawiciele), wykonawca robót budowlanych oraz inspektor nadzoru i autor projektu.

W tabeli poniżej przedstawiono harmonogram rzeczowy realizacji inwestycji.

Tabela 2 Harmonogram realizacji inwestycji, uwzględniający terminy zakończenia poszczególnych elementów lub rodzaju robót w roku 2013

HARMONOGRAM RZECZOWY REALIZACJI ZADANIA W ROKU 2013		
Lp.	Elementy i rodzaje robót	Termin realizacji
1	Przebudowa drogi na odcinku Zieleniewo – Kunowo o długości 1765 m	30.10.2013 r.
2	Przebudowa 2 przepustów drogowych	30.10.2013 r.
3	Nadzór ( inwestycyjny, archeologiczny itp. )	30.10.2013 r.
4	Tablice informacyjne	30.10.2013 r.

## 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: **3 500 000,00 zł.**

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

Zgodnie z wytycznymi NPPDL 2012-2015 koszty objęte programem inwestycji zaliczane są do kosztów kwalifikowanych.

Kalkulacja kosztów przedstawiona została w tabeli poniżej:

Tabela 3 Szczegółowa kalkulacja kosztów inwestycji

WARTOŚĆ KOSZTORYSOWA REALIZACJI ZADANIA W ROKU 2013		
Lp.	Elementy i rodzaje robót	Koszt kwalifikowane (z VAT w zł)
1	Przebudowa drogi na odcinku Zieleniewo – Kunowo o długości 1765 m	3 195 000,00
2	Przebudowa 2 przepustów drogowych	258 000,00
3	Nadzór ( inwestycyjny, archeologiczny itp. )	45 000,00
4	Tablice informacyjne	2 000,00
<b>Ogółem:</b>		<b>3 500 000,00</b>
<b>Ogółem bez vat 23%</b>		<b>2 845 528, 46</b>
<b>Wartość podatku vat 23%</b>		<b>654 471,54</b>

## 6. ŹRÓDŁO FINANSOWANIA ZADANIA

Zadanie współfinansowane będzie z budżetu państwa w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych 20012-2015, edycja 2013. Program dotyczy dróg gminnych i powiatowych.

Zgodnie z Uchwałą 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" § 3 łączne wydatki budżetowe na realizację programu wyniosą 3 200 000 000 zł. Na podstawie §4 Program realizuje minister właściwy do spraw administracji publicznej.

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 (Dz. U. z 2010 r. Nr 80, poz. 526 i Nr 127, poz. 857) 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 (Dz. U.Nr 53, poz. 435).

Programem objęte są zadania publiczne wykonywane przez gminy i powiaty, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r.Nr 142, poz. 1591, z późn. zm.4)) oraz ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1592, z późn. zm.

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 (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm

Zgodnie z Zarządzeniem nr 26/2012 Dyrektora Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie z dnia 2 kwietnia 2012 roku w sprawie nadania numerów drogom powiatowym na terenie województwa zachodniopomorskiego droga objęta programem inwestycji aktualnie posiada numer 1703Z:

Nazwa drogi - przebieg	Ulice w ciągu drogi	Dotychczasowy nr drogi	Nowy nr drogi
Zieleniewo - Kunowo - Skalin - rondo Golczewo	-	1711Z	1703Z

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 (Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623, z późn. zm.7)) 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 (Dz. U. Nr 43, poz. 430 oraz z 2010 r. Nr 65, poz. 407).

Na dotacje w latach 2012-2015 przeznaczone zostaną wydatki budżetu państwa w łącznej kwocie 3.200.000.000 zł. W latach 2013-2015 z budżetu państwa przeznaczone zostaną na dotacje corocznie wydatki w kwocie 1.000.000.000 zł.

PROGRAM INWESTYCJI DLA ZADANIA „PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1703Z NA ODCINKU ZIELENIEWO – KUNOWO – SKALIN – RONDO GOLCZEWO. WYKONANIE ODCINKA DROGI ZIELENIEWO – KUNOWO”

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

W województwie zachodniopomorskim wydatki budżetu, w skazanym okresie, przeznaczone zostaną w wysokości: 54 880 000 zł.

Dotacja na dofinansowanie zadania udzielana jest w wysokości nieprzekraczającej 30 % kosztów jego realizacji. 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 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.

Przedmiotem dofinansowania może być w danym roku budżetowym wyłącznie jeden projekt inwestycyjny zgłoszony przez zarządcę drogi gminnej i dwa projekty zgłoszone przez powiat.

**Rodzaje zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Programu:**

- przebudowa i remont dróg (m.in.: przebudowa drogi gruntowej na drogę o nawierzchni twardej, zmiana geometrii drogi, podniesienie nośności konstrukcji, poprawa równości i szorstkości nawierzchni). Przy realizacji tego typu inwestycji konieczne będzie spełnienie wymogów wynikających z ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.) i dołączenie do wniosku o dofinansowanie zgłoszenia przebudowy lub pozwolenia na budowę (ostateczne);
- budowa drogi. Przy realizacji tego typu inwestycji konieczne będzie dołączenie do wniosku o dofinansowanie zgłoszenia lub pozwolenia na budowę (ostateczne);
- działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego dróg istniejących (m.in.: wyposażenie dróg w rozwiązania i elementy wyposażenia dróg poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego: budowa chodników, budowa azyli dla pieszych, fizyczne separowanie ruchu pieszych od ruchu pojazdów, sygnalizacje świetlne, rozdzielanie kierunków ruchu, montaż barier ochronnych, poprawa jakości oznakowania poziomego i pionowego, dodatkowe oznakowanie niebezpiecznych luków poziomych).

Poniżej przedstawiono harmonogram realizacji Programu w roku ogłoszenia naboru 2012 i realizacji – 2013.

Tabela 4 Harmonogram realizacji NPPDL, edycja 2012-2013

HARMONOGRAM REALIZACJI PROGRAMU, EDYCJA 2012-2013	
1.09.2012r.	Ogłoszenie w Internecie o naborze wniosków w ramach Programu Wieloletniego na 2012r.
1.09 – 03.10.2012 r.	Nabór wniosków na rok 2013
do 31.10.2012 r.	Rozpatrywanie i ocena wniosków przez komisje wojewódzkie; Ogłoszenie przez wojewodów list rankingowych wniosków
do 14.11.2012 r.	Zgłaszanie przez wnioskodawców zastrzeżeń do list rankingowych
do 30.11.2012 r.	Rozpatrywanie ich przez komisje wojewódzkie
do 20.12.2012 r.	Zatwierdzenie list rankingowych 2012 r. przez MAiC

PROGRAM INWESTYCJI DLA ZADANIA „PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1703Z NA ODCINKU ZIELENIEWO – KUNOWO – SKALIN – RONDO GOLCZEWO. WYKONANIE ODCINKA DROGI ZIELENIEWO – KUNOWO”

do 31.12.2013 r.	<b>Realizacja zadań, wykorzystanie dotacji i jej rozliczenie.</b>
do 31.01.2014 r.	Przekazanie sprawozdań z wykorzystania dotacji Wojewodzie Zachodniopomorskiemu

### 6.1. SPOSÓB UDZIELENIA DOTACJI CELOWEJ NA REALIZACJĘ ZADANIA

Dotacja na sfinansowanie zadania wynosić będzie 30% kosztów inwestycji. Jednostki samorządu terytorialnego mogą otrzymywać dotację na dofinansowanie zadań własnych, przy czym wysokość dotacji nie może przekroczyć 30 % kosztów realizacji zadania.

Przedmiotem dofinansowania może być w danym roku budżetowym wyłącznie jeden projekt inwestycyjny zgłoszony przez zarządcę drogi gminnej.

Dofinansowanie jednego projektu ze środków Programu nie może przekroczyć kwoty 3 mln złotych rocznie.

### 6.2. SPOSÓB ZABEZPIECZENIA WKŁADU WŁASNEGO PRZEZ INWESTORA

Na podstawie danych zawartych w pkt. 6. / 6.1. wysokość wkładu własnego Powiatu Stargardzkiego ustalono w kwocie 2 450 000, 00 zł.

Wartość dotacji w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych – Etap II wyliczono w kwocie: 1 050 000,00 zł.

Środki na realizację inwestycji zabezpieczone będą w uchwale budżetowej na rok 2013.

WKŁAD WŁASNY	WNIOSKOWANA DOTACJI	ŁĄCZNIE
2 450 000,00	1 050 000,00	3 500 000,00
70	30	udział w kosztach (%)
Jeden milion pięćdziesiąt tysięcy złotych		dotacja słownie

Wkład własny inwestora współfinansowany będzie kwotą 50 000,00 zł w ramach umowy partnerskiej zawartej między Powiatem Stargardzkim a Gminą Kobylanka.

Na podstawie paragrafu 4 zawartego porozumienia gmina jako partner zadania, zgodnie z art. 220 ust.1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2009 r. nr 157, poz. 1240 z późn. zm.) przekaże na realizację zadania kwotę w wysokości: 50 000 zł.

Zgodnie z paragrafem 3 Powiat jako lider zabezpieczy w budżecie 2013 r. kwotę: 2 400 000 zł.

Zgodnie z porozumieniem inwestorem zadania będzie Powiat, z upoważnienia którego realizatorem umowy będzie wskazany wcześniej w programie inwestycji Zarząd Dróg Powiatowych w Stargardzie Szczecińskim.

Do zadań Inwestora należeć będzie:

- uzyskanie koniecznych uzgodnień i zezwoleń na wykonanie robót;
- 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;
- podpisanie umowy z Wykonawcą robót;

PROGRAM INWESTYCJI DLA ZADANIA „PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1703Z NA ODCINKU ZIELENIEWO – KUNOWO – SKALIN – RONDO GOLCZEWO. WYKONANIE ODCINKA DROGI ZIELENIEWO – KUNOWO”

- bieżąca informacja o stanie zaawansowania robót;
- nadzór techniczny nad prowadzonymi robotami;

Tym samym szczegółowy plan sposobu zabezpieczenia wkładu własnego przez inwestora wyglądać będzie następująco:

WKŁAD WŁASNY	WNIOSKOWANA DOTACJI	ŁĄCZNIE
<b>2 450 000,00</b> w tym: Gmina Kobylanka – 50 000,00 zł	<b>1 050 000,00</b>	<b>3 500 000,00</b>
<b>70</b>	<b>30</b>	<b>udział w kosztach (%)</b>

## 7. UTRZYMANIE TRWAŁOŚCI INWESTYCJI

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

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.
- Utrzymanie 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 Zarządami Gmin w sprawach związanych z gospodarką na drogach, a w szczególności poprawą ich stanu technicznego
- Opracowanie wielkości potrzeb materiałowych na utrzymanie dróg i mostów

PROGRAM INWESTYCJI DLA ZADANIA „PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1703Z NA ODCINKU ZIELENIEWO – KUNOWO – SKALIN – RONDO GOLCZEWO. WYKONANIE ODCINKA DROGI ZIELENIEWO – KUNOWO”

- 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 , Kobylanka , 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.

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

rozsypywacz 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 sprostą on wymaganiom związanym z utrzymaniem infrastruktury – produktów projektu.

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

Nie dotyczy.

## 8. OCENA EKONOMICZNA EFEKTYWNOŚCI INWESTYCJI

### 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).

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.

Opracowując skoroszyty obliczeniowe kierowano się potrzebami i specyfiką projektu, a także sugestią zawartą w wytycznych do sporządzania analiz programów inwestycyjnych w ramach NPPDL 2012-2015. W skoroszytach 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 skoroszytcie 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 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-letach 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 2012 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 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 zostały wyeliminowany 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

Tabela 5 Przyjęte założenia dotyczące nakładów inwestycyjnych na realizację projektu.

Elementy i rodzaje robót	Koszt realizacji w tysiącach złotych z VAT
PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1703Z NA ODCINKU ZIELENIEWO – KUNOWO – SKALIN – RONDO GOLCZEWO. WYKONANIE ODCINKA DROGI ZIELENIEWO – KUNOWO	3 500,00

## 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.

PROGRAM INWESTYCJI DLA ZADANIA „PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1703Z NA ODCINKU ZIELENIEWO – KUNOWO – SKALIN – RONDO GOLCZEWO. WYKONANIE ODCINKA DROGI ZIELENIEWO – KUNOWO”

Tabela 6 Wartości przypadające na poszczególne rezultaty.

1	Wyszczególnienie	Jedn.	Rok po
			oddaniu
1	Wartość przypadająca na rezultat: "oszczędność kosztów czasu w przewozach pasażerskich"	tyś./zł	0,98
2	Wartość przypadająca na rezultat: "oszczędność kosztów czasu w przewozach towarowych"	tyś./zł	21,82
3	Wartość przypadająca na rezultat: "Średniodobowy ruch pojazdów"	poj/dobę	1,10

Zmiana kosztów eksploatacyjnych ogółem wywołana realizacją projektu przedstawiona jest w rachunku wyników. Szczegóły Kalkulacji rachunku wyników zawiera skoroszyt Excel załączony do programu inwestycyjnego dla zadania.

Tabela 7 Rachunek wyników

Lp.	Wyszczególnienie	Jedn.	Rok bazowy	Okres realiz.	Okres referencyjny					
			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
A.	Przychody netto ze sprzedaży	tys. zł	0	0	0	0	0	0	0	0
B.	Koszty operacyjne	tys. zł	0,0	87,5	87,5	-373,6	93,5	93,5	93,5	-255,1
B.1	w tym amortyzacja	tys. zł	0,0	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5
C.	Zysk (strata) ze sprzedaży (A-B)	tys. zł	0,0	-87,5	-87,5	373,6	-93,5	-93,5	-93,5	255,1
D.	Pozostałe przychody operacyjne	tys. zł	0	0	43,8	-186,8	46,7	46,7	46,7	-127,6
E.	Pozostałe koszty operacyjne	tys. zł	0	0	0	0	0	0	0	0
F.	Zysk (strata) z działalności operacyjnej (C+D-E)	tys. zł	0,0	-87,5	-43,8	186,8	-46,7	-46,7	-46,7	127,6
G.	Przychody finansowe	tys. zł	0	0	0	0	0	0	0	0
H.	Koszty finansowe	tys. zł	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
I.	Zysk (strata) z działalności gospodarczej (F+G-H)	tys. zł	0,0	-87,5	-43,8	186,8	-46,7	-46,7	-46,7	127,6
J.	Wynik zdarzeń nadzwyczajnych	tys. zł	0	0	0	0	0	0	0	0
K.	Zysk (strata) brutto (I+/- J)	tys. zł	0,0	-87,5	-43,8	186,8	-46,7	-46,7	-46,7	127,6
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	-87,5	-43,8	186,8	-46,7	-46,7	-46,7	127,6

#### 8.4. PRZEPIŁY WY FINANSOWE PROJEKTU

Przeptywy finansowe projektu dla rachunku różnicowego (koszty dla W1 minus W0) przedstawiono szczegółowo i zobrazowano w załączonym skoroszycie EXCEL. Jak z zestawienia wynika, w roku projekcji – 2013 r. przedsięwzięcie posiada źródła finansowania. Przeptywy finansowe potwierdzają, że Inwestor tj. podmiot odpowiedzialny za wdrożenie projektu zapewnia przeprowadzenie inwestycji w zakładanym czasie przy założeniu

PROGRAM INWESTYCJI DLA ZADANIA „PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1703Z NA ODCINKU ZIELENIEWO – KUNOWO – SKALIN – RONDO GOLCZEWO. WYKONANIE ODCINKA DROGI ZIELENIEWO – KUNOWO”

uzyskania dofinansowania w ramach NPPDL 2012-2015. Z uwagi na wymogi NPPDL 2012-2015 dotyczące realizacji projektów w jednym roku budżetowym zrezygnowano z analizy zdolności inwestycyjnej inwestora.

Tabela 8 Przepływy finansowe w roku realizacji – 2013.

Lp.	Wyszczególnienie	Jedn.	Rok bazowy	Okres realizacji
			2012	2013
0	Gotówka - stan początkowy	tys. zł	0,00	0,00
<b>1</b>	<b>Źródła pochodzenia środków</b>	<b>tys. zł</b>	<b>0,00</b>	<b>3 500 000,00</b>
1.1	Środki własne inwestycyjne	tys. zł		
1.2	Kredyty i pożyczki inwestycyjne	tys. zł		
1.3	Dotacje	tys. zł		1 050 000,00
1.4	Przychody z eksploatacji projektu	tys. zł		
1.5	Środki własne bieżące	tys. zł		2 400 000,00
1.6	Kredyty i pożyczki obrotowe	tys. zł		0
1.7	Inne źródła	tys. zł		50 000,00
<b>2</b>	<b>Wykorzystanie środków</b>	<b>tys. zł</b>	<b>0,00</b>	<b>3 500 000,00</b>
2.1	Nakłady inwestycyjne	tys. zł		3 500 000,00
2.2	Koszty eksploatacyjne (bez amortyzacji)	tys. zł		
2.3	Splaty kredytów i pożyczek	tys. zł		
2.4	Odsetki i prowizje od obligacji	tys. zł		
2.5	Podatki	tys. zł		
2.6	Zapotrzebowanie na kapitał obrotowy	tys. zł		0,00
2.7	Inne wykorzystanie (wykup obligacji)	tys. zł		
<b>3</b>	<b>Zmiana stanu środków pieniężnych</b>	<b>tys. zł</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
4	Gotówka - stan końcowy	tys. zł	0,00	0,00

### 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 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 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 gmin Powiatu Stargardzkiego;**
4. **zwiększa obroty podmiotów gospodarczych zlokalizowanych na obszarze całego powiatu (dostawcy surowców żywnościowych, środków higieny osobiste, środków czystości, etc.);**
5. **generuje nowe miejsca pracy.**

Tabela 9 Wskaźniki ENPV, EIRR, B/C

ENPV/C - ekonomiczna wartość netto inwestycji	ERR/C - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu	Wskaźnik B/C
1 050 100 zł	Wartość	2,02
	3,2	

Wskaźnik ekonomicznej efektywności inwestycyjnej ENPV osiągnął (przy stopie dyskontowej 5,5%) wartość równą 1 050 100 zł przekraczając o tą wartość poniesione nakłady inwestycyjne i koszty eksploatacji (patrz także skoroszyt EXCEL). Oznacza to, że korzyści społeczne z projektu dla mieszkańców 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 3,2. Współczynnik B/C (Benefit/Cost Ratio) wyniósł 2,02. 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.

Tabela 10 Analiza wrażliwości

Lp.	Wyszczególnienie	Jedn.	Wartość
<b>1</b>	<b>Wariant I (podstawowy)</b>		<b>x</b>
1.1	ENPV	tys. zł	1 050,1
1.2	EIRR	%	3,2%
1.3	Wskaźnik B/C		2,02
<b>2</b>	<b>Wariant II (pesymistyczny)</b>		<b>x</b>
2.1	ENPV	zł	934,6
2.2	EIRR	%	1,8%
2.3	Wskaźnik B/C		1,8
<b>3</b>	<b>Wariant III (optymistyczny)</b>		<b>x</b>
3.1	ENPV	zł	1 291,7
3.2	EIRR	%	2,3%
3.3	Wskaźnik B/C		2,5

PROGRAM INWESTYCJI DLA ZADANIA „PRZEBUDOWA I BUDOWA DROGI NR 1703Z NA ODCINKU ZIELENIEWO – KUNOWO – SKALIN – RONDO GOLCZEWO. WYKONANIE ODCINKA DROGI ZIELENIEWO – KUNOWO”

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

---

1.Skoroszt Excel zawierające wszystkie obliczenia finansowo- ekonomiczne.



**Pomiar ruchu**

Tablica. Pomiar ruchu

Lp.	Wyszczególnienie	Jedn.	Dobrych		Zły	
			liczba	procent	liczba	procent
1.	Wszystkich przyjeżdżających	osob.	22 03 2010	26,43	23 11 11	26,43
2.	Wszystkich przyjeżdżających z zagranicy	osob.	15	0,07	15	0,07
3.	Wszystkich przyjeżdżających z zagranicy z wyjątkiem turystów	osob.	15	0,07	15	0,07
4.	Wszystkich przyjeżdżających z zagranicy z wyjątkiem turystów i pracowników	osob.	15	0,07	15	0,07
5.	Wszystkich przyjeżdżających z zagranicy z wyjątkiem turystów i pracowników z wyjątkiem pracowników	osob.	15	0,07	15	0,07
6.	Wszystkich przyjeżdżających z zagranicy z wyjątkiem turystów i pracowników z wyjątkiem pracowników z wyjątkiem pracowników	osob.	15	0,07	15	0,07
7.	Wszystkich przyjeżdżających z zagranicy z wyjątkiem turystów i pracowników z wyjątkiem pracowników z wyjątkiem pracowników z wyjątkiem pracowników	osob.	15	0,07	15	0,07

Tablica. Wykaz przeliczeń przeliczeń (P1) (frekwencja obrotów ruchu w dni tygodnia (wzrost, brak, zanik) na frekwencję obrotów ruchu w roku)

Lp.	Opis	Wzrost	Brak	Zanik
1.	Wzrost	100	0	0
2.	Brak	0	100	0
3.	Zanik	0	0	100

Tablica. Wykaz przeliczeń przeliczeń (P2) (frekwencja obrotów ruchu w dni tygodnia (wzrost, brak, zanik) na frekwencję obrotów ruchu w roku)

Lp.	Opis	Wzrost	Brak	Zanik
1.	Wzrost	100	0	0
2.	Brak	0	100	0
3.	Zanik	0	0	100

**Prędkość podróży**

Tablica. Wykaz przeliczeń przeliczeń (P3) (frekwencja obrotów ruchu w dni tygodnia (wzrost, brak, zanik) na frekwencję obrotów ruchu w roku)

Lp.	Opis	Wzrost	Brak	Zanik
1.	Wzrost	100	0	0
2.	Brak	0	100	0
3.	Zanik	0	0	100

Tablica. Wykaz przeliczeń przeliczeń (P4) (frekwencja obrotów ruchu w dni tygodnia (wzrost, brak, zanik) na frekwencję obrotów ruchu w roku)

Lp.	Opis	Wzrost	Brak	Zanik
1.	Wzrost	100	0	0
2.	Brak	0	100	0
3.	Zanik	0	0	100

Tablica. Wykaz przeliczeń przeliczeń (P5) (frekwencja obrotów ruchu w dni tygodnia (wzrost, brak, zanik) na frekwencję obrotów ruchu w roku)

Lp.	Opis	Wzrost	Brak	Zanik
1.	Wzrost	100	0	0
2.	Brak	0	100	0
3.	Zanik	0	0	100

Tablica. Wykaz przeliczeń przeliczeń (P6) (frekwencja obrotów ruchu w dni tygodnia (wzrost, brak, zanik) na frekwencję obrotów ruchu w roku)

Lp.	Opis	Wzrost	Brak	Zanik
1.	Wzrost	100	0	0
2.	Brak	0	100	0
3.	Zanik	0	0	100

Tablica. Wykaz przeliczeń przeliczeń (P7) (frekwencja obrotów ruchu w dni tygodnia (wzrost, brak, zanik) na frekwencję obrotów ruchu w roku)

Lp.	Opis	Wzrost	Brak	Zanik
1.	Wzrost	100	0	0
2.	Brak	0	100	0
3.	Zanik	0	0	100

Tablica. Wykaz przeliczeń przeliczeń (P8) (frekwencja obrotów ruchu w dni tygodnia (wzrost, brak, zanik) na frekwencję obrotów ruchu w roku)

Lp.	Opis	Wzrost	Brak	Zanik
1.	Wzrost	100	0	0
2.	Brak	0	100	0
3.	Zanik	0	0	100

Tablica. Wykaz przeliczeń przeliczeń (P9) (frekwencja obrotów ruchu w dni tygodnia (wzrost, brak, zanik) na frekwencję obrotów ruchu w roku)

Lp.	Opis	Wzrost	Brak	Zanik
1.	Wzrost	100	0	0
2.	Brak	0	100	0
3.	Zanik	0	0	100

Tablica. Wykaz przeliczeń przeliczeń (P10) (frekwencja obrotów ruchu w dni tygodnia (wzrost, brak, zanik) na frekwencję obrotów ruchu w roku)

Lp.	Opis	Wzrost	Brak	Zanik
1.	Wzrost	100	0	0
2.	Brak	0	100	0
3.	Zanik	0	0	100

Tablica. Wykaz przeliczeń przeliczeń (P11) (frekwencja obrotów ruchu w dni tygodnia (wzrost, brak, zanik) na frekwencję obrotów ruchu w roku)

Lp.	Opis	Wzrost	Brak	Zanik
1.	Wzrost	100	0	0
2.	Brak	0	100	0
3.	Zanik	0	0	100

Tablica. Wykaz przeliczeń przeliczeń (P12) (frekwencja obrotów ruchu w dni tygodnia (wzrost, brak, zanik) na frekwencję obrotów ruchu w roku)

Lp.	Opis	Wzrost	Brak	Zanik
1.	Wzrost	100	0	0
2.	Brak	0	100	0
3.	Zanik	0	0	100

Tablica. Wykaz przeliczeń przeliczeń (P13) (frekwencja obrotów ruchu w dni tygodnia (wzrost, brak, zanik) na frekwencję obrotów ruchu w roku)

Lp.	Opis	Wzrost	Brak	Zanik
1.	Wzrost	100	0	0
2.	Brak	0	100	0
3.	Zanik	0	0	100

Tablica. Wykaz przeliczeń przeliczeń (P14) (frekwencja obrotów ruchu w dni tygodnia (wzrost, brak, zanik) na frekwencję obrotów ruchu w roku)

Lp.	Opis	Wzrost	Brak	Zanik
1.	Wzrost	100	0	0
2.	Brak	0	100	0
3.	Zanik	0	0	100

Tablica. Wykaz przeliczeń przeliczeń (P15) (frekwencja obrotów ruchu w dni tygodnia (wzrost, brak, zanik) na frekwencję obrotów ruchu w roku)

Lp.	Opis	Wzrost	Brak	Zanik
1.	Wzrost	100	0	0
2.	Brak	0	100	0
3.	Zanik	0	0	100









### 3. Wykonalność ekonomiczna

#### 3.1.1. Przyjęte założenia analizy ekonomicznej

#### Pomiar ruchu

Tablica. Pomiar ruchu

Lp.	Opis	Wzrosty podlegające	Sech.	Powierzchnia	1 pomiar	II pomiar	Średnia z pomiarów	Średnia z pomiarów	Średnia z pomiarów
					21.03.2017r.	18.03.2017r.	18.03.2017r.	18.03.2017r.	18.03.2017r.
	Data przeprowadzenia pomiaru				21.03.2017r.	18.03.2017r.	18.03.2017r.	18.03.2017r.	18.03.2017r.
1	Wzrosty podlegające				18	18	18	18	18
2	Wzrosty podlegające (bez 18-letnich)				18	18	18	18	18
3	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
4	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
5	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
6	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
7	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
8	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
9	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
10	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
11	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
12	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
13	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
14	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
15	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
16	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
17	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
18	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
19	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
20	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
21	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
22	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
23	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
24	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
25	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
26	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
27	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
28	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
29	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
30	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
31	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
32	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
33	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
34	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
35	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
36	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
37	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
38	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
39	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
40	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
41	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
42	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
43	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
44	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
45	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
46	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
47	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
48	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
49	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
50	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
51	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
52	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
53	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
54	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
55	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
56	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
57	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
58	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
59	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
60	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
61	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
62	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
63	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
64	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
65	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
66	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
67	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
68	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
69	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
70	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
71	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
72	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
73	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
74	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
75	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
76	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
77	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
78	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
79	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
80	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
81	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
82	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
83	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
84	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
85	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
86	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
87	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
88	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
89	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
90	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
91	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
92	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
93	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
94	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
95	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
96	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
97	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
98	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
99	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0
100	Wzrosty podlegające (18-letnich)				0	0	0	0	0

#### Prognozy ruchu

Tablica. Prognozy ruchu

Lp.	Opis	Wzrosty podlegające	Sech.	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038																																																																																																																																																																																																																																																																							
1	Wzrosty podlegające (18-letnich)			1360	1448	1536	1624	1712	1800	1888	1976	2064	2152	2240	2328	2416	2504	2592	2680	2768	2856	2944	3032	3120	3208	3296	3384	3472	3560	3648	3736	3824	3912	4000	4088	4176	4264	4352	4440	4528	4616	4704	4792	4880	4968	5056	5144	5232	5320	5408	5496	5584	5672	5760	5848	5936	6024	6112	6200	6288	6376	6464	6552	6640	6728	6816	6904	6992	7080	7168	7256	7344	7432	7520	7608	7696	7784	7872	7960	8048	8136	8224	8312	8400	8488	8576	8664	8752	8840	8928	9016	9104	9192	9280	9368	9456	9544	9632	9720	9808	9896	9984	10072	10160	10248	10336	10424	10512	10600	10688	10776	10864	10952	11040	11128	11216	11304	11392	11480	11568	11656	11744	11832	11920	12008	12096	12184	12272	12360	12448	12536	12624	12712	12800	12888	12976	13064	13152	13240	13328	13416	13504	13592	13680	13768	13856	13944	14032	14120	14208	14296	14384	14472	14560	14648	14736	14824	14912	15000	15088	15176	15264	15352	15440	15528	15616	15704	15792	15880	15968	16056	16144	16232	16320	16408	16496	16584	16672	16760	16848	16936	17024	17112	17200	17288	17376	17464	17552	17640	17728	17816	17904	17992	18080	18168	18256	18344	18432	18520	18608	18696	18784	18872	18960	19048	19136	19224	19312	19400	19488	19576	19664	19752	19840	19928	20016	20104	20192	20280	20368	20456	20544	20632	20720	20808	20896	20984	21072	21160	21248	21336	21424	21512	21600	21688	21776	21864	21952	22040	22128	22216	22304	22392	22480	22568	22656	22744	22832	22920	23008	23096	23184	23272	23360	23448	23536	23624	23712	23800	23888	23976	24064	24152	24240	24328	24416	24504	24592	24680	24768	24856	24944	25032	25120	25208	25296	25384	25472	25560	25648	25736	25824	25912	26000	26088	26176	26264	26352



Obliczenia

Lp.	Nazwa jednostki	Rok bazowy	Okres refer.																												
			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038		
Wzrostli bezinwestycyjni (odniwki bieżące)																															
1	Wzrostli bezinwestycyjni (odniwki bieżące)	449	418	330	274	670	668	718	771	838	899	897	980	1 044	1 111	1 181	1 255	1 331	1 411	1 493	1 578	1 655	1 734	1 845	1 862	2 011	2 000	2 283			
2	Szerokość osłonek (SO)	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14			
3	Szerokość osłonek bez przysięgi (SO)	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14			
4	Szerokość osłonek bez przysięgi (SO)	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14			
5	Autobusy (A)	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77			
Wzrostli inwestycyjni (odniwki bieżące)																															
1	Wzrostli inwestycyjni (odniwki bieżące)	449	418	330	274	670	668	718	771	838	899	897	980	1 044	1 111	1 181	1 255	1 331	1 411	1 493	1 578	1 655	1 734	1 845	1 862	2 011	2 000	2 283			
2	Szerokość osłonek (SO)	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14			
3	Szerokość osłonek bez przysięgi (SO)	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14			
4	Szerokość osłonek bez przysięgi (SO)	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14			
5	Autobusy (A)	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77			
Wzrostli inwestycyjni (nowy oddział)																															
1	Wzrostli inwestycyjni (nowy oddział)	449	418	330	274	670	668	718	771	838	899	897	980	1 044	1 111	1 181	1 255	1 331	1 411	1 493	1 578	1 655	1 734	1 845	1 862	2 011	2 000	2 283			
2	Szerokość osłonek (SO)	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14			
3	Szerokość osłonek bez przysięgi (SO)	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14			
4	Szerokość osłonek bez przysięgi (SO)	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14			
5	Autobusy (A)	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77			
Wzrostli inwestycyjni (odniwki bieżące)																															
1	Wzrostli inwestycyjni (odniwki bieżące)	449	418	330	274	670	668	718	771	838	899	897	980	1 044	1 111	1 181	1 255	1 331	1 411	1 493	1 578	1 655	1 734	1 845	1 862	2 011	2 000	2 283			
2	Szerokość osłonek (SO)	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14			
3	Szerokość osłonek bez przysięgi (SO)	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14			
4	Szerokość osłonek bez przysięgi (SO)	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14			
5	Autobusy (A)	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77			

Tablica. Kwoty emalii białoprzewodzących szkodliwych spalin

Lp.	Nazwa jednostki	Rok bazowy	Okres refer.																																					
			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038											
Wzrostli bezinwestycyjni (odniwki bieżące)																																								
1	Wzrostli bezinwestycyjni (odniwki bieżące)	187,10	141,52	170,17	177,37	184,21	191,83	199,01	206,24	213,45	220,69	227,92	235,15	242,37	249,61	256,84	264,08	271,31	278,54	285,77	293,01	300,24	307,47	314,70	321,93	329,16	336,39	343,62	350,85	358,08	365,31	372,54	379,77	387,00	394,23	401,46	408,69	415,92	423,15	430,38
2	Wzrostli inwestycyjni (odniwki bieżące)	172,86	152,83	170,17	177,37	184,21	191,83	199,01	206,24	213,45	220,69	227,92	235,15	242,37	249,61	256,84	264,08	271,31	278,54	285,77	293,01	300,24	307,47	314,70	321,93	329,16	336,39	343,62	350,85	358,08	365,31	372,54	379,77	387,00	394,23	401,46	408,69	415,92	423,15	430,38
3	Wzrostli inwestycyjni (nowy oddział)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Wzrostli inwestycyjni (nowy oddział)																																								
1	Wzrostli inwestycyjni (nowy oddział)	187,10	141,52	170,17	177,37	184,21	191,83	199,01	206,24	213,45	220,69	227,92	235,15	242,37	249,61	256,84	264,08	271,31	278,54	285,77	293,01	300,24	307,47	314,70	321,93	329,16	336,39	343,62	350,85	358,08	365,31	372,54	379,77	387,00	394,23	401,46	408,69	415,92	423,15	430,38
2	Szerokość osłonek (SO)	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
3	Szerokość osłonek bez przysięgi (SO)	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
4	Szerokość osłonek bez przysięgi (SO)	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
5	Autobusy (A)	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77		

Tablica. Kwoty emalii białoprzewodzących szkodliwych spalin

Lp.	Nazwa jednostki	Rok bazowy	Okres refer.																																					
			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038											
Wzrostli bezinwestycyjni (odniwki bieżące)																																								
1	Wzrostli bezinwestycyjni (odniwki bieżące)	4 719	4 493	5 447	5 823	6 096	6 370	6 643	6 917	7 203	7 476	7 750	8 023	8 297	8 570	8 844	9 117	9 390	9 663	9 937	10 210	10 483	10 756	11 029	11 302	11 575	11 848	12 121	12 394	12 667	12 940	13 213	13 486	13 759	14 032	14 305	14 578	14 851	15 124	15 397
2	Szerokość osłonek (SO)	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
3	Szerokość osłonek bez przysięgi (SO)	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
4	Szerokość osłonek bez przysięgi (SO)	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
5	Autobusy (A)	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	
Wzrostli inwestycyjni (odniwki bieżące)																																								
1	Wzrostli inwestycyjni (odniwki bieżące)	4 719	4 493	5 447	5 823	6 096	6 370	6 643	6 917	7 203	7 476	7 750	8 023	8 297	8 570	8 844	9 117	9 390	9 663	9 937	10 210	10 483	10 756	11 029	11 302	11 575	11 848	12 121	12 394	12 667	12 940	13 213	13 486	13 759	14 032	14 305	14 578	14 851	15 124	15 397
2	Szerokość osłonek (SO)	14																																						







### 3.7. Rachunek zysków i strat dla projektu

Tabela. Rachunek zysków i strat dla projektu

Lp.	Nazwa wydatku	Okres refer.											
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
A.	Przychody ze sprzedaży	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B.1	Wzrost wartości aktywów	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B.2	Wzrost wartości pasywów	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C.	Zysk (strata) z działalności (A-B)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D.	Przebieg i koszty operacyjne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E.	Zysk (strata) z działalności operacyjnej (C-D)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
F.	Przychody finansowe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G.	Koszty finansowe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H.	Zysk (strata) z działalności finansowej (F-G)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I.	Zysk (strata) z działalności gospodarczej (E+H)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
J.	Zysk (strata) brutto (I+J)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
K.	Zysk (strata) netto (I+J+K)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
L.	Przebieg i koszty operacyjne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M.	Zysk (strata) netto (K-L)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

### 3.8. Kalkulacja zapotrzebowania na kapitał obrotowy - NIE DOTYCZY

Tabela. Kalkulacja zapotrzebowania na kapitał obrotowy

Lp.	Nazwa wydatku	Okres refer.											
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1.	Całkowite zapotrzebowanie na kapitał obrotowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.1	Całkowite zapotrzebowanie na kapitał obrotowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.2	Całkowite zapotrzebowanie na kapitał obrotowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.3	Całkowite zapotrzebowanie na kapitał obrotowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.	Zapotrzebowanie na kapitał obrotowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.1	Zapotrzebowanie na kapitał obrotowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.2	Zapotrzebowanie na kapitał obrotowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.3	Zapotrzebowanie na kapitał obrotowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.4	Zapotrzebowanie na kapitał obrotowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.	Zapotrzebowanie na kapitał obrotowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

### 3.9. Rachunek przepływów pieniężnych dla projektu w okresie realizacji i eksploatacji projektu

Tabela. Rachunek przepływów pieniężnych dla projektu w okresie realizacji i eksploatacji projektu

Lp.	Nazwa wydatku	Okres refer.											
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1.	Przebieg i koszty operacyjne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.1	Przebieg i koszty operacyjne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.2	Przebieg i koszty operacyjne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.3	Przebieg i koszty operacyjne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.4	Przebieg i koszty operacyjne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.5	Przebieg i koszty operacyjne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.6	Przebieg i koszty operacyjne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.7	Przebieg i koszty operacyjne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.	Przebieg i koszty operacyjne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.1	Przebieg i koszty operacyjne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.2	Przebieg i koszty operacyjne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.3	Przebieg i koszty operacyjne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.4	Przebieg i koszty operacyjne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.5	Przebieg i koszty operacyjne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.6	Przebieg i koszty operacyjne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.7	Przebieg i koszty operacyjne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.	Przebieg i koszty operacyjne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4.	Przebieg i koszty operacyjne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



Tablica. Analiza efektywności osiągnięcia rezultatów

Id	Wzrostogłównie	Wzrostogłównie	Wzrostogłównie
1	Wzrostogłównie na rezultaty: "oszczędność czasu w procesach produkcyjnych"	0,98	0,98
2	Wzrostogłównie na rezultaty: "oszczędność kosztów w procesach produkcyjnych"	21,82	21,82
3	Wzrostogłównie na rezultaty: "zwiększenie efektywności"	1,10	1,10

### 3.1.2. Analiza wrażliwości

Tablica. Analiza wrażliwości

Id	Wzrostogłównie	Wzrostogłównie	Wzrostogłównie
1	Wariant I (podstawowy)	Wzrostogłównie	Wzrostogłównie
1.1	ENP	1,00	1,00
1.2	ENP	1,00	1,00
2	Wariant II (oszczędność)	Wzrostogłównie	Wzrostogłównie
2.1	ENP	1,00	1,00
2.2	ENP	1,00	1,00
3	Wariant III (oszczędność)	Wzrostogłównie	Wzrostogłównie
3.1	ENP	1,00	1,00
3.2	ENP	1,00	1,00
3.3	Wariant I & C	Wzrostogłównie	Wzrostogłównie









