

MEMORANDUM FINANSOWE

**uzgodnione pomiędzy Komisją Europejską
a Rzeczpospolitą Polską**

**dotyczące przyznania środków pomocowych w ramach
Przedakcesyjnego Instrumentu Polityki Strukturalnej
na przedsięwzięcie pn.**

Wzmocnienie drogi krajowej nr 50 na odcinku Grójec - Mińsk Mazowiecki

Umiejscowione w Polsce

MEMORANDUM FINANSOWE

Komisja Europejska, zwana dalej „Komisją”, działająca na rzecz i w imieniu Wspólnoty Europejskiej, zwanej dalej „Wspólnotą” reprezentowaną przez Komisarza ds. Polityki Regionalnej, p. Michela Barnier, występującego w imieniu Komisji

z jednej strony, oraz

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej, zwany dalej „beneficjentem”

z drugiej strony.

UZGODNILI, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

Przedsięwzięcie określone w art. 2 poniżej zostanie zrealizowane oraz sfinansowane ze środków budżetowych Wspólnoty, stosownie do postanowień niniejszego Memorandum. Realizacja przedsięwzięcia określonego w art. 2, przebiegać będzie zgodnie z Ogólnymi Warunkami stanowiącymi załącznik do Umowy Ramowej podpisanej między Komisją a Beneficjentem i uzupełnionej warunkami niniejszego Memorandum oraz warunkami do niego załączonymi.

Artykuł 2

Opis przedsięwzięcia

Przedakcesyjny Instrument Polityki Strukturalnej przyczynia się, poprzez przyznanie środków pomocowych, do finansowania następującego przedsięwzięcia opisanego w załączniku I:

Numer przedsięwzięcia: 2002/PL/16/P/PT/018

Nazwa: Wzmocnienie drogi krajowej nr 50, na odcinku: Grójec – Mińsk Mazowiecki

Okres realizacji: **Data rozpoczęcia:** Data podpisania Memorandum Finansowego przez Komisję

Data zakończenia: dnia 31 grudnia 2007 r.

Lokalizacja: Województwo Mazowieckie

Grupa: Transeuropejski Korytarz nr II

Artykuł 3

Zobowiązanie

1. Maksymalna kwota kwalifikowanych nakładów ze środków publicznych lub równorzędnych, które mogą być brane pod uwagę dla obliczenia wysokości pomocy, wynosi 74 411 000 €;
2. Udział pomocy przyznanej przez Wspólnotę na sfinansowanie przedsięwzięcia ustala się na 75% całości nakładów ze środków publicznych, lub równorzędnych, zgodnie z planem finansowym zawartym w załączniku II;
3. Maksymalną kwotę pomocy ze środków Przedakcesyjnego Instrumentu Polityki Strukturalnej ustala się na 55 808 250 €;
4. Kwota 1 676 455 € zostanie przekazana z budżetu na rok 2002 zgodnie z linią budżetową B7-020. Wysokość zobowiązań dotyczących kolejnych rat będzie się opierać na pierwotnym lub zweryfikowanym planie finansowania przedsięwzięcia, z zastrzeżeniem etapu realizacji przedsięwzięcia i dostępności środków budżetowych.

Artykuł 4

Płatności

1. Pomoc wspólnotowa pokrywa płatności związane z przedsięwzięciem, w stosunku do których prawnie wiążące zobowiązania zostały nałożone na beneficjenta, a na które zostało specjalnie przyznane niezbędne finansowanie. Płatności te muszą być związane z pracami opisanymi w załączniku I.
2. Płatności dokonane przed dniem podpisania Memorandum Finansowego przez Komisję Europejską nie kwalifikują się do pokrycia ze środków z Przedakcesyjnego Instrumentu Polityki Strukturalnej.
3. Przedsięwzięcie opisane w załączniku I oraz płatności dokonywane przez organ odpowiedzialny za realizację przedsięwzięcia zostaną zakończone najpóźniej do dnia 31 grudnia 2007 r. Sprawozdanie wymagane w odniesieniu do płatności salda końcowego należy złożyć nie później niż 6 miesięcy po tym dniu.
4. Kwota zaliczki jest ustalona na 11 161 650 € i zostanie przekazana w następujący sposób:
 - kwota 1 676 455 € zostanie wypłacona po podpisaniu Memorandum przez beneficjenta;
 - pozostała kwota zostanie wypłacona po podpisaniu przez beneficjenta zamówienia określonego w planie zamówień w załączniku La jako „Przetarg w dwu transzach na roboty budowlane na odcinku Grójec - Góra Kalwaria (odcinek I) i Góra Kalwaria - Mińsk Mazowiecki (odcinek II)” i pod warunkiem, że istnieje pełna i zadowalająca zgodność z warunkami wymienionymi w art. 8.3 Memorandum Finansowego.

Artykuł 5

Przestrzeganie prawa wspólnotowego i polityk wspólnoty

Przedsięwzięcie zostanie zrealizowane zgodnie z odpowiednimi postanowieniami wymienionymi w Układach Europejskich i przyczyni się do urzeczywistnienia polityk Wspólnoty, w szczególności, dotyczących transportu i sieci transeuropejskich.

Artykuł 6

Własność intelektualna

Beneficjent i organ odpowiedzialny za realizację, określony w pkt. 3 załącznika I, zapewnią, że nabędą wszystkie niezbędne prawa własności intelektualnej do badań, projektów, planów, materiałów promocyjnych i innych materiałów wykonanych w związku z planowaniem, realizacją, monitorowaniem i oceną projektu. Zagwarantują oni, że Komisja, jakikolwiek organ lub jakakolwiek osoba powołaną przez Komisję otrzymają dostęp i prawo od używania takich materiałów. Komisja będzie wykorzystywać takie materiały do własnych celów.

Artykuł 7

Pozwolenia i upoważnienia

Wszelkie rodzaje pozwoleń i/lub upoważnień wymaganych do realizacji przedsięwzięcia muszą być dostarczone przez właściwe organy beneficjenta we właściwym czasie i zgodnie z prawem krajowym.

Artykuł 8

Warunki szczególne związane z przedsięwzięciem

Bez uszczerbku dla postanowień ogólnych wymienionych w załączniku III przyznanie wspólnotowych środków pomocowych na przedsięwzięcie jest uzależnione od następujących warunków:

1. Warunek dotyczący przyjętych założeń i statusu aktywów:

Komisja zastrzega sobie prawo do ponownej weryfikacji kwoty pomocy z Przedakcesyjnego Instrumentu Polityki Strukturalnej określonej w art. 3 jeżeli, w ciągu pięciu lat od dnia zakończenia robót, warunki wykonania (taryfy, dochody, itd.) będą się znacznie różnić od pierwotnych założeń przyjętych w celu określenia poziomu przyznanej pomocy i/lub będzie miała miejsce ich zasadnicza zmiana:

- a) dotycząca charakteru przedsięwzięcia lub warunków jego realizacji, lub przyznająca organowi publicznemu lub prywatnemu nieuzasadnioną korzyść; oraz
- b) wynikająca ze zmiany charakteru własności jakiegokolwiek części finansowanej infrastruktury, lub ustania albo zasadniczej zmiany ustaleń wykonania.

Kraj będący beneficjentem powiadamia Komisję o każdej takiej zmianie, i uzyskuje na nią jej wstępną zgodę.

2. Warunek dotyczący zdolności finansowania

Przyznanie wspólnotowych środków pomocowych na przedsięwzięcie jest uzależnione od alokacji wystarczających środków przez odpowiednie organy, w celu zapewnienia skutecznego wykorzystania i zachowania aktywów.

3. Warunki dodatkowe

Płatność drugiej raty zaliczki jest uzależniona od:

- monitorowania projektu zgodnie z załącznikiem III do dyrektywy 85/337/EWG zmienionej dyrektywą 97/11/WE w odniesieniu do oceny wpływu na środowisko. Powinna ona zawierać pełną ocenę potencjalnego negatywnego wpływu na potencjalny teren NATURA 2000.
- Gdyby ocena wpływu na środowisko została uznana za niezbędną, należy dostarczyć następujące dokumenty:
 - nietechniczne podsumowanie ostatecznej oceny wpływu na środowisko. W przypadku stwierdzenia prawdopodobieństwa negatywnego wpływu na teren potencjalnie objęty programem Natur 2000, należy dołączyć pełną ocenę stosownych rozwiązań alternatywnych dla proponowanego projektu. Jeśli nie istnieją realistyczne rozwiązania alternatywne, należy również dostarczyć jasne uzasadnienie wyboru dostosowania i wyjaśnienia powodu realizacji projektu (np. jasne dowody braku uwzględniania interesu publicznego). Ponadto, należy dostarczyć informacje o wszystkich przewidzianych środkach kompensacyjnych i łagodzących;
 - dowody przeprowadzonych konsultacji z właściwymi organami zajmującymi się środowiskiem;
 - dowody przeprowadzenia odpowiednich konsultacji społecznej;
 - ocena bezpieczeństwa drogowego projektu końcowego.

Artykuł 9

Postanowienia wykonawcze opisane w załącznikach do niniejszego Memorandum Finansowego stanowią jego integralną część.

Wobec braku dostosowania do warunków i postanowień wykonawczych, Komisja podejmie działania zgodnie z procedurą określoną w sekcji VIII załącznika III.1.

Artykuł 10

Niniejszy dokument podpisany poniżej jest autentycznym tekstem Memorandum Finansowego.

Sporządzono w Warszawie, 27-01-2003

Sporządzono w Brukseli, 18-12-2002

W imieniu Rządu Rzeczypospolitej Polskiej

W imieniu Wspólnoty

Danuta HÜBNER

M. BARNIER

Sekretarz Komitetu Integracji Europejskiej

Komisarz

Wykaz załączników

Załącznik I:	Opis przedsięwzięcia
Załącznik II:	Plan finansowania
Załącznik III:	
Załącznik III 1	Finansowe postanowienia wykonawcze ISPA
Załącznik III.2	Postanowienia regulujące kwalifikowanie wydatków związanych z przedsięwzięciami wspieranymi ze środków ISPA.
Załącznik III.3	Wzór wniosków o dokonanie płatności oraz sprawozdań dotyczących stopnia wykonania finansowego i faktycznego postępu robót oraz wzór wniosku o dokonanie zmian.
Załącznik III.4	Umowa w sprawie minimalnych wymogów dotyczących kontroli finansowej, stosowanych w odniesieniu do przedsięwzięć wspieranych ze środków ISPA.
Załącznik III 5	Umowa dotycząca postępowania w przypadku nieprawidłowości i windykacji kwot uzyskanych z ISPA z naruszeniem obowiązujących procedur.
Załącznik III 6	Wymagania dotyczące informacji i promocji.

Opis przedsięwzięcia

nr: 2002/PL/16/P/PT/018

1. NAZWA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Modernizacja drogi krajowej nr 50 na odcinku Grójec - Mińsk Mazowiecki

2. ORGAN SKŁADAJĄCY WNIOSEK (Koordynator Krajowy ISPA)

2.1. Nazwa: Urząd Komitetu Integracji Europejskiej
p. Krystyna Gurbiel, Podsekretarz Stanu

2.2. Adres: Al. Ujazdowskie 9, PL-00918 Warszawa, Polska

E-mail: gurbiel_krystyna@mail.ukie.gov.pl

3. ORGAN ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ (określony w sekcji nr (2) załącznika III.2)

3.1. Nazwa: Ministerstwo Infrastruktury
p. Sergiusz Najjar, Podsekretarz Stanu (SAO)

3.2. Adres: ul. Chałubińskiego 4/6, PL-00 928 Warszawa, Polska

E-mail: pf@mi.gov.pl

4. BENEFICJENT KOŃCOWY (W PRZYPADKU, GDY JEST NIM ORGAN INNY NIŻ WYMIENIONY W PKT. 3)

4.1. Nazwa: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA)
p. Ludomir Szubert, Dyrektor Generalny (Sub - SAO)

4.2. Adres: ul. Wspólna 1/3, PL-00 921 Warszawa, Polska

E-mail: lszubert @ gddp. gov.pl

5. LOKALIZACJA:

5.1. Kraj - beneficjent:Polska

5.2. Regiony: województwo mazowieckie
Korytarz Transeuropejski nr II

6. OPIS

Przedmiotowy odcinek krajowej drogi nr 50 jest usytuowany w Korytarzu II transeuropejskich sieci transportu (Berlin – Warszawa – Mińsk - Moskwa). Obecnie droga ta zastępuje nieistniejący odcinek drogi A2 i jest przeznaczona do przejścia intensywnego ruchu

drogowego (pojazdy typu TIR) omijającego Warszawę od południa. Droga prowadzi przez województwo mazowieckie.

Krajowa droga nr 50 zaczyna się w Ciechanowie a kończy w Ostrowii Mazowieckiej. Podczas realizacji długoterminowego planu rozwoju infrastruktury, środkowy odcinek między Sochaczewem a Mińskiem Mazowieckim zostanie zmodernizowany i wzmocniony na całej długości.

Na pierwszym etapie (współfinansowanym ze środków Przedakcesyjnego Instrumentu Polityki Strukturalnej nr 2000/PL/16/P/PT/004 Sochaczew – Mszczonów - Grójec) przewidziano wzmocnienie nawierzchni odcinka Sochaczew- Grójec (przewidywane zakończenie: grudzień 2003), który jest najbardziej obciążony ruchem kołowym. Pierwszy etap projektu dotyczył wzmocnienia nawierzchni krajowej drogi nr 50 na odcinkach:

- planowanej obwodnicy Sochaczew – Żyrardów,
- Żyrardów – początku planowanej obwodnicy Mszczonów,
- końcu planowanej obwodnicy Mszczonów – początku północnej obwodnicy Grójec.

Niniejszy projekt stanowi drugi etap i ma na celu modernizację krajowej drogi nr 50 od Grójca do Mińska Mazowieckiego z wzmocnieniem nawierzchni istniejącej jezdni. Prace budowlane na tym odcinku rozpoczną się w czerwcu 2004 r. po ukończeniu odcinka Sochaczew – Grójec (pierwszy etap) i będą prowadzone równoległe do prac planowanych w ramach trzeciego etapu.

Droga nr 50 posiada jezdnię o szerokości 7 m na prawie całej długości z pobocznymi o szerokości 2,5 m. po obu stronach, zaś na niektórych odcinkach jezdni ma szerokość jedynie 6 m. Szerokość zmienia się w miastach Drwalew, Chynów, Góra Kalwaria, Kołbiel, gdzie pojawiają się chodniki dla pieszych, a szerokość jezdni wynosi 7-9 m. Droga przekracza rzekę Wisłę i pięć wąskich rzek, pięć linii kolejowych (jedna z nich ma skrzyżowanie jednopoziomowe), trzy drogi krajowe i liczne drogi niższej kategorii. Teren jest ogólnie płaski (poza doliną Wisły) i ma charakter rolniczy lub leśny. Przy drodze znajduje się wiele pojedynczych przejść pozwalających na bezpośredni dostęp do drogi. Jednakże, większość wypadków ma miejsce w okolicy skrzyżowań.

Według sprawozdania Głównego Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych w Warszawie, sporządzonego w 1998 r., nawierzchnia drogi nr 50 (warstwy bitumiczne) jest w złym stanie technicznym. Dodatkowo, szerokość drogi nie jest przystosowana do obecnego ruchu kołowego. Stwarza to znaczne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto stan techniczny struktur niektórych mostów kwalifikuje je do rozebrania, co jest równoznaczne z potrzebą budowy nowych konstrukcji, by je zastąpić.

Przeprowadzona inspekcja drogi nr 50 i analiza wyników wykonanych testów wykazała szybki proces pogorszenia nawierzchni spowodowany wysokim natężeniem ruchu kołowego ciężkich pojazdów, do których struktura tej nawierzchni nie była przeznaczona. Prace przy odnawianiu nawierzchni wykonywane w latach 1995–1997 spowodowały jedynie krótkotrwałą poprawę bezpieczeństwa ruchu i wygody jazdy.

Szacunkowy zakres prac, przy założeniu tych samych parametrów drogi jak dla pierwszego etapu projektu, wynosi ok. 67 km, włącznie z ok. 680 000 m² prac przy poprawianiu nawierzchni. Obecnie sporządzono wstępne dokumenty techniczne (analiza możliwości wykonania), a prace projektowe wraz z przygotowaniem planów budowy i dokumentów przetargowych do projektu powinny się rozpocząć pod koniec 2002 r. lub na początku 2003 r.

Specyfikacje techniczne dla planów budowy są następujące:

- droga klasy GP (linia dla ruchu kołowego o dużej szybkości);
- wytrzymałość nawierzchni: 115 kN/oś;
- planowana szybkość: 80 km/h i 60 km/h w terenach zabudowanych;
- liczba jezdni: 1;
- szerokość nawierzchni: 2 x 3,5 m + 2 x 2,0 m (twarde pobocza);
- długość: 32,2 km + 34,9 km = 67,1 km;
- liczba pasów na kierunek ruchu: 1;
- liczba połączeń (na typ): 54 przecięcia/skrzyżowania + 4 objazdy;
- mosty: razem 23 obiekty mostowe (włącznie z 6, które nie wymagają modernizacji);
 - 12 mostów (włącznie z czterema, które nie wymagają modernizacji – jeden o długości 630 m. na rzece Wiśle i jeden krótszy);
 - 10 wiaduktów (włącznie z dwoma, które nie wymagają modernizacji); 1 kładka dla pieszych.

Przeciętne dzienne natężenie ruchu kołowego (AADT) wynosi obecnie ok. 6 200 do 13 600 pojazdów, w zależności od odcinka. Różnica wynika z różnic charakteru ruchu kołowego na poszczególnych odcinkach drogi. Największe natężenie ruchu kołowego jest obserwowane na odcinku Góra Kalwaria - Sobiekursk na moście przez Wisłę. Jest to jedyny most między Puławami (ok. 70 km na południe) a Warszawą (ok. 30 km na północ). Ponad 30% ruchu stanowią autobusy i samochody ciężarowe przewożące towary.

Prognozy dotyczące ruchu kołowego (sporządzone w 2000 r. dla Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej) wskazują, że w 2005 r. natężenie ruchu kołowego wzrośnie do ok. 7 700–7 200 pojazdów dziennie. Odpowiada to wzrostowi przepływu ruchu kołowego o ok. 25% (od 2000 r.) przy pogarszających się warunkach technicznych istniejących nawierzchni drogi.

Istniejące warunki ruchu kołowego wymagają natychmiastowego działania, ponieważ nawierzchnia tego odcinka drogi nr 50 nie jest przygotowana do ciężkiego ruchu kołowego i

ulega szybko postępującemu procesowi deterioracji, zagrażając w ten sposób bezpieczeństwu ruchu kołowego i zwiększając negatywny wpływ ruchu drogowego na środowisko naturalne.

Przewiduje się podział etapu projektu, którego dotyczy ten wniosek, na dwa odcinki:

- Odcinek pierwszy: Grójec - Góra Kalwaria (32,2 km) – zwany dalej „**odcinkiem I**”,
- Odcinek drugi: Góra Kalwaria - Mińsk Mazowiecki (34,9 km), zwany dalej „**odcinkiem II**”.

Rozpoczęcie prac w obu częściach zaplanowano na lato 2004 r. Jednakże, prace na odcinku II zostaną rozpoczęte od Mińska Mazowieckiego i pododcinka od mostu na Wiśle do punktu przecięcia z drogą nr 801.

Poprawa technicznych parametrów drogi pociąga za sobą poszerzenie i wzmocnienie nawierzchni i ograniczenie dostępu ze strony sąsiadującego terenu. Wymaga to budowy czterech obwodnic wokół gęsto zabudowanych obszarów (Słomczyn, Drwalew, Chynów i Stojadła). Dostosowanie planowanych obwodnic uwzględnia istniejące zabudowania mieszkalne – droga będzie dostępna tylko na skrzyżowaniach i rozjazdach (pełna kontrola dostępu).

Na odcinkach, gdzie droga zachowuje swoje obecne dostosowanie, struktury inżynierskie zostaną rozebrane lub zmodernizowane (8 mostów i 7 wiaduktów, spośród których odpowiednio 4 i 2 zostaną rozebrane. Na nowych odcinkach drogi (obwodnicach) planuje się budowę 4 mostów, 3 wiaduktów i jednej kładki dla pieszych. Most przez Wisłę nie będzie modernizowany, przewiduje się jedynie odnowienie nawierzchni.

W zakres prac wchodzi:

- Wzmocnienie istniejącej nawierzchni drogi krajowej nr 50 w granicach istniejącej drogi, aby uzyskać techniczne parametry wymagane do przyjęcia natężonego ruchu kołowego tzn. pojazdów o obciążeniu 115 kN, wraz z poprawą odcinków ze skrzyżowaniami (droga dla pojazdów 7 m i twarde pobocza 2 x 2 m) oraz liczne zmiany geometrii elementów drogi.
- Budowa nowych odcinków drogi o standardzie a.m.: obwodnic i odcinków o zmienionej geometrii.
- Modernizacja lub budowa nowych struktur mostowych, aby zapewnić zdolność do przewożenia ładunków klasy A.
- Prace dodatkowe, wynikające z przyjętego programu, tzn.: odnowa nawierzchni istniejącej drogi na odcinkach przecinających miasta, wokół których mają być zbudowane obwodnice, budowa dróg usługowych, odbudowa skrzyżowań z innymi drogami, odnowa rowów i instalacji odprowadzających wodę, naprawa poboczy, odbudowa i budowa zatoczek przy przystankach autobusowych i chodników, jak również prace związane z ochroną środowiska naturalnego.

7. CELE

7.1. Najważniejszym zadaniem dokumentu rządowego „Planu rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce w latach 1998-2000 i do roku 2015” jest modernizacja dróg i budowa autostrad zgodnie z linią dostosowania pan-europejskich korytarzy transportowych. Szczególne działania prowadzące do osiągnięcia celów programu zostały zawarte w dokumencie pt. „Narodowa strategia dla sektora transportu 2000-2006” opracowanego w ramach Narodowego Planu Rozwoju 2000-2006.

Program poprawy stanu technicznego dróg zostanie wykonany na pierwszym etapie tak, aby dostosować je do wymogów Unii Europejskiej w celu włączenia ich w przyszłości do systemu sieci transeuropejskich.

Jednym z zadań priorytetowych wymienionych w dokumencie zatytułowanym „Narodowa Strategia ISPA: sektor transportu. Suplement nr 1/2001” jest modernizacja drogi nr 50. Planowany projekt inwestycyjny, poprzez poprawę warunków ruchu kołowego będzie mieć znaczący wpływ na bezpieczeństwo na drogach i zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska naturalnego. Jest to jeden z wymogów polityki transportu krajowego, która zakłada uwzględnienie ochrony środowiska naturalnego jako elementu priorytetowego w każdej inwestycji w sektorze transportowym.

Celem tego projektu inwestycyjnego jest poprawa bezpieczeństwa na drodze i warunków ruchu kołowego (oraz, w rezultacie, skrócenie czasu jazdy) na drodze nr 50, jak również zapewnienie lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury drogowej poprzez zwiększenie przepustowości tej drogi. Innym ważnym skutkiem tego projektu będzie wzmocnienie nawierzchni do 115 kN/oś tzn. do normy wymaganej w dyrektywie 96/53/WE (z wyjątkiem mostu na Wiśle, na którym wzmocnienie osiągnie 100 kN/oś).

Po ukończeniu prac znacznie poprawi się bezpieczeństwo na drodze i przepustowość ruchu kołowego. Parametry drogi będą zgodne z normami UE.

Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych określiła wyżej wymieniony projekt jako jedno z zadań priorytetowych.

Planowana inwestycja będzie miała korzystny wpływ na:

- Poprawę wiarygodności i obniżenie kosztów związanych z międzynarodowym przewozem osób i rzeczy na drogach przebiegających przez obszar, który ma znaczenie zarówno dla Unii Europejskiej jak i Polski łącząc państwa UE z przemysłowo-rolniczymi ośrodkami Polski jak również państwami bałtyckimi;
- Poprawa połączeń między państwami UE a przemysłowo-rolniczymi ośrodkami Polski oraz państwami bałtyckimi;
- Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kołowego i warunków jazdy;
- Poprawa jakości środowiska naturalnego wzdłuż drogi; przyczynienie się do rozwoju gospodarczego regionu, przez który biegnie droga;
- Poprawa warunków życia mieszkańców.

Ponadto, należy przypomnieć, że niniejszy projekt (kontynuacja projektu nr 2000/PL/16/P/PT/004) ma na celu ukończenie obwodnicy wokół Warszawy.

7.2 Wskaźniki fizyczne

Fizyczny postęp projektu zostanie określony przy użyciu następujących wskaźników:

Wskaźnik fizyczny	Wartość jednostki (e.g. m ³ , l.m.)	Zakres
Nawierzchnia bitumiczna typu I (nowa)	52.1 € /m ²	207 000 m ²
Nawierzchnia bitumiczna typu II (wzmocniona)	33.4 € /m ²	473 000 m ² .
Struktury	1 063 € /m ²	9 030m ²
Mur wsporczy	390 € /m ²	1790 m ² .

8. HARMONOGRAM PRAC

Przykładowy harmonogram prac dla odcinków I i II jest następujący:

	<i>Data rozpoczęcia</i>	<i>Data ukończenia</i>
Analiza możliwości wykonania:	maj 2002	czerwiec 2002
Analiza możliwości wykonania:	maj 2002	maj 2002
Analiza finansowa:	maj 2002	maj 2002
Ocena wpływu na środowisko (wstępna):	maj 2002	maj 2002
Analiza projektu:	styczeń 2003	sierpień 2003
Dokumenty przetargowe:	czerwiec 2003	wrzesień 2003
Budowa:	czerwiec 2004	grudzień 2006
Etap gotowości do użytkowania:	styczeń 2007	

9. EKSPLOATACJA I KONSERWACJA

Koszty eksploatacyjne będą pokrywane zgodnie z ogólnymi zasadami dotyczącymi utrzymania dróg publicznych – z centralnego budżetu rządowego.

Koszty utrzymania będą pokrywane zgodnie z ogólnymi zasadami dotyczącymi utrzymania dróg publicznych – z centralnego budżetu rządowego.

10. PRZYKŁADOWE KOSZTY I WYSOKOŚĆ POMOCY

Odcinek I: Grójec-Góra Kalwaria (€)

POZYCJA	KOSZTY CAŁKOWITE	KOSZTY UPRAWNIONE
Opłaty za sporządzenie planów/projektów	1 400 000	1 400 000
Nabycie gruntów	1 580 000	
Prace przygotowawcze		
Prace główne	28 410 000	28 410 000
Wydatki nieprzewidziane	2 841 000	2 841 000
Pomoc techniczna		
Nadzór w czasie realizacji	2 400 000	2 400 000
Podatki i opłaty publiczne	2 500 000	
ŁĄCZNIE	39 131 000	35 051 000

Odcinek II: Góra Kalwaria - Mińsk Mazowiecki (€)

POZYCJA	KOSZTY CAŁKOWITE	KOSZTY UPRAWNIONE
Opłaty za sporządzenie planów/projektów	1 400 000	1 400 000
Nabycie gruntów	1 200 000	
Prace przygotowawcze		
Prace główne	32 600 000	32 600 000
Wydatki nieprzewidziane	3 260 000	3 260 000
Pomoc techniczna		
Nadzór w czasie realizacji	2 100 000	2 100 000
Podatki i opłaty publiczne	2 900 000	

POZYCJA	KOSZTY CAŁKOWITE	KOSZTY UPRAWNIONE
ŁĄCZNIE	43 460 000	39 360 000

Odcinek I+II: Grójec-Mińsk Mazowiecki (€)

Pozycja	Koszty całkowite	Koszty uprawnione
Opłaty za sporządzenie planów / projektów	2 800 000	2 800 000
Nabycie gruntów	2 780 000	
Prace przygotowawcze		
Prace główne	61 010 000	61 010 000
Wydatki nieprzewidziane	6 101 000	6 101 000
Pomoc techniczna		
Nadzór w czasie realizacji	4 500 000	4 500 000
Podatki i opłaty publiczne	5 400 000	
ŁĄCZNIE	82 591 000	74 411 000

11. UDZIAŁ IFI

Udział IFI nie jest przewidywany.

12. WARUNKI SZCZEGÓLNE ZWIĄZANE Z PRZEDSIĘWZIĘCIEM

Zostały one wymienione w art. 8 Memorandum Finansowego.

13. PLAN ZAMÓWIENIA – ZAMÓWIENIA – OGŁOSZENIE

Prace będą wykonywane zgodnie z przykładowym planem zamówienia zawartym w załączniku I.a.

Zamówienia na roboty budowlane będą odnosić się we właściwy sposób do spraw zdrowia i bezpieczeństwa podczas prac budowlanych (ochrona pracowników).

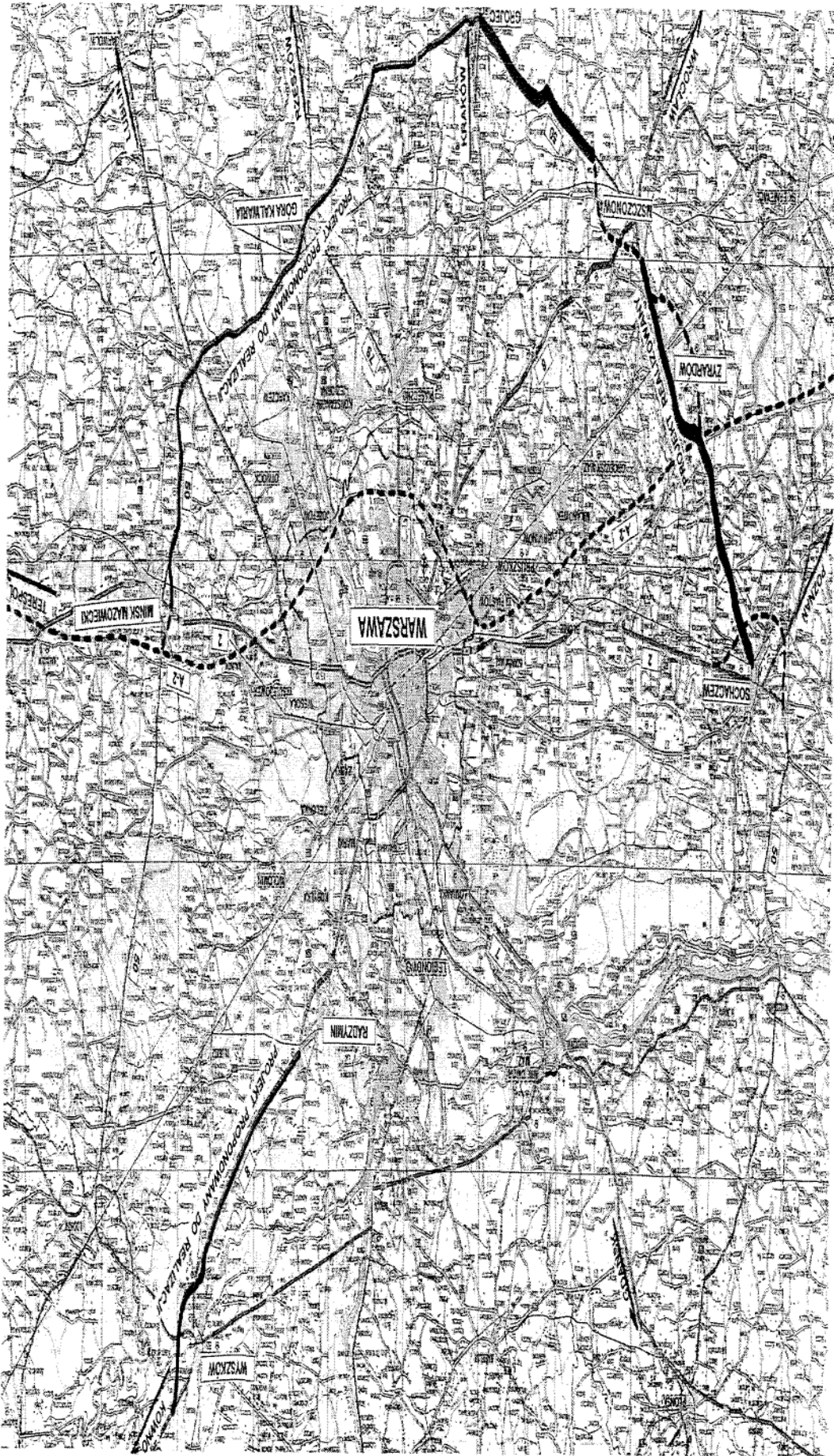
Dokumenty przetargowe na wykonanie prac zostaną sporządzone zgodnie z *Praktycznym Przewodnikiem po procedurach zamówień publicznych w ramach Phare, ISPA i Sapard*, oraz Warunkami Zamówień na Roboty Budowlane FIDIC. Warunki szczególne udzielania zamówień będą dostępne w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* i/lub w internecie.

Załącznik I.a

Wstępny plan przetargów

Nr zamówienia, rodzaj i opis	Przewidywana data publikacji ogłoszenia
Przetarg na projekt zamówienia	listopad 2002
Przetarg w dwóch transzach na roboty budowlane na odcinku I: Grójec - Góra Kalwaria i odcinku II: Góra Kalwaria - Mińsk Mazowiecki	grudzień 2003
Przetarg na nadzór na obu odcinkach	październik 2003

Wszelkie zmiany w niniejszym tymczasowym planie muszą zostać zatwierdzone przez Komisję.



PLAN FINANSOWY (oparty na zobowiązaniach z budżetu UE)

Nazwa przedsięwzięcia: Wzmocnienie krajowej drogi nr 50 na odcinku Grójec - Mińsk Mazowiecki

Nr ISPA: 2002/PL/16/P/PT/018

Rok	Koszty całkowite	Koszty nieuprawnione	Koszty uprawnione								<i>Euro</i>	
			Łącznie		ISPA		Władze krajowe				Pożyczka od IFI*	
			7	8	9	10	11	12				
	1	2	3	4 (%)	5	6 (%)	7	8	9	10	11	12 (%)
	=2+3		=5+7+8+9+10	=3/1		=5/3						=11/1
2000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2001	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2002	-	-	-	-	1.676.455	-	-	-	-	-	-	-
2003	-	-	-	-	9.485.195	-	-	-	-	-	-	-
2004	-	-	-	-	16.742.475	-	-	-	-	-	-	-
2005	-	-	-	-	16.742.475	-	-	-	-	-	-	-
2006	-	-	-	-	11.161.650	-	-	-	-	-	-	-
Nieobliczane w skali roku	82.600.000	8.189.000	74.411.000	-	-	-	18.602.750	-	-	-	-	-
Łącznie	82.600.000	8.189.000	74.411.000	-	55.808.250	75	18.602.750	-	-	-	-	-

* Przyjęcie pożyczki z EBI przez władze polskie