

Załącznik 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 - Lista DPI

1. Wykaz tabelaryczny Dużych Projektów Infrastrukturalnych (DPI)

Lp.	Główny/Rezerwow	Kraj	Województwo	CT	Nazwa	BUDŻET	
						Razem mln EUR	Razem EU mln EUR
1	Główny	PL	Podkarpackie	DOSTĘPNOŚĆ	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 885 Przemyśl - Hermanowice - granica państwowa na km 3 + 680 - 10 + 562	7,5	6,75
2	Rezerwow	PL	Podkarpackie	DOSTĘPNOŚĆ	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 867 Sieniawa - Oleszyce - granica województwa: odcinek Lubaczów-Basznia Górna	3	2,7
3	Główny	PL	Podlaskie	GRANICE	Budowa infrastruktury kolejowego przejścia granicznego w Siemianówce	5,9	5,31
4	Rezerwow	PL	Podlaskie	DOSTĘPNOŚĆ	Poprawa dostępności ruchu transgranicznej infrastruktury drogowej poprzez rozbudowę drogi powiatowej nr 1644 B Tarnopol-Siemianówka	3,44	3,1
5	Główny	PL	Mazowieckie	DOSTĘPNOŚĆ	Poprawa dostępności rejonu przygranicznego poprzez przebudowę drogi wojewódzkiej nr 698, wraz z remontem mostu na rzece Toczna w Łosicach.	5,1	4,59
6	Rezerwow	PL	Mazowieckie	DOSTĘPNOŚĆ	Zwiększenie dostępności powiatu sokołowskiego i powiatu siedleckiego poprzez integrację działań w zakresie infrastruktury transportowej	6,5	5,85
7	Główny	PL	Lubelskie	DOSTĘPNOŚĆ	Rozbudowa drogi na trasie Korolówka - Włodawa w odcinku od 70 + 550 km do 75 + 550 km na odcinku o długości w sumie ok. 5,00 km, stanowiącej część drogi wojewódzkiej nr 812 Biała Podlaska - Wisznice - Włodawa – Chełm	6,8	5,76
8	Rezerwow	PL	Lubelskie	DOSTĘPNOŚĆ	Rozbudowa drogi na trasie Mircze - Witków w odcinku od 75 + 250 km do 80 + 250 km na odcinku o długości w sumie ok. 5 km, stanowiącej część drogi wojewódzkiej nr 844 Chełm - Hrubieszów - Witków - Dołhobyczów - granica państwowa	7,3	5,67
9	Główny	BY	Grodno	GRANICE	Budowa dodatkowego mostu drogowego na rzece Świsłocz pomiędzy punktami granicznymi „Bierestowica” (Republika Białoruś) oraz „Bobrowniki” (Rzeczpospolita Polska)	4,45	4

## Załącznik 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 - Lista DPI

10	Rezerwowo	BY	Grodno	GRANICE	Budowa przenośnego systemu kontroli rentgenowskiej pojazdów w punkcie granicznym „Bierestowica”	4,5	4,05
11	Główny	BY	Brześć	BEZPIECZEŃSTWO	Bezpieczeństwo polsko-białoruskiego obszaru transgranicznego. Wzmocnienie potencjału straży pożarnej i służb ratunkowych	4,5	4,06
12	Główny	BY	Brześć	DOSTĘPNOŚĆ	Poprawa infrastruktury drogowej obszaru granicznego zapewniająca zrównoważony dostęp do obszaru granicznego (modernizacja i budowa drogi P-16)	5,16	4,64
13	Rezerwowo	BY	Brześć	GRANICE	Budowa przenośnego systemu kontroli rentgenowskiej pojazdów w punkcie granicznym „Peschatka” w Urzędzie Celnym w Brześciu	4,5	4,05
14	Główny	UA	Lwów	BEZPIECZEŃSTWO	Utworzenie systemu dynamicznej odpowiedzi na informacje o przestępstwach i innych zdarzeniach we Lwowie	6	5,4
15	Rezerwowo	UA	Lwów	DZIEDZICTWO	Skarby transgraniczne - ochrona, rozwój i promocja dziedzictwa narodowego	5,82	5,23
16	Główny	UA	Wołyń	DOSTĘPNOŚĆ	Lepszy dostęp do obszaru ukraińsko-polskiego obszaru granicznego poprzez przebudowę ukraińskiej drogi krajowej M-07 “Kyiv-Kovel-Yahodyn” na odcinku 487 + 500-496 + 500, km 496 + 500-505 + 286	6,45	5,8
17	Rezerwowo	UA	Wołyń	BEZPIECZEŃSTWO	Poprawa stanu środowiska w granicach Szackiego Parku Narodowego poprzez budowę kanalizacji na obszarach wiejskich nad jeziorem Świtaż	6,45	5,8
18	Główny	UA	Zakarpacie	BEZPIECZEŃSTWO	Zmniejszenie ryzyka epidemii gruźlicy na obszarach granicznych Ukrainy i Polski poprzez budowę szpitala gruźliczego dla 60 pacjentów w rejonie Wynohradiw oraz wprowadzenie innowacyjnych metod monitorowania, zapobiegania i leczenia gruźlicy	6,4	5,76
<b>LISTA GŁÓWNA W SUMIE</b>						<b>58,26</b>	<b>52,07</b>
<b>LISTA REZERWOWA W SUMIE</b>						<b>41,51</b>	<b>36,45</b>

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

2. Formularze DPI

<b>1. Propozycja Dużego Projektu Inwestycyjnego (DPI) 2014-2020</b>	
Propozycja przedłożona przez	Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich
<b>1. Informacje ogólne o propozycji DPI</b>	
<b>1.1. Cele tematyczne programu</b>	
Poprawa dostępności regionów, rozwoju trwałego i odpornego na klimat transportu oraz sieci i systemów komunikacyjnych	
<b>1.2. Uzasadnienie wyboru celu tematycznego:</b>	
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 885 Przemyśl - Hermanowice - granica państwowa wpisuje się w realizację planowanej budowy przejścia granicznego w Malhowicach między Polską i Ukrainą. Zadanie to spowoduje poprawę dostępności obszaru województwa podkarpackiego dla Ukrainy oraz otworzy najkrótszą trasę z województwa podkarpackiego do Rumunii. Droga 885 w połączeniu z planowanym przejściem granicznym mogą być uważane za alternatywną trasę komunikacyjną dla istniejącego połączenia Przemyśl-Medyka-Lwów.	
<b>1.3. Tytuł projektu:</b>	
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 885 Przemyśl - Hermanowice - granica państwowa na km 3 + 680 - 10 + 562	
<b>1.4. Beneficjent Wiodący:</b>	
Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich	
<b>1.5. Potencjalny Beneficjent Projektu:</b>	
Lwowska Obwodowa Administracja Państwowa	
<b>1.6. Opis ogólny koncepcji projektowej:</b>	
<p>Ogólny cel projektu: Poprawa dostępności obszaru granicznego województwa podkarpackiego z i do Ukrainy południowej (w szczególności w odniesieniu do południowej części Ukrainy i Rumunii), przez planowany punkt przejścia granicznego w Malhowicach.</p> <p>Cele szczególne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Poprawa parametrów technicznych drogi, mostów oraz innych konstrukcji budowlanych;</li> <li>- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego</li> <li>- Ociążenie pobliskiego punktu przejścia granicznego w Medyce w odniesieniu do granicznego ruchu drogowego.</li> </ul> <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Skrócenie czasu podróży do planowanego punktu przejścia granicznego w Malhowicach;</li> <li>- Obniżenie ilości wypadków drogowych, ofiar wypadków oraz związanych strat materialnych;</li> <li>- Wzrost ilości osób korzystających z punktu przejścia granicznego w Malhowicach skutkujący znacznym odciążeniem punktu przejścia granicznego w Medyce, które obecnie stanowi najbardziej ruchliwe przejście na odcinku podkarpackim granicy polsko-ukraińskiej.</li> </ul> <p>Projekt obejmuje następujące działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- poprawa parametrów technicznych - dostosowanie parametrów do wymogów klasy G;</li> <li>- przebudowa i budowa dwóch mostów oraz dostosowanie ich parametrów do klasy obciążenia obiektów drogowych "A" PN-85/S-10030 oraz klasy 150 pojazdów specjalnych, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 30 maja 2000 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U z 2000 r. nr 63, poz. 735 ze zm.);</li> <li>- przebudowa i budowa innych obiektów inżynierii drogowej poprzez ich dostosowanie do wymogów powyższych parametrów;</li> <li>- budowa/przebudowa skrzyżowań z drogami miejskimi i powiatowymi</li> <li>- przebudowa/budowa odcinków dróg/ulic miejskich</li> <li>- budowa dróg dojazdowych (KR1) dla celów utrzymania sąsiednich gruntów</li> <li>- budowa chodników oraz ścieżek pieszych i rowerowych</li> <li>- budowa urządzeń bezpieczeństwa drogowego</li> <li>- długość rozbudowywanej drogi: 6.882 km</li> </ul>	

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

1.7. Szacunkowy całkowity koszt projektu, wliczając:		Budżet ogółem (grant UE + dofinansowanie) (mln EUR)	Kwota grantu UE (mln EUR)
komponent infrastrukturalny ogółem:		7,5	6,75
pozostałe koszty:			
projekt ogółem:		7,5	6,75
1.8. Orientacyjna data rozpoczęcia i data zakończenia realizacji projektu (prace budowlane):			
Planowana data rozpoczęcia	3. kwartał 2016	Planowana data zakończenia	3. kwartał 2019
<b>2. Opis znaczenia DPI:</b>			
2.1. Opis efektu transgranicznego proponowanego projektu:			
<p>Modernizacja połączenia drogowego do planowanego przejścia granicznego. Poprawa infrastruktury drogowej spowoduje zwiększenie dostępności komunikacyjnej obszaru granicznego, co będzie mieć wpływ na powstanie nowych podstaw dla współpracy polsko-ukraińskiej, rozwój turystyki i handlu. Ponadto, projekt będzie miał wpływ na wzrost dostępności komunikacji z przejściami granicznymi oraz włączenie lokalnego systemu transportowego do sieci międzynarodowej. Spowoduje to zmniejszenie poziomu różnic infrastrukturalnych w obszarze granicznym. Poprawa warunków drogowych skutkować będzie zapewnieniem nowych obszarów inwestycyjnych w granicach zmodernizowanych dróg. Zmniejszenie różnic infrastrukturalnych oraz poprawa zrównoważonego rozwoju przestrzennego stworzy nowe możliwości wspólnego wykorzystania potencjału regionu oraz pomoże w rozwijaniu współpracy z beneficjentami z Ukrainy.</p>			
2.2. Opis strategicznego znaczenia projektu dla obszaru transgranicznego:			
<p>Rozbudowa drogi będzie mieć wpływ na powiat przemyski i sąsiednie powiaty, wraz z planowanym otwarciem przejścia granicznego w Malhowicach otwierając również nowy kierunek ruchu tranzytowego. Projekt jest szczególnie ważny dla obszaru transgranicznego w związku z otwarciem przejścia granicznego w Malhowicach, tworząc nowy kierunek ruchu transgranicznego. W związku z realizacją projektu, ułatwiony zostanie dostęp mieszkańców południowej części powiatu przemyskiego do Ukrainy. Realizacja projektu jest również istotna dla obszaru obwodu lwowskiego, w szczególności w odniesieniu do poprawy współpracy transgranicznej. Rozwój infrastruktury transportowej poprzez poprawę połączenia drogowego z planowanym punktem przejścia granicznego będzie skutkować bezpośrednio poprawą obciążenia ruchu granicznego w pobliskim punkcie przejścia granicznego oraz, w perspektywie czasu, przyszłą aktywacją ukraińskiego obszaru granicznego, a także wymianą doświadczeń w kontekście pro-integracyjnego nastawienia Ukrainy w stosunku do Unii Europejskiej.</p>			
2.3. Uzasadnienie wyboru projektu w ramach procedury bezpośredniej:			
<p>Wszyscy beneficjenci spełniają wymagania dla tego rodzaju działań.</p> <p><b>Beneficjent Wiodący - Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich</b> Projekt został złożony przez Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich, jedyną organizację, w imieniu której samorząd Województwa Podkarpackiego posiada wyłączną kompetencję we wdrażaniu inwestycji z zakresu dróg wojewódzkich Województwa Podkarpackiego, zgodnie z obowiązującym prawem, tzn. Ustawą z dnia 21 marca 1985 w sprawie dróg publicznych (Dz. U. Nr 14, poz. 60), ze zmianami, Ustawą z dnia 5 czerwca 1998 w sprawie Samorządów (Dz. U. Nr 91, poz. 576) oraz Uchwałą Zarządu Województwa Podkarpackiego Nr 08/08/99 w sprawie ustalenia nazwy i nadania Statutu jednostki organizacyjnej regionalnemu zarządowi dróg.</p> <p><b>Beneficjent Projektu nr 1 Lwowska Państwowa Administracja Obwodowa</b> Wszystkie działania infrastrukturalne będą wdrażane tylko w Województwie Podkarpackim. Zgodnie z Ustawą Ukrainy „O lokalnych administracjach państwowych” z dnia 9 kwietnia 1999 roku, Nr 586-XIV, Lwowska Państwowa Administracja Obwodowa jest władzą wykonawczą w obwodzie. Dodatkowo zgodnie z Uchwałą Rady Ministrów Ukrainy z dnia 15.02.2002 nr 153 “O utworzeniu ujednoczonego systemu zaangażowania, wykorzystania oraz monitoringu międzynarodowej pomocy technicznej” Lwowska Państwowa Administracja Obwodowa jest odpowiedzialna za realizację, monitoring i nadzór nad wszystkimi działaniami finansowanymi przez międzynarodową pomoc techniczną, włączając działania przewidziane w projekcie na terytorium Obwodu Lwowskiego. Lwowska Państwowa Administracja Obwodowa jako władza regionalna będzie koordynować oraz przygotowuje rekomendacje łącznie z państwowym zakładem "Ukravtodor" dotyczące inwestycji drogowych w ramach projektów finansowanych ze środków UE.</p>			

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

2. Propozycja Dużego Projektu Inwestycyjnego (DPI) 2014-2020		
Propozycja przedłożona przez	Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich	
<b>1. Informacje ogólne o propozycji DPI</b>		
1.1 Cele tematyczne programu		
Poprawa dostępności regionów, rozwoju trwałego i odpornego na klimat transportu oraz sieci i systemów komunikacyjnych		
1.2 Uzasadnienie wyboru celu tematycznego:		
Realizacja zadania poprawi dostępność obszaru Województwa Podkarpackiego (od Lubaczowa do Jarosławia) do punktu przejścia granicznego w Budomierzu, prowadząc ruch transgraniczny do terytorium Ukrainy. Rozbudowa drogi poprawi również płynność ruchu transgranicznego od województwa lubelskiego do podkarpackiego.		
1.3. Tytuł projektu:		
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 867 Sieniawa - Oleszyce - granica województwa: odcinek Lubaczów-Basznia Górna		
1.4. Beneficjent Wiodący:		
Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie		
1.5. Potencjalny Partner (Partnerzy) Projektu:		
Lwowska Obwodowa Administracja Państwowa		
1.6. Opis ogólny koncepcji projektowej:		
<p>Ogólny cel projektu: Poprawa dostępności obszaru granicznego Województwa Podkarpackiego (w szczególności od Jarosławia do Lubaczowa) do i od punktu granicznego w Budomierzu oraz poprawa granicznego ruchu drogowego pomiędzy Województwami Podkarpackim i Lubelskim.</p> <p>Cele szczególne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Poprawa parametrów technicznych drogi, mostów oraz innych konstrukcji budowlanych;</li> <li>- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego</li> </ul> <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Skrócenie czasu podróży do planowanego punktu przejścia granicznego w Budomierzu;</li> <li>- Obniżenie ilości wypadków drogowych, ofiar wypadków oraz związanych strat materialnych;</li> <li>- Skrócenie czasu podróży pomiędzy Województwami Podkarpackim i Lubelskim.</li> </ul> <p>Projekt obejmuje następujące działania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 867 Sieniawa - Oleszyce - granica województwa: odcinek Lubaczów-Basznia Górna na km 39+948 – 49+970 (odcinek Lubaczów-Basznia Górna na długości 10,022 km). Projekt obejmuje następujące działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- poprawa parametrów technicznych - dostosowanie parametrów do wymogów klasy G, w tym: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Budowa chodników w zatokach autobusowych: <ul style="list-style-type: none"> <li>- km 43+600-43+680 po stronie lewej (0,08 km)</li> <li>- km 43+680-43+780 po stronie prawej (0,1 km)</li> <li>- km 45+075-45+400 po stronie prawej (0,325 km)</li> <li>- km 45+400-45+680 po stronie lewej i prawej, przebudowa istniejącego chodnika (0,28 km)</li> <li>- km 45+680-45+880 po stronie prawej (0,2 km)</li> <li>Razem: 0,985 km</li> </ul> </li> <li>2. Przebudowa istniejących zatok autobusowych (w sumie 8)</li> <li>3. Przebudowa istniejących przepustów: <ul style="list-style-type: none"> <li>- fi 80 - 3 jednostki</li> <li>- fi 100 - 4 jednostki</li> </ul> </li> <li>4. Przebudowa istniejącego mostu na rzece Sołotwa, długości 21,2 m (dostosowanie do klasy B)</li> </ol> </li> </ul>		
1.7. Szacunkowy całkowity koszt projektu, wliczając:	<b>Budżet ogółem (grant UE + dofinansowanie) (mln EUR)</b>	<b>Kwota grantu UE (mln EUR)</b>
komponent infrastrukturalny ogółem:	3,0	2,7

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

pozostałe koszty:			
projekt ogółem:		3,0	2,7
1.8. Orientacyjna data rozpoczęcia i data zakończenia realizacji projektu (prace budowlane):			
Orientacyjna data rozpoczęcia	3. kwartał 2016	Orientacyjna data zakończenia	3. kwartał 2019
<b>2. Opis znaczenia DPI:</b>			
2.1. Opis efektu transgranicznego proponowanego projektu:			
<p>Droga łączy województwa podkarpackie i lubelskie. Trasa drogi umożliwi komunikację przejścia granicznego w Budomierzu z autostradą A-4 oraz drogami krajowymi nr 77 oraz Nr 4, a następnie z drogą krajową nr 19, która łączy stolicę województwa - Rzeszów, z przejściem granicznym w Budomierzu oraz wschodnią częścią regionu, ze stolicą województwa w Rzeszowie. Poprawa infrastruktury drogowej w gminie Lubaczów oraz zwiększenie dostępności komunikacyjnej obszaru granicznego, będą mieć wpływ na powstanie nowych podstaw dla współpracy polsko-ukraińskiej, rozwój turystyki i handlu. Ponadto, projekt będzie miał wpływ na wzrost dostępności komunikacji z przejściami granicznymi oraz włączenie lokalnego systemu transportowego do sieci międzynarodowej. Spowoduje to zmniejszenie poziomu różnic infrastrukturalnych na granicy. Poprawa warunków drogowych skutkować będzie zapewnieniem nowych obszarów inwestycyjnych wokół zmodernizowanych dróg. Zmniejszenie różnic infrastrukturalnych oraz poprawa zrównoważonego rozwoju przestrzennego stworzy nowe możliwości wspólnego wykorzystania potencjału regionu oraz pomoże w rozwijaniu współpracy z beneficjentami z Ukrainy.</p>			
2.2. Opis strategicznego znaczenia projektu dla obszaru transgranicznego:			
<p>Realizacja projektu spowoduje zwiększenie dostępności sieci transportowej poprzez skuteczną komunikację z północną część regionu za pomocą autostrady A4, dróg krajowych nr 77 i 4 oraz drogi pobocznej w Jarosławiu. Zmodernizowane drogi znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie z granicą oraz łączą przejścia graniczne w Korczowej i Budomierzu, biegnąc dalej drogą wojewódzką nr 867, przebiegającą wzdłuż granicy do przejścia granicznego w Hrebennem. Ciąg ten stanowi część połączenia komunikacyjnego między Polską i Ukrainą. Ponadto, jest to najkrótsza trasa od skrzyżowania autostrady A4 w Korczowej do obszarów inwestycyjnych w podstrefach Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK Mielec w Lubaczowie, uzdrowiska Horyniec Zdrój na Roztoczu, charakteryzującego się wysoką wartością turystyczną. Obecnie, w związku z ograniczonym tonażem mostu na rzece Szkoło, a także tragicznym stanem nawierzchni drogowej, dostęp do wyżej określonych obszarów jest znacznie utrudniony, co w sposób szczególny ogranicza możliwość rozwoju tych obszarów, należących do najbardziej zagrożonych w regionie, a także powoduje ograniczenie ruchu pomiędzy wspomnianymi przejściami granicznymi.</p> <p>Realizacja projektu jest istotna dla obszaru obwodu lwowskiego, w szczególności w odniesieniu do poprawy współpracy transgranicznej. Rozwój infrastruktury transportowej poprzez poprawę połączenia drogowego z planowanym punktem przejścia granicznego będzie skutkować bezpośrednio odciążeniem ruchu granicznego w pobliskim punkcie przejścia granicznego oraz, w perspektywie, przyszłą aktywacją ukraińskiego obszaru granicznego, a także wymianą doświadczeń w kontekście pro-integracyjnego nastawienia Ukrainy w stosunku do Unii Europejskiej.</p>			
2.3. Uzasadnienie wyboru projektu w ramach procedury bezpośredniej:			
<p>Wszyscy beneficjenci spełniają wymagania dla tego rodzaju działań.</p> <p><b>Beneficjent Wiodący - Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich</b> Projekt został przedłożony przez Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich, jedyną organizację, w imieniu której samorząd województwa podkarpackiego posiadać będzie wyłączną kompetencję we wdrażaniu inwestycji z zakresu dróg wojewódzkich województwa podkarpackiego, zgodnie z obowiązującą ustawą, tzn. Ustawą z dnia 21 marca 1985 w sprawie dróg publicznych (Dz. U. Nr 14, poz. 60), ze zmianami, Ustawą z dnia 5 czerwca 1998 w sprawie Samorządów (Dz. U. Nr 91, poz. 576) oraz Uchwałą Zarządu Województwa Podkarpackiego Nr 08/08/99 w sprawie ustalenia nazwy i nadania Statutu jednostki organizacyjnej regionalnemu zarządowi dróg.</p> <p><b>Beneficjent Projektu nr 1 Lwowska Państwowa Administracja Obwodowa</b> Wszystkie działania infrastrukturalne będą wdrażane tylko w Województwie Podkarpackim. Zgodnie z Ustawą Ukrainy „ O miejscowych administracjach państwowych” z dnia 9 kwietnia 1999 r., Nr 586-XIV, Lwowska Państwowa Administracja Obwodowa jest władzą wykonawczą w obwodzie. Dodatkowo zgodnie z Uchwałą Rady Ministrów Ukrainy z dnia 15.02.2002 nr 153 “O utworzeniu ujednoczonego systemu zaangażowania, wykorzystania oraz monitoringu międzynarodowej pomocy technicznej” Lwowska Państwowa Administracja Obwodowa jest odpowiedzialna za realizację, monitoring i nadzór nad wszystkimi działaniami finansowanymi przez międzynarodową pomoc techniczną, włączając działania przewidziane w projekcie na terytorium Obwodu</p>			

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

Lwowskiego. Lwowska Państwowa Administracja Obwodowa jako władza regionalna będzie koordynować oraz przygotuje rekomendacje łącznie z państwowym zakładem "Ukravtodor" dotyczące inwestycji drogowych w ramach projektów finansowanych ze środków UE.

### 3. Propozycja Dużego Projektu Inwestycyjnego (DPI) 2014-2020

Propozycja przedłożona przez Wojewoda Podlaski

#### 1. Informacje ogólne o propozycji DPI

##### 1.1. Cele tematyczne projektu

Promocja zarządzania granicami oraz bezpieczeństwem na granicach, zarządzanie mobilnością i migracjami

##### 1.2 Uzasadnienie wyboru celu:

Budowa infrastruktury kolejowego przejścia granicznego w Siemianówce obejmie kolejny etap poprawy infrastruktury tego przejścia granicznego. Realizacja planowanych działań będzie skutkować wydajniejszym działaniem punktu przejścia granicznego, podniesieniem poziomu bezpieczeństwa celnego oraz obniżeniem poziomu niepożądanych zjawisk, np. przemytu.

##### 1.3. Tytuł projektu:

Budowa infrastruktury kolejowego przejścia granicznego w Siemianówce

##### 1.4. Beneficjent Wiodący:

Wojewoda Podlaski

##### 1.5. Potencjalny Beneficjent Projektu:

Państwowy Komitet Celny Republiki Białoruś

##### 1.6. Opis ogólny koncepcji projektowej:

Cel ogólny: Budowa infrastruktury kolejowego przejścia granicznego w Siemianówce

Cele szczegółowe:

1. Przystosowanie kolejowego przejścia granicznego w Siemianówce do norm Unii Europejskiej dotyczących jej granic zewnętrznych oraz wymogów Układu z Schengen.
2. Poprawa bezpieczeństwa granic Unii Europejskiej.

Działania:

1. Budowa zadaszenia nad rampą przeładunkową.
2. Budowa sieci monitoringu wzdłuż trasy kolejowej prowadzącej do granicy państwowej, przez miejscowości Siemianówka, Cisówka, Brzezina oraz na stacji kolejowej Siemianówka, w obszarze przeładunkowym.
3. Budowa kontrolnego przejścia nadziemnego nad istniejącymi torami, na działce nr 59/9 i 59/10 w Siemianówce, gmina Narewka.
4. Budowa wagi kolejowej do ważenia wagonów, statycznego i w ruchu, wraz z systemem komputerowym składającym się z, między innymi, szafy elektrycznej podłączonej do komputera wagowego przy linii przeładunkowej.
5. Budowa drogi dojazdowej - od drogi powiatowej (wojewódzkiej) do rampy przeładunkowej.
6. Budowa lądowiska dla śmigłowców.
7. Budowa budynku administracyjnego.
8. Budowa budynku serwisowego.

Rezultaty:

Budowa obiektów, tzn. budynków oraz tras drogowych, budowa systemu monitoringu dla obszarów pod specjalnym nadzorem - instalacja kamer. Czynności te przyczynią się do zwiększenia jakości odpraw w kolejowym obszarze transportowym, stacji przeładunkowej oraz wzdłuż trasy kolejowej. Spowodują one również poprawę działania i bezpieczeństwa przejścia granicznego w zakresie transportu towarowego, zgodnie z normami UE. Aspekty techniczne odpraw międzynarodowych pociągów towarowych również ulegną poprawie. Rezultatem strategicznym będzie spełnienie norm Schengen w zakresie ochrony granicy zewnętrznej UE. Realizacja tego zadania w znaczący sposób ułatwi działania służb granicznych odpowiedzialnych za zapobieganie transportowaniu odpadów, niebezpiecznych chemikaliów, materiałów jądrowych i radioaktywnych, nieupoważnionego transportu borni, amunicji i materiałów wybuchowych. Pozwoli to na poprawę skuteczności infrastruktury i procedur granicznych, a także podniesienie poziomu bezpieczeństwa obszaru kolejowego przejścia granicznego. Spowoduje



Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

to zabezpieczenie interesów politycznych i społecznych Polski i UE.  
Realizacja inwestycji przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa granicy UE. Pozwoli to zapewnić odpowiedni nadzór nad kolejowym obszarem transportowym.  
Brak oświetlenia i zadaszenia w obszarach przeładunkowych oraz brak systemu monitoringu wzdłuż linii kolejowej stanowi zagrożenie dla skuteczności kontroli oraz, w rezultacie - brak przepustowości granicznej.  
Budowa systemu monitoringu pozwoli zapewnić prawidłowy nadzór nad obszarem transportu kolejowego. Zadaszenie nad rampą przeładunkową zapewni dach i oświetlenie dla pracowników zajmujących się przeładunkiem towarów. Budowa wagi kolejowej skróci czas oclenia pociągów. Budowa budynku administracyjnego i usługowego poprawi skuteczność pracy służb granicznych kolejowego przejścia granicznego w Siemianówce i pozwoli na prawidłowe działanie tego przejścia.  
Ponieważ Polska wstąpiła do UE, tak zwane regiony „muru wschodniego” stały się granicą zewnętrzną Wspólnoty. Utrzymanie dobrych stosunków społecznych i ekonomicznych z krajami na wschód od granicy pozwoliło województwu podlaskiemu stać się łącznikiem pomiędzy Europą zachodnią i wschodnią. Wspólne korzyści dla obu stron dostarcza współpraca międzyregionalna w zakresie rozwoju gospodarczego i wymiany doświadczeń. Rozbudowa kolejowego przejścia granicznego jest wskaźnikiem potrzeb w zakresie eksportu i importu towarów. Po zakończeniu rozbudowy częściowej, ilość towarów transportowanych przez granicę z Białorusią uległa drastycznemu wzrostowi. Po rozładowaniu są one transportowane dalej w głąb kraju, nie tylko koleją, ale głównie drogą. Uruchomienie punktu kontroli fitosanitarnej w roku 2014 nie tylko spowodowało zwiększenie ilości towarów importowanych i eksportowanych, ale również ich różnorodności. Realizacja proponowanej inwestycji przyczyni się do stworzenia warunków sprzyjających rozwojowi średnich i małych przedsiębiorstw w powiecie, województwie i kraju. Atrakcyjność obszarów inwestycyjnych wzrośnie. Warunki pracy służb granicznych ulegną poprawie. Realizacja projektu poprawi przepustowość przejścia granicznego.  
Wojewoda podlaski zgromadził informacje o potrzebach w zakresie budowy infrastruktury kolejowego przejścia granicznego w Siemianówce od służb granicznych: Oddział podlaski Straży Granicznej Izby Celnej w Białymstoku oraz Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Roślin i Nasiennictwa w Białymstoku. Informacje przedłożone przez przedmiotowe służby zostały zweryfikowane i ustalono zakres inwestycji koniecznych do poczynienia. Niektóre z nich zostały już zrealizowane z funduszy uzyskanych w ramach Programu Współpracy Polsko-Szwajcarskiej oraz z budżetu Województwa Podlaskiego. Województwo Podlaskie zatrudnia grupę osób doświadczonych w realizacji podobnych inwestycji.  
Do chwili obecnej, dla inwestycji nie znaleziono źródeł finansowania. Wpisuje się ona w założenia i priorytety Programu Współpracy Transgranicznej 2014-2020. Realizacja planowana jest dla obszaru objętego Programem. Dla tego przedsięwzięcia znaleziono już beneficjenta białoruskiego - Państwowy Komitet Celny Republiki Białorusi

1.7. Szacunkowy całkowity koszt projektu, wliczając:	Budżet ogółem (grant UE + dofinansowanie) (mln EUR)	Kwota grantu UE (mln EUR)
komponent infrastrukturalny ogółem:	5,48	4,93
pozostałe koszty:	0,42	0,38
projekt ogółem:	5,9	5,31

1.8. Orientacyjna data rozpoczęcia i data zakończenia realizacji projektu (prace budowlane):

Orientacyjna data rozpoczęcia	4 kwartał 2015	Orientacyjna data zakończenia	4 kwartał 2018
-------------------------------	----------------	-------------------------------	----------------

**2. Opis znaczenia DPI:**

2.1. Opis efektu transgranicznego proponowanego projektu:

Aspekt transgraniczny projektu przejawia się na dwóch poziomach. Pierwszym jest współpraca beneficjentów. Poprzez bliską współpracę przy przygotowywaniu i wdrażaniu projektu, partnerzy ustanawiają trwałe więzy, które w przyszłości pozwolą im kontynuować wspólną pracę przy wdrażaniu nowych pomysłów lub rozwijaniu tych objętych projektem. Współpraca transgraniczna pozwoli obalić historyczne uprzedzenia, które stanowią problem dla społeczności lokalnych, pozwolą na kontakty i prowadzenie typowych inicjatyw przyczyniających się do rozwoju całości regionu. Na poziomie wdrożenia projektu, wzmocni on współpracę beneficjentów projektu, pełniących funkcję agencji, poprawiając stosunki pomiędzy innymi instytucjami i przyczyniając się do utworzenia sieci współpracy pomiędzy beneficjentami. Spotkania z beneficjentami projektu pozwolą na wymianę informacji dotyczących rozwoju kolejowego przejścia granicznego po obu stronach granicy. Założenia projektowe obejmują organizację spotkań międzynarodowych.

Poprzednie kontakty między beneficjentami były ograniczone do wymiany doświadczeń dotyczących budowy drogowych przejść granicznych w Województwie Podkarpackim, regionach Brześcia i Grodna.

Drugim, znacznie szerszym poziomem współpracy jest sam projekt oraz jego rezultaty. Rozwój infrastruktury kolejowego przejścia granicznego w Siemianówce pozwoli służbom granicznym przeprowadzać proces odprawy



## Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 - Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

towarów znacznie szybciej, a przedsiębiorcy z obu krajów, szczególnie ci z obszarów sąsiadujących z granicą, zyskają więcej możliwości transportowania towarów pociągami. Transgraniczne wyniki projektu dotyczą, między innymi:

- rozszerzenia usług związanych z transportem kolejowym w obszarze granicznym Polski i Białorusi,
- rozwoju infrastruktury kolejowej na granicy polsko-białoruskiej,
- zwiększenia potencjału przedsiębiorczego na polu transportu kolejowego, szczególnie poprzez sieć współpracy pomiędzy polskimi i białoruskimi przewoźnikami kolejowymi,
- wydajniejszej i szybszej odprawy towarów transportowanych przez granicę pomiędzy oboma państwami.

Wszystkie te czynniki przyczynią się do dalszego zrównoważonego rozwoju obszaru granicznego oraz zwiększą jego atrakcyjność, a także poprawią integrację społeczności lokalnych.

### 2.2. Opis strategicznego znaczenia projektu dla obszaru transgranicznego:

Celem strategicznym projektu jest ochrona interesów politycznych i gospodarczych Polski i UE poprzez przystosowanie granicy zewnętrznej UE do wymogów Układu z Schengen. Spowoduje to zabezpieczenie prawidłowej obsługi ruchu granicznego, środków komunikacji, a także przewozu towarów w zakresie międzynarodowej wymiany towarów, a także stworzenie prawidłowych warunków dla odpraw towarów i poprawę warunków pracy służb granicznych. Przepustowość przejścia granicznego ulegnie zwiększeniu. Realizacja projektu przyczyni się do poprawy skuteczności infrastruktury i procedur granicznych, a także podniesienia poziomu bezpieczeństwa obszaru kolejowego przejścia granicznego Siemianówka - Świsłocz. Bezpieczeństwo ulegnie poprawie poprzez wyeliminowanie możliwości wyrzucania towarów z pociągów na granicy państwowej. Zapobieganie nielegalnym przejściom przez granicę ulegnie poprawie, a praca służb straży granicznej zostanie ułatwiona. Jest to istotna sprawa w związku z bliskością przejścia granicznego w Siemianówce do zbiornika wodnego. Zwiększony ruch graniczny przyczyni się do rozwoju gospodarczego i infrastrukturalnego regionów po obu stronach granicy. Kolejowe przejście graniczne w Siemianówce to ostatnia placówka w zakresie oclenia. Oclenie towarów z całej UE jest prowadzone właśnie w tym miejscu, zanim towary zostaną przeładowane na wagony kolejowe i odtransportowane do krajów trzecich koleją szerokotorową. Rozwój infrastruktury ułatwi dostęp do przejścia dla firm transportowych oraz pracę służb granicznych, pozwalając na wydajne procesy oclenia. Przedmiotowa rozbudowa jest obecnie omawiana przez przedstawicieli polskich i białoruskich kolei. Przystosowanie przejścia granicznego do odpraw uczyni je trzecim takim przejściem (pozostałe to Kuźnica Białostocka i Terespol), ułatwi transport towarów dla przedsiębiorców z wielu krajów, takich jak Polska, Białoruś czy Gruzja.

### 2.3. Uzasadnienie wyboru projektu w ramach procedury bezpośredniej:

Wszyscy beneficjenci spełniają wymagania dla tego rodzaju działań.

#### **Beneficjent Wiodący – Wojewoda Podlaski**

Zgodnie z Ustawą w sprawie ochrony granicy państwowej, wojewodowie są zobowiązani do stałego utrzymywania kolejowych przejść granicznych w stanie pozwalającym na zapewnienie skutecznej i wydajnej ochrony, odprawy celnej, a także kontroli sanitarnych, weterynaryjno-fitosanitarnych, chemicznych i radiometrycznych. Koncepcja utrzymania obejmuje planowanie i wdrażanie inwestycji budowlanych służących celom prowadzenia skutecznej i wydajnej kontroli. Umowa pomiędzy Polskimi Kolejami Państwowymi oraz Kolejami Republiki Białorusi w sprawie komunikacji kolejowej przez granicę państwową ustanowiła stacje graniczne oraz obowiązki obu stron dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej objętej zasięgiem terytorialnym kolejowego przejścia granicznego w Siemianówce. Wojewoda podlaski, zgodnie z rozporządzeniem nr 37/2012 z dnia 28 marca 2012 r., ustanowił zasięg terytorialny kolejowego przejścia granicznego w Siemianówce i jest zobowiązany do ponoszenia kosztów finansowych dla tego obszaru dla celów utrzymania infrastruktury przejścia w prawidłowym stanie, pozwalając służbom granicznym na prowadzenie skutecznej i wydajnej kontroli granicznej, która nie utrudnia kontaktów, a ułatwia transport towarów przez granicę państwową.

Wszystkie działania zaplanowane do realizacji w ramach przedmiotowego projektu wynikają z ustawowego obowiązku wojewody w zakresie zapewniania służbom granicznym prawidłowych warunków do pracy. Wojewoda jest, w rzeczywistości, jedynym organem, na którego nałożono obowiązki, o których mowa w Ustawie o ochronie granicy państwowej i aktach wykonawczych.

#### **Beneficjent 1 Projektu - Państwowy Komitet Celny Republiki Białoruś**

Zgodnie z Dekretem Prezydenta Republiki Białoruś z dnia 21 kwietnia 2008 r. Nr 228 „Na temat szeregu kwestii organów celnych Republiki Białoruś” Państwowy Komitet Celny Republiki Białoruś i urzędy celne, między innymi są odpowiedzialne za:

- zapewnianie w zakresie ich kompetencji zabezpieczenia ekonomicznego Białorusi, a także ochrony swoich interesów gospodarczych;
- tworzenie warunków przyczyniających się do przyspieszenia obrotów podczas przywozu towarów do

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

- |   |
|---|
| <p>Białorusi i wywozu towarów z Białorusi przez granicę celną Unii Celnej Białorusi;<br/>- ustalanie polityki technicznej w zakresie rozwoju, wyposażenia i wprowadzenia środków technicznych kontroli celnej przez organy celne.</p> |
|---|

**4. Propozycja Dużego Projektu Inwestycyjnego (DPI) 2014-2020**

Propozycja przedłożona przez Powiat Hajnówka (PL)

**1. Informacje ogólne o propozycji DPI**

**1.1 Cele tematyczne programu**

Poprawa dostępności regionów, rozwoju trwałego i odpornego na klimat transportu oraz sieci i systemów komunikacyjnych

**1.2 Uzasadnienie wyboru celu tematycznego:**

Wdrażany projekt rozbudowy drogi powiatowej nr 1644 B Tarnopol-Siemianówka jest zgodny z celem poprawy dostępności regionu granicznego. Droga powiatowa Tarnopol-Siemianówka prowadzi do przejścia granicznego dla kolei towarowych Siemianówka - Świsłocz (PL-BY), które zostało zmodernizowane z możliwością prowadzenia fitosanitarnej kontroli celnej. Droga powiatowa nr 1644 B Tarnopol-Siemianówka oraz droga wojewódzka nr 687 Zwodzieckie-Juszkowy Gród to główne tunele transportowe prowadzące do przejścia granicznego. Średnia ilość towarów, biorąc pod uwagę ostatnie lata, transportowanych w ciągu jednego roku po drodze powiatowej wynosi około 1 Mt (w oparciu o dane o ruchu towarowym na przejściu granicznym). Po otwarciu przejścia granicznego z możliwością fitosanitarnej kontroli celnej, odnotowano 30% wzrost transportu towarów w porównaniu z analogicznym okresem w poprzednim roku. Projekt stanowi przedsięwzięcie dotyczące przygranicznej infrastruktury drogowej w regionie Puszczy Białowieskiej oraz obszaru Natura 2000.

**1.3. Tytuł projektu:**

Poprawa dostępności ruchu transgranicznej infrastruktury drogowej poprzez rozbudowę drogi powiatowej nr 1644 B Tarnopol-Siemianówka

**1.4. Beneficjent Wiodący:**

Powiat Hajnówka (PL)

**1.5. Potencjalny Beneficjent Projektu:**

Komitet Wykonawczy Rejonu Świsłocz (BY)

**1.6. Opis ogólny koncepcji projektowej:**

Celem projektu jest zapewnienie integralności sieci drogowej na terytorium gminy, powiatu, województwa i kraju. Obecnie ruch i transport na drodze objętej projektem prowadzony jest po drodze nieodpowiedniej do przewozu ładunków wielotonowych. Droga ta musi zostać przebudowana i przystosowana do parametrów technicznych, pozwalających na prowadzenie bieżącego i przyszłego transportu ładunków wielotonowych. Należy zaznaczyć, iż w chwili obecnej droga ta stanowi główną drogę dojazdową do rozbudowanego terminala kolejowego PKP towarowego przejścia granicznego Siemianówka - Świsłocz (PL - BY), wraz z punktem fitosanitarnej odprawy celnej.

Droga powiatowa nr 1644 B Tarnopol-Siemianówka w swym obecnym stanie technicznym wymaga znacznych nakładów finansowych na utrzymanie, ponieważ nie jest przystosowana do ruchu pojazdów ciężkich. Wymagane jest częste wypełnianie pobocza i uzupełniania powierzchni o pogarszającym się stanie. Zły stan nawierzchni wpływa, po pierwsze, na brak bezpieczeństwa w odniesieniu do transportu towarów ciężkich, w tym palnych, a także przyczynia się do wydłużenia czasu podróży. Analiza poziomu ruchu na drodze powiatowej nr 1644 B Tarnopol-Siemianówka przeprowadzona przez Powiatowy Zarząd Drogowy w Hajnówce wskazuje na 60-procentowy wzrost w ruchu w ostatnich 5 latach (średni wskaźnik dzienny poziomu ruchu - SRD w 2008 r. wyniósł 304 pojazdy na dzień, a w 2013 r. - 463,8 pojazdów na dzień). Wraz ze zwiększeniem poziomu ruchu, obserwujemy pogorszenie się stanu nawierzchni drogowej. Brak dobrej nawierzchni drogowej oraz utrudniony dostęp mają wpływ również na ograniczenie rozwoju przedsiębiorczości.

Projekt przyniesie efekty w postaci eliminacji przeszkód w tworzeniu nowych oraz rozwijaniu istniejących przedsiębiorstw. Przyczyni się on również do eliminacji barier rozwojowych społeczności, powiatu i województwa związanych z niedoborem infrastrukturalnym, w szczególności w zakresie infrastruktury transportowej. Realizacja projektu w istotny i bezpośredni sposób obniży poziom marginalizacji obszarów o najniższym, nie tylko w skali województwa, poziomie rozwoju, a także zredukuje dystans cywilizacyjny. Funkcjonujące firmy oraz mieszkańcy będą mogli skorzystać z możliwości łatwiejszego dostępu do edukacji, zmiany kwalifikacji zawodowych, uzyskania

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

nowych umiejętności czy rozpoczęcia własnej działalności poza sektorem rolniczym. Rozwój i poprawa jakości infrastruktury drogowej w obszarze realizacji Projektu posiada bardzo duży i decydujący wpływ na tworzenie ofert inwestycyjnych dla sektora SME, co ogranicza negatywne zjawisko migracji populacji, w szczególności w odniesieniu do ludzi młodych. Zwiększy się mobilność mieszkańców, w szczególności zawodowych.

Projekt, poprzez przebudowę infrastruktury drogowej, posiadać będzie decydujący wpływ na warunki życia mieszkańców i będzie stymulować rozwój społeczno-gospodarczy, turystyczny i kulturowy (obszar Gminy Narewka staje się coraz bardziej atrakcyjny z punktu widzenia turystyki, w związku z jego walorami naturalnymi). Stworzy to bezpośrednie połączenie z trans-lokalną siecią drogową, tzn. drogą wojewódzką nr 687 (droga 1644 B łączy się bezpośrednio z i tworzy trasę komunikacyjną w obszarze Białegostoku, Bielska Podlaskiego oraz Siemiatycz). Oba rodzaje dróg - wojewódzkie i powiatowe, stanowią główne i jedyne trasy dostępu do siedzib gmin, powiatów, województw, kolejowego przejścia granicznego w Siemianówce oraz gminie Narewka.

Realizacja inwestycji będzie również posiadać pozytywny wpływ na dostępność lokalnych i między-lokalnych ośrodków gospodarczych, instytucji posiadających bezpośredni lub pośredni wpływ na rozwój przedsiębiorczości, jak na przykład: kolejowe przejście graniczne, odprawa celna (w Siemianówce działa Urząd Celny oraz Agencje Celne, punkt fitosanitarnej odprawy celnej), a także jednostki PKP zaangażowane w przewozy towarowe. Dostęp do istniejących działalności i firm w gminie, powiecie czy województwie lub całym kraju również ulegnie poprawie. Poprawa stanu technicznego drogi przyczyni się do wzrostu przepustowości drogi oraz stworzeniu stałej sieci drogowej o wysokiej jakości.

Realizacja inwestycji zwiększy bezpieczeństwo na drodze, a także podniesie standard życia mieszkańców. Stworzy to również warunki ułatwiające mobilność. Dostępność transportowa gmin, powiatów i województw również ulegnie poprawie. Rozwinie się także ruch transgraniczny.

W wyniku realizacji projektu przebudowanych zostanie 5,826 kilometrów istniejących dróg poprzez ich dostosowanie do parametrów technicznych, zgodnie z wymogami zakładanymi dla tego rodzaju dróg (klasa G), gdzie prowadzony jest transport wielotonowy z dużym i nieustannie rosnącym ruchem ze strony przebudowanego przejścia kolejowego dla kolei towarowych.

W wyniku realizacji, przeprowadzone zostaną następujące czynności:

- przebudowa istniejącej konstrukcji podłoża drogi i jezdni,
- weryfikacja istniejących zakrętów,
- budowa ścieżki dla pieszych i rowerzystów
- przebudowa konstrukcji chodników w obszarach zabudowanych,
- wykonanie odwodnienia drogowego, itp.

1.7. Szacunkowy całkowity koszt projektu, wliczając:	Budżet ogółem (grant UE + dofinansowanie) (mln EUR)	Kwota grantu UE (mln EUR)
komponent infrastrukturalny ogółem:	3,39	3,05
pozostałe koszty:	0,05 (nadzór inwestorski)	0,05
projekt ogółem:	3,44	3,10

1.8. Orientacyjna data rozpoczęcia i data zakończenia realizacji projektu (prace budowlane):

Orientacyjna data rozpoczęcia	06. 2015	Orientacyjna data zakończenia	09.2018
-------------------------------	----------	-------------------------------	---------

## 2. Opis znaczenia DPI:

### 2.1. Opis efektu transgranicznego projektu:

Kiedy Polska wstąpiła do Unii Europejskiej, tak zwane regiony „wschodniego muru” stały się granicą zewnętrzną Wspólnoty. Utrzymanie dobrych stosunków społecznych i ekonomicznych z krajami na wschód od granicy pozwoliło Województwu Podlaskiemu stać się łącznikiem między Europą zachodnią i wschodnią.

Odpowiedni poziom infrastruktury komunikacyjnej posiada decydujący wpływ na zrównoważony rozwój obszarów po polskiej i białoruskiej stronie granicy. Elementem łączącym oba regiony jest przejście graniczne dla kolei towarowych w Siemianówce (PL - Gmina Narewka, Powiat Hajnówka, BY - Rejon Świsłocz). Przejście graniczne prowadzi do tzw. „szerokich torów”. Sytuacja ta powoduje potrzebę przeładunku celem dostarczenia importowanych i eksportowanych towarów do miejsc przeznaczenia. W regionie granicznym istnieje niewystarczająca infrastruktura drogowa, która obniża szanse na rozwój dobrej wymiany towarów. Ma to bezpośredni wpływ na rozwój obszarów granicznych oraz wykorzystanie ich lokalizacji. Głównym celem poprawy dostępności drogi jest poprawa współpracy transgranicznej w obszarze eksportu i importu towarów z Polski i Białorusi. W obszarze gminy miejscowości Narewka utworzona zostanie podstrefa Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Realizacja inwestycji drogowej będzie mieć wpływ na rozwiązanie głównego problemu, którym jest ograniczenie dostępności transgranicznych obszarów inwestycyjnych Polski i Białorusi. W obecnej sytuacji podmioty gospodarcze prowadzące działalność w granicach kolejowego przejścia kolejowego w Siemianówce

## Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 - Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

posiadają ograniczone możliwości rozwoju. Dotyczy to również białoruskich podmiotów gospodarczych. Zły stan infrastruktury drogowej opóźnia import i eksport towarów. Realizacja projektu będzie mieć bezpośredni wpływ na wsparcie procesów rozwoju obszarów transgranicznych Polski i Białorusi. Rozwój infrastruktury komunikacyjnej zwiększy dostępność obszarów granicznych dla inwestorów, a więc będzie mieć wpływ na wzrost PKB.

Wspólne korzyści dla obu stron dostarcza współpraca międzyregionalna w zakresie rozwoju gospodarczego i wymiany doświadczeń. Rozbudowa przejścia granicznego dla kolei towarowych jest wskaźnikiem potrzeb w zakresie eksportu i importu towarów. Rozbudowa przejścia granicznego znacznie zwiększyła ilość towarów transportowanych przez granicę białoruską, które po rozładowaniu są przewożone głównie transportem samochodowym. Brak dróg o odpowiedniej jakości ostatecznie marginalizuje ten region. Obecny stan techniczny dróg nie gwarantuje odpowiedniego poziomu usług przewozu towarowego i pasażerskiego, ani też ruchu turystycznego. Istniejący stan przyczynia się do zahamowania handlu i współpracy międzynarodowej.

Skutkiem realizacji inwestycji będzie eliminacja barier rozwojowych w regionie poprzez zlikwidowanie istniejących niedoborów infrastrukturalnych, w szczególności transportowych, ponieważ obecny system transportowy nie gwarantuje odpowiedniego poziomu ruchu pasażerskiego i towarowego.

Wdrażany projekt obejmuje przebudowę **drogi powiatowej nr 1644 B Tarnopol-Siemianówka, Gmina Narewka**, prowadzącą do działającego i rozbudowanego terminalu kolejowego przejścia granicznego Polska-Białoruś, co w dłuższej perspektywie przyczyni się do osiągnięcia następujących celów:

- integracja lokalnych i między-lokalnych systemów transportowych z krajowym systemem transportowym,
- poprawa dostępności ruchu w województwie, powiecie i gminie,
- zwiększenie poziomu spójności komunikacji wewnętrznej w regionie,
- lepszy dostęp do nowej i wzrastającej atrakcyjności istniejących obszarów inwestycyjnych,
- poprawa rozwoju zasobów ludzkich poprzez poprawę mobilności i warunków podróży, wliczając ruch towarów.

Realizacja projektu stanowi więc istotną część rozwoju sieci drogowej obszarów granicznych Polski i Białorusi. Zakres wpływu obejmie intensyfikację współpracy transgranicznej. Spójność społeczno-gospodarcza ulegnie poprawie poprzez polepszenie stanu infrastruktury koniecznej dla rozwoju gospodarczego regionów.

Projekt niewątpliwie należy uznać za posiadający istotny wpływ na obszar transgraniczny, włączając w szczególności sposób terytoria leżące po obu stronach granicy.

### 2.2. Opis strategicznego znaczenia projektu dla obszaru transgranicznego:

Istotą strategiczną projektu dla obszaru transgranicznego jest rozwój współpracy gospodarczej po obu stronach granicy polsko-białoruskiej. Przebudowa i rozbudowa drogi bezpośrednio łączącej stację przeładunkową kolejowego przejścia granicznego w Siemianówce (gmina Narewka, powiat hajnowski) stanowią istotny element tej współpracy. Wynikami projektu będą:

- zwiększenie eksportu i importu przez przejście graniczne dla kolei towarowej,
- rozwój istniejących podmiotów gospodarczych po obu stronach granicy,
- powstanie nowych przedsiębiorstw w strefie ekonomicznej,
- obniżenie stopy bezrobocia.

Zidentyfikowane problemy wynikające ze złego stanu drogi wymagają podjęcia szybkich działań związanych z jego przebudową celem wyeliminowania następujących zjawisk:

- utrudniony dostęp do przejścia granicznego dla kolei towarowej,
- negatywny wpływ na obszar graniczny w związku z obniżonym standardem drogi,
- utrudniony dostęp do dróg wojewódzkich i krajowych przebiegających przez obszar powiatu hajnowskiego i Województwa Podlaskiego,
- niedogodny transport towarowy i pasażerski,
- narażenie pieszych idących samotnie poboczem jezdni na niebezpieczeństwo,
- bardzo wysokie koszty utrzymania drogi,
- wysokie koszty utrzymania pojazdów poruszających się po drodze,
- wydłużony czas podróży,
- możliwość kolizji i uszkodzeń pojazdów, itp.

Realizacja inwestycji ulepszy dostęp do przejścia granicznego kolei towarowej oraz poprawi dostępność komunikacyjną obszarów na Białorusi.

Przyczyni się to do rozwoju współpracy transgranicznej mieszkańców obszarów położonych wzdłuż wschodniej granicy Polski z Białorusią.

Pozwoli to stworzyć warunki rozwoju średnich i małych przedsiębiorstw w powiecie, województwie i kraju.

Ponieważ projekt skutkować będzie zwiększeniem przepustowości przejścia granicznego, obszary inwestycyjne i turystyczne staną się bardziej atrakcyjne.

Projekt będzie mieć wpływ na proces integracji oraz współpracę transgraniczną Polski i Białorusi. Będzie on również stanowić istotny czynnik w zakresie polityki rozwoju regionalnego.

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

2.3. Uzasadnienie wyboru projektu w ramach procedury bezpośredniej:

Wszyscy beneficjenci spełniają wymagania dla tego rodzaju działań.

Projekt dotyczący inwestycji na drodze powiatowej nr 1644 B Tarnopol-Siemianówka został wybrany do realizacji w ramach postępowania o bezpośrednie przyznanie zamówienia, ponieważ jest to inwestycja powiązana z innymi inwestycjami planowanymi w okolicy przejścia granicznego Siemianówka - Świsłocz: inwestycja na drodze wojewódzkiej nr 687 Zwodzieckie - Juskowy Gród oraz rozbudowa przejścia granicznego. Droga powiatowa Nr 1644 B Tarnopol-Siemianówka oraz droga wojewódzka nr 697 Zwodzieckie - Juskowy Gród to główne kanały komunikacyjne prowadzące do przejścia granicznego.

**Beneficjent Wiodący - Powiat Hajnówka**

Zarządcą drogi nr 1644 B Tarnopol-Siemianówka jest Powiat Hajnówka, który zgodnie z polskimi przepisami posiada wyłączną właściwość w zakresie podejmowania działań dotyczących tej drogi i posiada wyłączną odpowiedzialność w zakresie inwestycji na teje drodze. Powiat Hajnówka, poprzez swoją jednostkę organizacyjną - Powiatowy Zarząd Drogowy, dysponuje specjalistami w obszarze inwestycji drogowych, odpowiedzialnych za stan dróg powiatowych. Wkład własny w realizację projektu zapewniony jest w budżecie Powiatu Hajnówka.

**Beneficjent 1 Projektu Komitet Wykonawczy Rejonu Świsłocz**

Zgodnie z Ustawą Republiki Białoruś Nr 108-3 z dnia 4 stycznia 2010, „O władzach regionalnych i samorządowych Republiki Białoruś” czynności komitetów wykonawczych obejmują między innymi:

- kwestie związane z lokalizacją obiektów budowlanych w właściwym obszarze;
- organizacja budowy, przebudowy, remonty i utrzymanie lokalnych dróg samochodowych

Biorąc pod uwagę powyższe, inwestycja ta jest uzasadniona do realizacji w ramach postępowania bezpośredniego przyznania dofinansowania.

**5. Propozycja Dużego Projektu Inwestycyjnego (DPI) 2014-2020**

Propozycja przedłożona przez

Województwo Mazowieckie / Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich

**1. Informacje ogólne o propozycji DPI**

**1.1 Cele tematyczne programu**

Poprawa dostępności regionów, rozwoju trwałego i odpornego na klimat transportu oraz sieci i systemów komunikacyjnych

**1.2 Uzasadnienie wyboru celu tematycznego:**

Polska część projektu geograficznie zlokalizowana jest w kluczowym obszarze Programu (Obszar Ostrołęka-Siedlce). Poprawa parametrów technicznych wskazanego odcinka drogi przyczyni się do rozwoju infrastruktury, zwiększenia dostępności regionu granicznego dla inwestorów, podniesienia standardu życia obywateli oraz poprawy atrakcyjności turystycznej i gospodarczej. Jest to szczególnie istotne w kontekście niskiego poziomu rozwoju obszaru Ostrołęka-Siedlce. Jednocześnie, poprawie ulegnie bezpieczeństwo użytkowników drogi oraz stan środowiska naturalnego.

Poprawa warunków technicznych infrastruktury zachęci mieszkańców do działalności społecznej i gospodarczej na granicach (polska, białoruska i ukraińska), co ułatwi wsparcie procesów rozwoju transgranicznego. Łosice to lokalne samochodowe skrzyżowanie komunikacyjne. W tym miejscu krzyżują się następujące trasy: Lublin - Białystok, Warszawa - Siedlce - Białystok, Warszawa - Janów Podlaski – Terespol (jedno z największych przejść granicznych w Polsce). Linia kolejowa Warszawa - Hajnówka przebiega przez północno-zachodnią część gminy, w tym przez stację kolejową w Niemojkach.

W ramach projektu po stronie polskiej i ukraińskiej przeprowadzone zostaną również działania miękkie, takie jak konferencje, promocja projektu oraz wymiana doświadczeń.

**1.3. Tytuł projektu:**

Poprawa dostępności rejonu przygranicznego poprzez przebudowę drogi wojewódzkiej nr 698, wraz z remontem mostu na rzece Toczna w Łosicach.

**1.4. Partner Główny:**

Województwo Mazowieckie (Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich)

**1.5. Potencjalny Beneficjent (Beneficjenci) Projektu:**

Wołyńska Państwowa Administracja Obwodowa



Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

1.6. Opis ogólny koncepcji projektowej:

Projekt obejmuje przebudowę drogi wojewódzkiej nr 608 na odcinku od km 30+818 do 34+110 z rozbudową skrzyżowań drogi nr 698 (ulica Piłsudskiego) z ulicą 11 Listopada oraz ulicą Narutowicza, a także budowę świateł drogowych i remont mostu na rzece Toczna w Łosicach. Planuje się również przebudowę odcinka od km 10+613 do 18+355 (Stok Lacki – Mordy) tej samej drogi. W ramach projektu zrealizowane zostaną również prace dotyczące branży drogowej, elektrycznej, telekomunikacyjnej, energetycznej, wodociągowej, kanalizacji deszczowej, sanitarnej, budowy mostów i gazowej.

Dotyczyć one będą takich prac jak budowa pasów do skrętu w prawo, zerwania i budowy nowej nawierzchni drogowej, chodników przy obiektach budowlanych, świateł drogowych i oświetlenia drogowego, poziomych i pionowych znaków drogowych, przebudowy sieci gazociągowej.

Głównym celem projektu jest poprawa dostępności transportowej wschodniej części Mazowsza z terytoriami granicznymi Białorusi i Ukrainy. Celem projektu jest również ułatwienie prowadzenia wspólnej działalności (społecznych, gospodarczych, naukowych i turystycznych) dla mieszkańców obszarów przygranicznych z Polski, Białorusi i Ukrainy. Oczekuje się, że wynik projektu zwiększy ilość osób odwiedzających podregion ostrołęcko-siedlecki oraz spowoduje ożywienie kontaktów na polu kulturalnym i gospodarczym. Spowoduje to również zwiększenie ilości przejazdów do Ukrainy i Białorusi przez mieszkańców regionu Mazowsza.

Projekt skierowany jest bezpośrednio do mieszkańców powiatów w obszarach sąsiadujących z DW698. Wyniki projektu będą również korzystne dla mieszkańców obszaru granicznego Białorusi i Ukrainy.

Po obu stronach granicy zorganizowane zostaną typowe działania miękkie mające na celu promowanie celów projektów. Beneficjenci dokonają również wymiany doświadczeń w zakresie budowy tras transportowych i bezpieczeństwa ruchu.

Podsumowując, projekt ten przyczyni się do:

- obniżenia czasu podróży do wschodniej granicy państwa,
- poprawy bezpieczeństwa drogowego,
- rozwoju przedsiębiorczości po obu stronach granicy,
- rozwoju turystyki,
- rozszerzenia obszaru wspólnych badań
- podniesienia jakości życia,
- zwiększenia interakcji społecznej i kulturowej pomiędzy mieszkańcami obszarów transgranicznych.

1.7. Szacunkowy całkowity koszt projektu, wliczając:	Budżet ogółem (grant UE + dofinansowanie) (mln EUR)	Kwota grantu UE (mln EUR)
komponent infrastrukturalny ogółem:	5,08	4,57
pozostałe koszty:	0,02	0,02
projekt ogółem:	5,10	4,59

1.8. Orientacyjna data rozpoczęcia i data zakończenia realizacji projektu (prace budowlane):

Orientacyjna data rozpoczęcia	2018	Orientacyjna data zakończenia	2020
-------------------------------	------	-------------------------------	------

2. Opis znaczenia DPI:

2.1. Opis efektu transgranicznego projektu:

Projekt geograficznie zlokalizowany jest w głównym obszarze wsparcia (obszar Ostrołęka-Siedlce). Rezultaty widoczne będą również po białoruskiej i ukraińskiej stronie granicy, w związku z lokalizacją w pobliżu przejścia granicznego w Terespolu i Dorohusku. Poprawa parametrów technicznych wskazanego odcinka drogi przyczyni się do rozwoju infrastruktury, zwiększenia dostępności regionu granicznego dla inwestorów, podniesienia standardu życia obywateli oraz poprawy atrakcyjności turystycznej i gospodarczej. Jednocześnie poprawie ulegnie bezpieczeństwo użytkowników drogi oraz stan środowiska naturalnego.

Poprawa warunków technicznych infrastruktury zachęci mieszkańców do działalności społecznej i gospodarczej na granicach (polska, białoruska i ukraińska), co ułatwi wsparcie procesów rozwoju transgranicznego. Droga ułatwi dostępność transportową regionu, co ostatecznie doprowadzi do wzmocnienia transgranicznych kontaktów gospodarczych, turystycznych, społecznych i naukowych. Projekt zwiększy mobilność ludności i ich działalność. Dzięki poprawie infrastruktury drogowej, nawiązywanie nowych kontaktów biznesowych dla przedsiębiorców ze wszystkich trzech krajów objętych Programem ulegnie znacznemu ułatwieniu. Gmina Łosice jest znana z dobrej jakości produkcji rolnej (hodowla inwentarza, uprawa owoców, grzybów). Dzięki przebudowie zniszczonej drogi, wzrost eksportu na wschód oraz importu z Białorusi i Ukrainy ulegnie zwiększeniu.

Droga wojewódzka nr 698 to, w przypadku sytuacji zagrożenia, alternatywna trasa dla drogi nr 2 (Berlin-Moskwa). Naprawa mostu jest konieczna celem zapewnienia bezpiecznego ruchu samochodowego do granicy państwowej w Terespolu. Droga dochodzi do drogi wojewódzkiej 811, która, poprzez drogi wojewódzkie 812 i 816, prowadzi

## Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 - Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

do granicy z Ukrainą (Obwód Wołyński) w Dorohusku.

Po obu stronach granicy zorganizowane zostaną wspólne działania miękkie polegające na promowaniu celów projektów. Beneficjenci dokonają również wymiany doświadczeń w zakresie budowy tras transportowych i bezpieczeństwa ruchu. Wspólne działania w ramach projektu pogłębią współpracę między beneficjentami, która ostatecznie doprowadzi do realizacji innych wspólnych projektów na polu kulturalnym, dziedzictwa narodowego, turystyki, współpracy naukowej i przedsiębiorczości.

### 2.2. Opis strategicznego znaczenia projektu dla obszaru transgranicznego:

Projekt przyczyni się znacząco do ułatwienia podróży do granic państwowych Polski z Białorusią (Terespol - Brześć) oraz Polski z Ukrainą (Dorohusk - Jagodzin). Dzięki poprawie dostępności do regionu, dojdzie do wzrostu wymiany handlowej, kontaktów osobistych i możliwości wzięcia udziału w różnych formach współpracy międzynarodowej.

Przyjazne i bezpieczne trasy stworzą warunki do rozwoju turystyki i handlu. Przyczyni się to do rozwoju przedsiębiorczości po wszystkich trzech stronach granicy. Wysokiej jakości infrastruktura drogowa stanowi również istotny argument dla odwiedzających z Białorusi i Ukrainy w zakresie uczestnictwa w różnego rodzaju umowach ze społecznością lokalną po drugiej stronie granicy. Projekt spowoduje również poprawę jakości życia społeczności lokalnych, włączając osoby niepełnosprawne - przebudowa i budowa nowych chodników, budowa świateł drogowych. Poprzez poprawę warunków drogowych, projekt spowoduje obniżenie poziomu emisji oraz hałasu drogowego. Rozwój działań społeczności, instytucji i przedsiębiorstw z regionów granicznych we wschodniej części Mazowsza zapewni poprawę warunków życia. Wizyty obcokrajowców poprawią sytuację gospodarczą na wschód od granicy. Projekt ułatwi nawiązywanie i wzmacnianie współpracy pomiędzy polskimi, białoruskimi i ukraińskimi organizacjami oraz jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie tworzenia i wdrażania wspólnych projektów. Projekt ten stworzy warunki dla współpracy transgranicznej dla beneficjentów w perspektywie długoterminowej. Wiedza zdobyta przez beneficjentów w odniesieniu do najnowszych technik budowy dróg i bezpieczeństwa ruchu pozwoli uczestnikom rozwijać tego typu inwestycje.

### 2.3. Uzasadnienie wyboru projektu w ramach procedury bezpośredniej:

Wszyscy beneficjenci spełniają wymagania dla tego rodzaju działań.

#### **Beneficjent Wiodący –Województwo Mazowieckie (Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich)**

Część infrastrukturalna projektu dotyczy przebudowy drogi powiatowej w województwie mazowieckim. Zarząd Województwa stanowi jedyny organ zarządzający drogami powiatowymi. Wynika to z art. 19 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. w sprawie dróg publicznych. Zarząd Województwa Mazowieckiego prowadzi czynności za pomocą jednostki podległej, Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich (MZDW). Jednostka ta posiada najlepsze kompetencje, wysoki poziom specjalizacji oraz prawa administracyjne do prac określonych w tym projekcie. MZDW zajmuje się utrzymaniem dróg powiatowych w województwie mazowieckim, w tym, w szczególności:

- Sporządzanie planów rozbudowy sieci drogowej;
- Planowanie finansowania budowy, utrzymania i ochrony dróg;
- Pełnienie roli inwestora;
- Utrzymanie powierzchni chodników, obiektów inżynierii drogowej oraz pozostałego sprzętu związanego z drogą;
- Realizacja zadań z zakresu inżynierii ruchu drogowego;
- Prowadzenie akt dróg i mostów drogowych, tuneli, zakrętów i promów;
- Prowadzenie przeglądów okresowych stanu dróg i mostów oraz promów;
- Przeprowadzenie inwentaryzacji;
- Prowadzenie pomiarów ruchu;
- Zarządzanie nieruchomościami gruntowymi i budowlanymi;

Mazowiecka wojewódzka sieć drogowa zarządzana przez MZDW posiada długość przekraczającą 2820,421 km (wliczając 285 obiektów inżynierii budowlanej).

#### **Beneficjent Projektu Nr 1 Wołyńska Państwowa Administracja Obwodowa**

Wszystkie działania infrastrukturalne będą wdrażane przez Województwo Mazowieckie. Beneficjent Ukraiński będzie odpowiedzialny za działania miękkie w projekcie: wymianę doświadczeń dotyczących robót drogowych oraz bezpieczeństwa w ruchu drogowym (organizacja międzynarodowej konferencji) oraz działania promocyjne projektu. Wołyńska Państwowa Administracja Obwodowa jest jedyną jednostką odpowiedzialną za sprawy bezpieczeństwa na drogach lokalnych. Jest instytucją posiadającą duże doświadczenie dotyczące technik budowy dróg oraz bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wybór tego beneficjenta spowoduje, iż zakres wpływu miękkich elementów projektu będzie najszerszy i obejmie całkowicie obszar Obwodu Wołyńskiego i Województwa Mazowieckiego.



Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

<b>6. Propozycja Dużego Projektu Inwestycyjnego (DPI) 2014-2020</b>	
Propozycja przedłożona przez	Powiat Sokołowski
<b>1. Informacje ogólne o propozycji DPI</b>	
<b>1.1 Cele tematyczne programu</b>	
Poprawa dostępności regionów, rozwoju trwałego i odpornego na klimat transportu oraz sieci i systemów komunikacyjnych	
<b>1.2 Uzasadnienie wyboru celu:</b>	
<p>Projekt geograficznie zlokalizowany jest w głównym obszarze wsparcia (obszar ostrołęcko-siedlecki). Poprawa parametrów technicznych odcinka drogi objętego projektem przyczyni się do rozwoju infrastruktury, zwiększenia dostępności regionu granicznego dla inwestorów, podniesienia standardu życia obywateli oraz poprawy atrakcyjności turystycznej i gospodarczej. Jest to szczególnie istotne mając na uwadze niski poziom rozwoju regionu ostrołęcko-siedleckiego. Jednocześnie, poprawie ulegnie bezpieczeństwo użytkowników drogi oraz stan środowiska naturalnego.</p> <p>Poprawa warunków technicznych infrastruktury zachęci mieszkańców do podniesienia poziomu działalności społecznej i gospodarczej po wszystkich stronach granicy (polska, białoruska i ukraińska), co ułatwi wsparcie procesów rozwoju transgranicznego.</p>	
<b>1.3. Tytuł projektu:</b>	
Zwiększenie dostępności powiatu sokołowskiego i powiatu siedleckiego poprzez integrację działań w zakresie infrastruktury transportowej	
<b>1.4. Beneficjent Wiodący:</b>	
Powiat sokołowski	
<b>1.5. Potencjalny Beneficjent Projektu:</b>	
Powiat Siedlecki Lwowska Rada Obwodowa	
<b>1.6. Opis ogólny koncepcji projektowej:</b>	
<p>Przedmiotem projektu, w odniesieniu do polskiej strony, jest przebudowa dróg powiatowych w powiecie sokołowskim i siedleckim, na długości całkowitej 26,665 kilometrów:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- droga powiatowa numer 3929W Sokołów Podlaski – Paprotnia, o długości około 17,715 kilometrów.</li> <li>- droga powiatowa numer 3617W Siedlce – Korczew, o długości około 250 kilometrów, wliczając obiekt runda w Paprotni</li> <li>- droga powiatowa numer 3664W Paprotnia - Zakrze, o długości około 8,700 kilometrów.</li> </ul> <p>Przebudowa będzie obejmować najbardziej zniszczone odcinki wyżej wymienionych tras komunikacyjnych, łączących oba powiaty, a także ułatwienie dostępu do sieci dróg krajowych.</p> <p>Planowany zakres inwestycji:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Poszerzenie nawierzchni drogowej, wraz ze wzmocnieniem lub wymianą obecnej konstrukcji;</li> <li>- Chodniki z kostki betonowej, z poprzecznym wpływem wody ściekowej;</li> <li>- Hybrydowy system oświetlenia ostrzegawczego;</li> <li>- Zatoki autobusowe;</li> <li>- Platformy autobusowe obok zatok autobusowych;</li> <li>- Przebudowa i budowa publicznych i gospodarczych dróg wyjazdowych;</li> <li>- Przebudowa skrzyżowania w Paprotni na rondo;</li> <li>- Przebudowa skrzyżowań, wraz z drogami niższych kategorii;</li> <li>- Przebudowa i budowa obiektów inżynierii budowlanej (np. zakręty);</li> <li>- Budowa świateł drogowych;</li> <li>- Budowa znaków drogowych;</li> <li>- Usunięcie drzew i krzewów zagrażających bezpieczeństwu ruchu;</li> <li>- Oczyszczenie rowów ze szlamu oraz uformowanie dna i brzegów.</li> </ul> <p>Zakres projektu, w odniesieniu do Ukrainy, obejmuje zakup sześciu samochodów - sprzętu do odśnieżania, dla dróg prowadzących z Lwowa do kontrolowanych polsko-ukraińskich przejść granicznych: Uhrynów - Dołhobyczów, Smolnica-Krościenko, Rawa Ruska - Hrebenne, Krakowiec - Korczowa , Szeginie – Medyka, Hruszów – Budomierz.</p> <p>Zorganizowane zostaną konferencje z udziałem beneficjenta ukraińskiego dotyczące technologii innowacyjnych wykorzystywanych w budowaniu dróg zgodnie z normami UE dla obszarów granicznych.</p>	

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

Działania promocyjne dotyczące celu projektu będą prowadzone zarówno w Polsce jak i na Ukrainie.  
Celem projektu, w związku z poprawą dostępności oraz jakości infrastruktury transportowej, jest zwiększenie dostępności obszaru granicznego dla inwestorów, rozwój społeczny i gospodarczy, podniesienie standardów życia obywateli oraz bezpieczny i płynny ruch pojazdów na drodze do Lwowa, prowadzącej do przejścia granicznego w Polsce w sezonie zimowym.  
Rezultatem projektu będzie stworzenie nowej drogi, stanowiącej alternatywę dla dróg krajowych numer 62 i 63 prowadzących w kierunku autostrady A2 oraz utrzymanie warunków jazdy z Lwowa w kierunku przejść granicznych z Polską w okresie zimowym.

1.7. Szacunkowy całkowity koszt projektu, wliczając:	Budżet ogółem (grant UE + dofinansowanie) (mln EUR)	Kwota grantu UE (mln EUR)
komponent infrastrukturalny ogółem:	5,95	5 355
pozostałe koszty:	0,55	0 495
projekt ogółem:	6,50	5,85

1.8. Orientacyjna data rozpoczęcia i data zakończenia realizacji projektu (prace budowlane):

Orientacyjna data rozpoczęcia	2016	Orientacyjna data zakończenia	2018

**2. Opis znaczenia DPI:**

2.1. Opis efektu transgranicznego projektu:

Realizacja projektu umożliwi rozwój działalności społecznej i gospodarczej zarówno w Polsce, jak i na Ukrainie.  
Poprawa parametrów technicznych odcinków dróg przyczyni się do rozwoju infrastruktury, zwiększenia dostępności regionu granicznego dla inwestorów, podniesienia standardu życia obywateli oraz poprawy atrakcyjności turystycznej i gospodarczej.

Planowany zakres przebudowy dróg powiatowych w powiecie sokołowskim i siedleckim (numer 3929W Sokołów Podlaski- Paprotnia, numer 3617W w Paprotni oraz numer 3664W Paprotnia-Przesmyki) o długości całkowitej wynoszącej 26,665 kilometrów to jedna trasa komunikacyjna. Dzięki przebudowie drogi powiatowej nr 3622W w latach 2007 - 2010 z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego (RPO WM), zaprojektowana trasa komunikacyjna w Mordach została przyłączona do drogi wojewódzkiej numer 698 Siedlce-Terespol. Odcinek drogi wojewódzkiej numer 698 w Łosicach został włączony jako projekt kluczowy do realizacji w ramach nowego okresu finansowania 2014-2020 w ramach Programu Współpracy Transgranicznej.

Bezpośrednio przed granicą polsko-białoruską, droga wojewódzka numer 698 łączy się z planowaną autostradą A2 biegnącą przez regiony centralne powiatu, stanowiąc część międzynarodowej drogi numer E30.

Dodatkowo, planowany zakres przebudowy odcinka drogi powiatowej numer 3929W zredukuje wzrost ruchu na drogach krajowych numer 62 i 63. Będzie to alternatywa na wypadek nieprzydatności do jazdy, np. w związku z katastrofami naturalnymi.

W zakresie rozwoju północno-wschodniej części podregionu siedleckiego, realizacja projektu przyczyni się do skrócenia trasy w kierunku Terespolu, co będzie mieć niezwykle istotny wpływ nie tylko z gospodarczego punktu widzenia. Istnieje kilka dużych firm przetwórczych zajmujących się żywnością na terenie powiatu sokołowskiego, np. SOKOŁÓW S.A. czy zakład chłodniczy w Morszkowie - największa firma przetwórstwa owoców i warzyw w Europie, a więc przebudowa trasy drogowej będzie przydatna z punktu widzenia transportu towarów w kierunku wschodniej granicy również dla tych firm.

Stworzenie trasy drogowej, skracającej drogę do Terespolu, w powiecie sokołowskim i siedleckim przyczyni się do lepszej komunikacji Polski, Białorusi i Ukrainy. W związku z poprawą infrastruktury drogowej, ośrodki gospodarcze znajdujące się w podregionie siedlecko-ostrołęckim będą mogły rozwijać swoją działalność gospodarczą na terytorium krajów ościennych. Współpraca transgraniczna spowoduje poprawę aspektów gospodarczych, społecznych i kulturowych.

Zakupiony w ramach projektu sprzęt do odśnieżania dla dróg dojazdowych z Lwowa do kontrolowanych polsko-ukraińskich przejść granicznych: Uhrynów-Dołhobyczów, Smolnica-Krościenko, Rawa Ruska-Hrebenne, Krakowiec-Korczoza, Szeginie-Medyka, Hruszów-Budomierz przyczyni się do utrzymania odpowiednich warunków drogowych w okresie zimowym. Ruch transgraniczny będzie płynny i bezpieczny dla kierowców, nie tylko z Ukrainy, ale także z Polski i Unii Europejskiej. Dwa przejścia graniczne – Hruszów-Budomierz oraz Uhrynów-Dołhobyczów - zostały zbudowane z funduszy Unii Europejskiej. Ruch transgraniczny będzie płynniejszy w okresie zimowym. W ramach projektu organizowane będą konferencje z beneficjentem ukraińskim. Dotyczyć będą one technologii innowacyjnych wykorzystywanych w budowaniu dróg zgodnie z normami UE dla obszarów granicznych. Informacje uzyskane w trakcie konferencji będą szczególnie ważne dla beneficjenta ukraińskiego, który będzie w stanie wprowadzić innowacyjne rozwiązania w zakresie budowy dróg na jego terytorium. Projekt

## Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 - Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

będzie również posiadać pozytywny wpływ na stosunki pomiędzy obywatelami przygranicza.

### 2.2. Opis strategicznego znaczenia projektu dla obszaru transgranicznego:

W związku z poprawą dostępności regionu nastąpi rozwój handlu, kontaktów osobistych, a także pojawi się możliwość wzięcia udziału w różnych formach współpracy międzynarodowej. Delegacja z Ukrainy weźmie udział w konferencji dotyczącej wymiany doświadczeń w zakresie technologii budowy dróg oraz bezpieczeństwa drogowego.

Poprawa parametrów technicznych odcinków dróg przyczyni się do zwiększenia dostępności regionu granicznego dla inwestorów, podniesienia standardu życia obywateli i będzie mieć wpływ na zainteresowanie i atrakcyjność gospodarczą regionu.

Wiadomo, iż polsko-ukraiński obszar przygraniczny należy do mniej rozwiniętych gospodarczo regionów tychże krajów. Potwierdza to stosunkowo mniejszy, jeśli weźmie się pod uwagę obszar oraz ilość mieszkańców, udział tych regionów we wskaźnikach zatrudnienia, wartości aktywów stałych oraz produkcji Polski i Ukrainy. Dlatego też rozwój gospodarczy tych regionów jest tak ważny.

Prowadzona będzie promocja projektu w ramach Programu Polska-Białoruś-Ukraina, włączając promocję Unii Europejskiej po obu stronach granicy.

### 2.3. Uzasadnienie wyboru projektu w ramach procedury bezpośredniej:

Wszyscy beneficjenci spełniają wymagania dla tego rodzaju działań. Beneficjenci projektu mają najlepszą wiedzę, wysoki stopień specjalizacji, duże doświadczenie i uprawnienia administracyjne do wdrażania we właściwy sposób prac przewidzianych w projekcie. Beneficjenci projektu są lokalnymi jednostkami samorządowymi mającymi zarówno zdolność prawną jak i organizacyjną, a także zdolności do przyjęcia zobowiązań, gwarantując udział własnych środków na sfinansowanie udziału własnego w realizacji projektu. Nie ma możliwości bankructwa co sprawia, iż nie ma potrzeby wykazania zdolności do utrzymania i eksploatacji. Z powodu niskich kosztów inwestycji podczas jej realizacji nie ma zagrożenia braku zapewnienia środków finansowych na pokrycie bieżących kosztów po okresie wdrażania.

#### **Beneficjent Wiodący - Powiat sokołowski i Beneficjent 1 - Powiat Siedlecki**

Zgodnie z prawem (Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych), Powiat Sokołowski i Siedlecki to jedyne jednostki zarządzające drogami powiatowymi na ich terytorium. Jednostki te posiadają wiedzę ekspercką i wysoki poziom specjalizacji, a także władzę administracyjną w zakresie prowadzenia prac przewidzianych w projekcie.

Z prawnego punktu widzenia realizacja projektu nie jest zagrożona. Status prawny powiatów jest jasny i bez żadnych zastrzeżeń. Dlatego też daje to pełną gwarancję efektywnej realizacji inwestycji.

#### **Beneficjent 2 Projektu - Lwowska Rada Obwodowa**

Ukraiński beneficjent jest jednostką samorządu terytorialnego w Obwodzie Lwowskim reprezentującą interesy mniejszych jednostek samorządowych - rad regionalnych, miejskich, terenów mieszkalnych i obszarów wiejskich. Posiada specjalistyczną wiedzę, wysoki poziom specjalizacji i duże doświadczenie w realizacji prac przewidzianych w projekcie, samodzielnie lub z udziałem właściwych nadzorowanych organów.

## 7. Propozycja Dużego Projektu Inwestycyjnego (DPI) 2014-2020

Oferta złożona przez: Województwo Lubelskie

### 1. Ogólne informacje o propozycji DPI

#### 1.1 Cele tematyczne programu

Poprawa dostępności regionów, rozwoju trwałego i odpornego na klimat transportu oraz sieci i systemów komunikacyjnych

#### 1.2 Uzasadnienie wyboru celu tematycznego:

Realizacja Projektu przyczyni się do poprawy:

- (i) dostępności regionu pogranicza,
- (ii) warunków drogowych w obrębie regionów oraz
- (iii) bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Droga nr 812 to jedna z *dróg o największym natężeniu ruchu*, na której średni dobowy ruch pojazdów wynosi 3730 na dzień (od 1434 do 6452 pojazdów dziennie); jest to również droga, na której zanotowano największą liczbę wypadków (w 2011 r.), to jest 6,7% wypadków, które miały miejsce na wszystkich drogach regionalnych. Efekty projektu to stymulowanie rozwoju gospodarczego obszarów sąsiadujących oraz zwiększenie konkurencyjności i przedsiębiorczości poprzez umożliwienie płynnego ruchu pomiędzy przejściami granicznymi na trasie obwodnicy. Inwestycja będzie mieć również wpływ na dostępność planowanego przejścia granicznego

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

Zbereże - Adamczuki. Zapewni szybszy i bardziej komfortowy dostęp do obszarów turystycznych, dzięki lepszej jakości drogi prowadzącej do Pojezierza Łęczyńsko-Włodawskiego z Białorusi przez przejście graniczne w Sławatyczach.			
<b>1.3 Tytuł projektu:</b>			
Rozbudowa drogi Korolówka - Włodawa na odcinku od 70 + 550 km do 75 + 550 km o ok. 5 km długości w sumie tworzącej część drogi wojewódzkiej nr 812 Biała Podlaska - Wisznice - Włodawa - Chełm			
<b>1.4 Partner wiodący:</b>			
Województwo Lubelskie			
<b>1.5 Potencjalny partner projektu:</b>			
Państwowa Wołyńska Administracja Obwodowa			
<b>1.6 Ogólny opis koncepcji projektu:</b>			
<p>Głównym celem projektu jest poprawa dostępności infrastruktury społecznej i gospodarczej, podwyższającej przedsiębiorczą i turystyczną atrakcyjność regionu, która podniesie poziom życia jego mieszkańców. Rezultatem realizacji projektu będzie połączenie między przejściem granicznym Zbereże - Adamczuki i siecią TEN-T (DK 17), a także zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Rezultaty inwestycji:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Szersza, wzmocniona i zastąpiona struktura powierzchni istniejących dróg.</li> <li>2. Nowe i odnowione połączenia z innymi drogami.</li> <li>3. Nowe przystanki autobusowe.</li> <li>4. Nowe zjazdy indywidualne i publiczne, a także nowe chodniki.</li> <li>5. Nowe znaki drogowe i sygnalizacja.</li> <li>6. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.</li> <li>7. Nowy system kanalizacji deszczowej.</li> <li>8. Nowe oświetlenie uliczne.</li> <li>9. Rozwiązanie konfliktów infrastruktury elektroenergetycznej.</li> </ol> <p>Partner ukraiński będzie zaangażowany w realizację działań miękkich. Będzie to obejmowało przekazanie beneficjentowi ukraińskiemu polskich doświadczeń dotyczących nowoczesnych technologii w zakresie infrastruktury transportowej. Planuje się organizację spotkań w celu wymiany doświadczeń dotyczących zagadnień transportowych.</p>			
<b>1.7. Szacunkowe całkowite koszty projektu, w tym:</b>		<b>Budżet ogółem (grant UE + dofinansowanie) (mln EUR)</b>	<b>Kwota grantu UE (mln EUR)</b>
komponent infrastruktury ogółem:		6,3	5,76
inne koszty:		0,50	0,0
cały projekt:		6,80	5,76
<b>1.8. Orientacyjny termin rozpoczęcia i zakończenia realizacji projektu (roboty budowlane):</b>			
Orientacyjny termin rozpoczęcia:	3 kwartał 2015	Orientacyjna data zakończenia:	4 kwartał 2017
<b>2. Opis znaczenia DIP:</b>			
<b>2.1. Opis efektu transgranicznego projektu:</b>			
<p>Zwiększona wielkość ruchu granicznego zwiększa aktywność społeczną i gospodarczą w regionie przygranicznym. Największa intensywność zjawisk związanych z ruchem granicznym jest skoncentrowana w pasie o szerokości 50 km obszaru rozciągającego się wzdłuż granicy. Głównym problemem jest niska dostępność terenów przygranicznych z powodu braku zintegrowanej sieci systemów transportowych, które przekierowałyby ruch do przejść granicznych. Infrastruktura komunikacyjna w obszarach transgranicznych odgrywa ważną rolę w regionalnym i międzynarodowym systemie transportowym.</p> <p>Projekt koncentruje się na tworzeniu warunków transgranicznych dla procesów rozwojowych. Inicjatywa ta ma na celu udostępnienie obszarów granicznych dla inwestorów; ma to również na celu poprawę (i) poziomu życia ich mieszkańców, (ii) atrakcyjności turystycznej i gospodarczej obszarów przygranicznych oraz (iii) bezpieczeństwa na drogach. Projekt wpłynie pozytywnie na warunki ruchu drogowego systemu komunikacyjnego województwa lubelskiego i zapewni szybszy i bardziej wygodny dostęp do obszarów turystycznych znajdujących się po obu stronach granicy: w Pojezierzu Łęczyńsko - Włodawskim (Polska) oraz w Szackim Parku Narodowym (Ukraina).</p>			
<b>2.2 Opis strategicznego znaczenia projektu dla obszaru transgranicznego:</b>			

## Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 - Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

Celem strategicznym projektu jest wzmocnienie spójności gospodarczej i społecznej oraz stworzenie warunków dla zrównoważonego rozwoju polsko - białorusko - ukraińskiego pogranicza poprzez zwiększenie poziomu infrastruktury transportowej oraz poprawę jakości i dostępności połączeń wewnątrz-regionalnych. W planach jest również budowa przejścia granicznego w Zbereże-Adamczuki między Polską a Ukrainą. Od dłuższego czasu władze lokalne podejmowały pewne czynności, aby otworzyć kolejne przejście graniczne Włodawa - Tomaszówka i kolejowe przejście graniczne Orchówek-Tomaszówka, oba łączące Polskę i Białoruś. To pozwoliłoby na zwiększenie natężenia ruchu, podniesienie potrzeby większego bezpieczeństwa na drogach i poprawy dostępności sieci komunikacyjnej, dzięki lepszej infrastrukturze drogowej. Regionalna droga nr 812 jest częścią planowanego systemu drogowego, wliczając drogi o numerach: 74, 17, 811, 844, 850 i 865; system ma stanowić strategiczną graniczną obwodnicę.

### 2.3. Uzasadnienie wyboru projektu w ramach procedury bezpośredniej:

Beneficjenci spełniają wymogi dotyczące charakteru wsparcia.

#### **Beneficjent Wiodący – Województwo Lubelskie**

Województwo Lubelskie jest odpowiedzialne za utrzymanie i działanie dróg samochodowych na swoim terenie za pośrednictwem podległej jednostki Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie (Lubelskie Regional Road Management). Jest to podległa jednostka odpowiedzialna za budowę, modernizację, utrzymanie i zarządzanie drogami wojewódzkimi na obszarze Województwa Lubelskiego.

Zgodnie z art. 1. ust 1 Ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz.U. z 2013, poz. 260, z późniejszymi zmianami), Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie funkcjonuje jako ustawowy zarząd wykonujący obowiązki zarządcy dróg wojewódzkich na terenie Województwa Lubelskiego oraz wykonuje inne zadania wynikające z przydzielonych uprawnień i pełnomocnictw Zarządu Regionalnego lub Marszałka Województwa Lubelskiego.

Do kompetencji Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym należy:

- § 5 ust 1 pkt 2, opracowanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony struktur drogowych
- § 5 ust 1 pkt 3, wykonanie obowiązków inwestorskich na drogach regionalnych.

Inwestycja nie ma żadnych innych zabezpieczonych źródeł finansowania. Pasuje ona do założeń i priorytetów Transgranicznego Programu Współpracy Polska - Białoruś - Ukraina 2014 -2020.

#### **Beneficjent Nr 1 Projektu - Państwowa Wołyńska Administracja Obwodowa**

Wszystkie działania infrastrukturalne będą wdrażane wyłącznie w Województwie Lubelskim. Zgodnie z Ustawą Ukrainy „O miejscowych administracjach państwowych” z dnia 9 kwietnia 1999 roku, Nr 586-XIV, Wołyńska Państwowa Administracja Obwodowa jest władza wykonawczą w obwodzie. Dodatkowo zgodnie z Uchwałą Rady Ministrów Ukrainy z dnia 15.02.2002 nr 153 “O utworzeniu ujednoczonego systemu zaangażowania, wykorzystania oraz monitoringu międzynarodowej pomocy technicznej” Wołyńska Państwowa Administracja Obwodowa jest odpowiedzialna za realizację, monitoring i nadzór nad wszystkimi działaniami finansowanymi przez Międzynarodową Pomoc Techniczną, włączając działania przewidziane w projekcie na terytorium Obwodu Wołyńskiego. Wołyńska Państwowa Administracja Obwodowa jako władza regionalna będzie koordynować oraz przygotuje rekomendacje łącznie z państwowym zakładem "Ukravtodor" dotyczące inwestycji drogowych w ramach projektów finansowanych ze środków UE.

## 8. Propozycja Dużego Projektu Inwestycyjnego (DPI) 2014-2020

Propozycja przedłożona przez: Województwo Lubelskie

### 1. Informacje ogólne o propozycji DPI

#### 1.1 Cele tematyczne programu

Poprawa dostępności regionów, rozwoju trwałego i odpornego na klimat transportu oraz sieci i systemów komunikacyjnych

#### 1.2 Uzasadnienie wyboru celu:

Droga wojewódzka nr 844 łączy Województwo Lubelskie z przejściem granicznym z Ukrainą. Jest to połączenie istotności strategicznej rozwoju transportu i komunikacji między Polską i Ukrainą.

Obecny odcinek drogi powiatowej nr 844 od km 75 +250 do km 80 + 250, długość 5,00 km stanowi kontynuację zadań prowadzonych w roku 2014 (w ramach RPO 2007-2013) na odcinku DW 844 od km 80 + 250 do km 88 + 705,50. Wyżej wspomniane działania przyczynią się do poprawy (i) dostępności regionu, (ii) warunków ruchu w zakresie sąsiednich regionów oraz (iii) bezpieczeństwa drogowego, a także obniżenia negatywnego wpływu drogi na otoczenie.



Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

Rezultaty projektu obejmować będą: stymulację rozwoju gospodarczego sąsiednich obszarów, wzrost konkurencyjności oraz przedsiębiorczości, a także obniżenie peryferyjności regionów, co skutkować będzie przyspieszeniem integracji gospodarczej i społecznej regionu.

Dobra jakość dróg przyczyni się do dostępności bardziej wydajnego transportu w regionie, co spowoduje wzrost atrakcyjności inwestycyjnej. Połączenia transportowe wysokiej jakości umożliwiają rozpoczęcie współpracy transgranicznej, która skutkować będzie ożywieniem gospodarczym, poprawą w zakresie dostępu mieszkańców do regionalnych ośrodków administracyjnych, naukowych i kulturalnych, jak i lokalnych, a także do głównych ośrodków na Ukrainie. Wysokiej jakości drogi mogą być zachętą do zwiększenia mobilności mieszkańców oraz ułatwieniem dla osób, które pragną studiować i pracować poza domem.

Realizacja projektu przyczyni się do poprawy warunków ruchu na drodze prowadzącej do przejścia granicznego Dołhobyczów-Uhrynów (projekt realizowany w ramach projektów strategicznych PWT Polska-Białoruś-Ukraina 2007-2013), a także odciążą i rozłożą ruch prowadzący z przejścia granicznego w Zosinie.

**1.3. Tytuł projektu:**

Rozbudowa drogi na trasie Mircze - Witków w odcinku od 75 + 250 km do 80 + 250 km na odcinku o długości w sumie ok. 5 km, stanowiącej część drogi wojewódzkiej nr 844 Chełm - Hrubieszów - Witków - Dołhobyczów - granica państwowa

**1.4. Beneficjent Wiodący:**

Województwo Lubelskie

**1.5. Potencjalny Beneficjent Projektu:**

Beneficjent ukraiński – Wołyńska Państwowa Administracja Obwodowa

**1.6. Opis ogólny koncepcji projektowej:**

Projekt będzie stanowić kolejny etap rozbudowy i modernizacji dróg o numerach 811, 812 oraz 844, stanowiących strategiczną trasę obwodnicy granicznej. Inwestycja obejmuje rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 844 na trasie Chełm - Hrubieszów - Witków - Dołhobyczów - granica państwowa w Województwie Lubelskim, powiecie hrubieszowskim, na odcinku of 75 + 250 km do 80 + 250 km (Witków), w sumie o długości 5,00 km. Szacowany koszt projektu obejmuje koszty sporządzenia studium wykonalności, koszty sporządzenia wniosku oraz koszty związane z pozyskaniem gruntu.

Główne cele projektu to poprawa dostępności infrastruktury społecznej i gospodarczej, a także wzrost atrakcyjności turystycznej i przedsiębiorczej regionu oraz podniesienie standardu życia mieszkańców. Realizacja projektu zapewni alternatywę dla przejść granicznych w Dołhobyczowie i Zosinie po polskiej stronie (co stanowić będzie uzupełnienie dla ruchu granicznego) oraz dla połączeń z siecią TEN-T (DK 17) prowadzącą przez drogi nr 846 oraz Nr 844. Doprowadzi do skrócenia czasu podróży oraz zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu na tych drogach. Przyszłe korzyści z inwestycji:

- Szersza droga oraz nowe i wyremontowane skrzyżowania z innymi drogami.
- Wzmocniona i wymieniona konstrukcja powierzchni istniejących dróg.
- Nowe przystanki autobusowe, nowe zjazdy indywidualne i publiczne oraz chodniki.
- Nowe znaki drogowe, oznaczenia i sprzęt bezpieczeństwa ruchu.
- Nowa kanalizacja deszczowa i oświetlenie drogowe.

Przebudowa skrzyżowania infrastruktury elektrycznej.

Partner ukraiński będzie zaangażowany w realizację działań miękkich. Będą one obejmować przekazanie Beneficjentowi ukraińskiemu polskich doświadczeń dotyczących nowoczesnych technologii w zakresie infrastruktury transportowej. Planuje się organizację spotkań w celu wymiany doświadczeń dotyczących zagadnień transportowych.

1.7. Szacunkowy <b>całkowity koszt</b> projektu, wliczając:	<b>Budżet ogółem (grant UE + dofinansowanie) (mln EUR)</b>	<b>Kwota grantu UE (mln EUR)</b>
komponent infrastrukturalny ogółem:	6,3	5,67
pozostałe koszty:	1,00	0,00
razem:	7,30	5,67

**1.8. Orientacyjna data rozpoczęcia i data zakończenia realizacji projektu (prace budowlane):**

Orientacyjna data rozpoczęcia:	3. kwartał 2015	Orientacyjna data zakończenia:	4. kwartał 2017
--------------------------------	-----------------	--------------------------------	-----------------

**2. Opis znaczenia DPI:**

**2.1. Opis efektu transgranicznego projektu:**

## Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 - Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

Przyjęcie Polski do strefy Schengen zabezpieczyło wolny ruch osób przez granice Polski i państw członkowskich Unii Europejskiej. Jednocześnie, spowodowało to powstanie pewnych trudności dla gości z krajów zza wschodniej granicy (wymagane wizy) przy wejściu na terytorium Polski. Mając na uwadze ułatwienie przejścia przez granicę polsko-ukraińską, podpisano umowę o regulowaniu lokalnego ruchu granicznego pomiędzy Ukrainą, Rosją i Białorusią. Tym samym, mieszkańcy regionu granicznego będą mogli korzystać z ułatwionego dostępu. W odniesieniu do granicy polsko-ukraińskiej, lokalny ruch graniczny (LRG) jest ważniejszy dla obywateli ukraińskich niż polskich, ponieważ Polacy mogą podróżować i pozostawać na Ukrainie do 90 dni bez wizy. Realizacja projektu poprawi znacznie infrastrukturę przygraniczną oraz zapewni łatwiejszy dostęp do strefy LRG.

Głównym celem projektu, realizowanego za pomocą wsparcia finansowego w ramach PWT Polska-Białoruś-Ukraina 2007-2013 (obecna perspektywa finansowa) jest poprawa dostępności transportowej przejścia granicznego Dołhobyczów-Uhrynów. Lepszy dostęp do granicy zwiększy natężenie ruchu na tym przejściu granicznym, co przyczyni się do:

- (i) integracji społeczno-gospodarczej sąsiadujących regionów (wsparcie procesów rozwoju transgranicznego) oraz
- (ii) stworzenia lepszych warunków dla inwestycji realizowanych w obszarach sąsiadujących z drogą (poprawa infrastruktury wspierająca rozwój gospodarczy i społeczny). Potencjalni inwestorzy, niezależnie od rodzaju prowadzonej działalności gospodarczej, biorą pod uwagę poziom rozwoju infrastruktury w danym regionie przy podejmowaniu decyzji o lokalizacji inwestycji (poziom rozwoju sieci drogowej jest jednym z najważniejszych elementów posiadających wpływ na wybór lokalizacji inwestycji). Poza poprawą dostępu do przejścia granicznego, rozbudowa drogi będzie mieć pozytywny wpływ na bezpieczeństwo drogowie.

### 2.2. Opis strategicznego znaczenia projektu dla obszaru transgranicznego:

W regionie granicznym województwa lubelskiego istnieje 987 lokalizacji rozciągających się przez 54 gminy i 11 powiatów administracyjnych, takich jak Chełm, Tomaszów Lubelski, Hrubieszów, Włodawa. Gminy polskiego rejonu przygranicznego rozciągają się na powierzchni 13 400 km<sup>2</sup> i zamieszkiwane są przez 0,8 miliona osób. W ukraińskim rejonie przygranicznym znajduje się 1107 lokalizacji rozciągających się na 23 regiony, obejmujące powierzchnię 24 000 km<sup>2</sup> zamieszkałe przez 1,2 miliona osób. W roku 2013 istniało ponad 7,5 miliona odnotowanych przejść przez granicę polsko-ukraińską w ramach lokalnego ruchu granicznego. Dane odzwierciedlają kluczowe znaczenie obszaru granicznego dla Ukrainy. W wyniku tego, realizacja projektu stanowi szansę rozwoju gospodarczego, ulepszonych i zintensyfikowanego handlu i współpracy międzynarodowej z Ukrainą.

Celem strategicznym projektu jest poprawa gospodarczej i społecznej spójności oraz stworzenie warunków zrównoważonego rozwoju polsko-ukraińskiego obszaru przygranicznego poprzez ulepszenie infrastruktury transportowej oraz jakości i dostępności połączeń wewnątrz regionalnych. Projekt stanowi uzupełnienie dla poprzedniej edycji PWT Polska-Białoruś-Ukraina 2007-2013, jako że część dotycząca budowy przejścia granicznego w Dołhobyczowie była objęta dofinansowaniem (projekt strategiczny). Poprawa dostępu do nowo zbudowanego przejścia granicznego odciążą zakorkowane przejście graniczne w Zosinie, tym samym umożliwiając płynny przejazd drogą krajową nr 74 do przejścia granicznego w Dołhobyczowie. Realizacja projektu zapewni dobre połączenie między przejściem granicznym i obszarem przygranicznym oraz całością sieci transportowej województwa lubelskiego.

### 2.3. Uzasadnienie wyboru projektu w ramach procedury bezpośredniej:

Wszyscy beneficjenci spełniają wymagania dla tego rodzaju działań.

#### **Beneficjent Wiodący – Województwo Lubelskie**

Województwo Lubelskie jest odpowiedzialne za utrzymanie i działanie dróg samochodowych na swoim terenie za pośrednictwem podległej jednostki Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie. Jest to podległa jednostka odpowiedzialna za budowę, modernizację, utrzymanie i zarządzanie drogami wojewódzkimi na obszarze Województwa Lubelskiego.

Zarząd Dróg Wojewódzkich jest jedynym organem odpowiedzialnym za budowę, modernizację, utrzymanie oraz zarządzanie drogami wojewódzkimi na terytorium województwa lubelskiego.

Zgodnie z art. 21 ustęp 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. w sprawie dróg publicznych (Dz.U. z 2013 r., poz. 260, z późniejszymi zmianami), Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie działa, jako zarząd ustawowy, pełniąc obowiązki zarządcy dróg powiatowych na terytorium Województwa Lubelskiego oraz realizuje pozostałe zadania wynikające z przyznaných upoważnień i pełnomocnictw Zarządu lub Marszałka Województwa Lubelskiego.

Obowiązki Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie, zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym, to:

- § 5 ustęp 1 punkt 2, tworzenie projektów i planów finansowania dla budowy, przebudowy, naprawy, utrzymania i ochrony obiektów drogowych
- § 5 ustęp 1 punkt 3, realizacja obowiązków inwestorskich na drogach wojewódzkich.



Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

Inwestycja nie posiada innych ustalonych źródeł finansowania. Wpisuje się ona w założenia i priorytety PWT Polska – Białoruś - Ukraina 2014-2020.

**Beneficjent Nr 1 Projektu - Państwowa Wołyńska Administracja Obwodowa**

Wszystkie działania infrastrukturalne będą wdrażane w Województwie Lubelskim. Zgodnie z Ustawą Ukrainy „O miejscowych administracjach państwowych” z dnia 9 kwietnia 1999 r., Nr 586-XIV, Wołyńska Państwowa Administracja Obwodowa jest władza wykonawczą w obwodzie. Dodatkowo zgodnie z Uchwałą Rady Ministrów Ukrainy z dnia 15.02.2002 nr 153 “O utworzeniu ujednoczonego systemu zaangażowania, wykorzystania oraz monitoringu międzynarodowej pomocy technicznej” Wołyńska Państwowa Administracja Obwodowa jest odpowiedzialna za realizację, monitoring i nadzór nad wszystkimi działaniami finansowanymi przez międzynarodową pomoc techniczną, włączając działania przewidziane w projekcie na terytorium Obwodu Wołyńskiego. Wołyńska Państwowa Administracja Obwodowa, jako władza regionalna będzie koordynować oraz przygotowuje rekomendacje łącznie z państwowym zakładem "Ukravtodor" dotyczące inwestycji drogowych w ramach projektów finansowanych ze środków UE.

**9. Propozycja Dużego Projektu Inwestycyjnego (DPI) 2014-2020**

Oferta złożona przez: Grodzieński Obwodowy Komitet Wykonawczy

**1. Ogólne informacje o propozycji DPI**

**1.1 Cele tematyczne programu**

Promocja zarządzania granicami oraz bezpieczeństwem na granicach, zarządzanie mobilnością i migracjami

**1.2 Uzasadnienie wyboru celu:**

Realizacja projektu przyczyni się do poprawy stosunków między sąsiadującymi regionami Białorusi i Polski, co z kolei będzie prowadzić do zwiększenia zrównoważonego handlu, stosunków społeczno-gospodarczych i kulturalnych między krajami, a także optymalizacji wymiany turystycznej między Polską a Białorusią.

Budowa dodatkowego mostu drogowego we wspomnianym obszarze spowoduje zwiększenie przepustowości i skrócenie czasu oczekiwania na granicy, jak również wydatków przewoźników związanych z przestojem transportu.

**1.3 Tytuł projektu:**

Budowa dodatkowego mostu drogowego na rzece Świsłocz pomiędzy punktami granicznymi „Bierestowica” (Republika Białoruś) oraz „Bobrowniki” (Rzeczpospolita Polska)

**1.4 Beneficjent Wiodący:**

Grodzieński Obwodowy Komitet Wykonawczy

**1.5 Potencjalni Beneficjenci projektu:**

Wojewoda Podlaski  
Państwowy Komitet Celny Republiki Białoruś

**1.6 Ogólny opis koncepcji projektu:**

Biorąc pod uwagę konieczność rozszerzenia drogi i zorganizowania dodatkowego ruchu pojazdów przez przejścia graniczne Bierestowica-Bobrowniki, projekt ma na celu zbudowanie dodatkowego mostu i części odcinka drogi o długości 300 metrów, od strony białoruskiej.

Istniejąca infrastruktura punktu kontroli granicznej nie pozwala na pełne wykorzystanie możliwości i potencjału regionu. Zbudowany dodatkowy most przyczyni się do zwiększenia wymiany towarów, turystyki przychodzącej i wychodzącej. Ponadto przyspieszy to czas przekraczania granicy, co z kolei będzie miało pozytywny wpływ na stan ekologiczny regionów.

Głównym celem projektu jest budowa nowego dodatkowego mostu, który będzie działał równolegle z istniejącym mostem, a także budowa odcinka drogi o łącznej długości 300 m po stronie białoruskiej.

Główne działania w ramach projektu to:

- Budowa nowych wejść na terenie zalewowym rzeki Świsłocz o długości 70 m
- Przygotowanie połączenia między tymi wejściami z istniejącymi drogami dojazdowymi po polskiej stronie
- Przebudowa dróg dojazdowych na białoruskiej stronie o długości 100 m wraz z odpowiednim przesunięciem sieci i ogrodzeń
- Oddzielenie wody deszczowej z istniejących i nowych mostów do lokalnych oczyszczalni odpadów
- Przygotowanie równoległego przepływu ruchu (wejście i wyjście)

W wyniku realizacji projektu przewiduje się zachowanie istniejącego wjazdu z przygotowaniem tam ruchu w

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

jednym kierunku z dwoma pasami ruchu w kierunku kraju graniczącego. Jednocześnie nowy dojazd z dwoma pasami zostanie wybudowany wraz z mostem od strony wlotowej, w odległości 34 m (wzdłuż środków konstrukcji) od strony Polski w stronę Białorusi. Ponadto, proponuje się zorganizować dwie ścieżki o szerokości 3 m po obu stronach nowego dojazdu dla pieszych i rowerzystów przejeżdżających przez granicę państwa odrębnie w obu kierunkach.			
1.7. Szacunkowe <b>całkowite koszty</b> projektu, w tym:	<b>Budżet ogółem (grant UE + dofinansowanie) (mln EUR)</b>		<b>Kwota grantu UE (mln EUR)</b>
komponent infrastruktury ogółem:	3,45		3
inne koszty:	1		1
cały projekt:	4,45		4
1.8. Orientacyjny termin rozpoczęcia i zakończenia realizacji projektu (roboty budowlane):			
Orientacyjny termin rozpoczęcia:	2016	Orientacyjna data zakończenia:	2018
<b>2. Opis znaczenia DPI:</b>			
2.1. Opis efektu transgranicznego projektu:			
<p>Punkt kontroli granicznej „Bierestowica” to główne przejście w kierunku Białegostoku z regionów Środkowej i Wschodniej Białorusi.</p> <p>Realizacja projektu pozwoli na wzmocnienie międzynarodowego rozwoju turystyki, rozwoju eksportu usług turystycznych w obu krajach, zwiększenie dostępności terenów przygranicznych, zwiększenie wartości prestiżu regionu dla turystów.</p> <p>Projekt pozwoli również na integrację kultur regionalnych, w tym szkolenia, kontakty biznesowe między regionalnymi strukturami gospodarczymi i władzami terytorialnymi.</p>			
2.2 Opis strategicznego znaczenia projektu dla obszaru transgranicznego:			
<p>Budowa dodatkowego mostu drogowego przyczyni się do zwiększenia przepływu turystów oraz opracowania dodatkowej współpracy w sferze wymiany doświadczeń w różnych dziedzinach, w tym współpracy między samorządami i kontaktów między mieszkańcami sąsiednich regionów.</p> <p>Rozszerzony most będzie okazją do rozwoju gospodarczego regionów przygranicznych i krajów jako całości.</p> <p>Zwiększona przepustowość przejścia granicznego przyczyni się do rozwoju ściślejszych więzi między organizacjami i ludźmi żyjącymi w jego okolicach, rozwoju stosunków handlowych, biznesowych, etnicznych i kulturalnych, humanitarnych, naukowych i innych.</p>			
2.3. Uzasadnienie wyboru projektu w ramach procedury bezpośredniej:			
<p>Wszyscy beneficjenci spełniają wymagania dla tego rodzaju działań.</p> <p><b>Beneficjent wiodący Grodzieński Obwodowy Komitet Wykonawczy:</b> Zgodnie z Ustawą nr 108-3 z dnia 4 stycznia 2010 roku Republiki Białoruś „Na temat zarządzania lokalnego i samorządności w Republice Białorusi”, funkcje Obwodowego Komitetu Wykonawczego obejmują między innymi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rozwiązywanie problemów związanych z lokalizowaniem obiektów budowlanych na odpowiednim terytorium;</li> <li>- Organizowanie budowy, przebudowy, naprawy i konserwacji dróg lokalnych.</li> </ul> <p>Regionalne przedsiębiorstwo „Instytut Grodnograzhdanproekt”, założone przez Grodzieński Obwodowy Komitet Wykonawczy będzie działać jako właściciel budynku i organizacja odpowiedzialna za realizację budowy mostu drogowego przez rzekę Świsłocz między przejściami granicznymi Bierestowica (Białoruś) i Bobrowniki (Polska).</p> <p><b>Beneficjent Projektu 1 – Wojewoda Podlaski</b> Zgodnie z Ustawą z dnia 12 października 1990 „O straży granicznej” wojewodowie są zobowiązani do stałego utrzymywania przejść granicznych w stanie pozwalającym na zapewnienie skutecznej i wydajnej ochrony, odprawy celnej, a także kontroli sanitarnych, weterynaryjno-fitosanitarnych, chemicznych i radiometrycznych. Wojewoda Podlaski jest odpowiedzialny za utrzymanie i działanie punktów przejść granicznych na jego obszarze. Wszystkie działania, które zostały zaplanowane w ramach realizacji projektu wynikają ze statutowych obowiązków Wojewody, zabezpieczenia właściwej obsługi przejść granicznych.</p> <p><b>Beneficjent 2 Projektu - Państwowy Komitet Celny Republiki Białoruś:</b> Zgodnie z Dekretem Prezydenta Republiki Białoruś z dnia 21 kwietnia 2008 r. Nr 228 „Na temat szeregu kwestii organów celnych Republiki Białorusi” Państwowy Komitet Celny Republiki Białorusi i urzędy celne, między innymi są odpowiedzialne za:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zapewnianie w zakresie ich kompetencji zabezpieczenia ekonomicznego Białorusi, a także ochrony swoich interesów gospodarczych;</li> <li>- tworzenie warunków przyczyniających się do przyspieszenia obrotów podczas przywozu towarów do</li> </ul>			

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

- Białorusi i wywozu towarów z Białorusi przez granicę celną Unii Celnej Białorusi;
- ustalanie polityki technicznej w zakresie rozwoju, wyposażenia i wprowadzenia środków technicznych kontroli celnej przez organy celne.

Projekt jest w pełni zgodny z programami krajowymi i strategiami rozwoju społeczno-gospodarczego obu regionów i kraju, jako całości.

Ponadto, zarządzanie granicą odbywa się ze strony centralnych władz państwowych, a zatem projekty związane z zarządzaniem granicami reprezentują interes narodowy w całym kraju.

Projekt wpływający na interesy narodowe (związane z zarządzaniem granicami) nie może być składany na zasadach konkurencyjnych, ponieważ ma strategiczne znaczenie dla Białorusi.

## 10. Propozycja Dużego Projektu Inwestycyjnego (DPI) 2014-2020

Oferta złożona przez:

Państwowy Komitet Celny Republiki Białoruś

### 1. Ogólne informacje o propozycji DPI

#### 1.1 Cele tematyczne programu

Promocja zarządzania granicami oraz bezpieczeństwem na granicach, zarządzanie mobilnością i migracjami

#### 1.2 Uzasadnienie wyboru celu:

Realizacja projektu przyczyni się do skrócenia czasu przejścia granicznego, co z kolei doprowadzi do zwiększenia przepustowości i skrócenia czasu oczekiwania na granicy, jak również wydatków przewoźników związanych z przestojem transportu.

Realizacja projektu przyczyni się do ochrony ekonomicznych interesów Republiki Białoruś w drodze zapobiegania i zwalczania przestępczości zorganizowanej i przemytu.

Realizacja działań w ramach projektu przyczyni się do poprawy operacji zarządzania granicami.

#### 1.3 Tytuł projektu:

Budowa przenośnego systemu kontroli rentgenowskiej pojazdów w punkcie granicznym „Bierestowica”

#### 1.4 Beneficjent Wiodący:

Grodzieński Obwodowy Urząd Celny

#### 1.5 Potencjalny Beneficjent projektu:

Państwowy Komitet Celny Republiki Białoruś

Wojewoda Podlaski

Centralny Urząd Celny w Mińsku

#### 1.6 Ogólny opis koncepcji projektu:

Ogólnym celem projektu jest poprawa bezpieczeństwa granicy polsko-białoruskiej w drodze wprowadzenia technologii nieinwazyjnej kontroli celnej.

Cele szczegółowe projektu:

1. Poprawa procedur przekraczania granic.
2. Wzmocnienie bezpieczeństwa granic.

Realizacja planowanych działań pozwoli na – rozwój trans granicznej współpracy w drodze wprowadzenia nowej technologii nieinwazyjnej kontroli celnej pojazdów w punkcie granicznym „Bierestowica”. Projekt przewiduje montaż sieci skanera rentgenowskiego, w tym systemu skanowania rentgenowskiego, budynek ochronny i budynek dla personelu, systemy użytkowe, przygotowanie ekspertów do pracy z urządzeniami do skanowania, organizacja przyspieszonej kontroli pojazdów.

W wyniku realizacji projektu zainstalowany zostanie zestaw kontroli i skanowania. Będzie on zawierać:

1. Sprzęt (źródło promieniowania jonizującego - liniowy akcelerator elektronów z energią 6 MeV, system wykrywania, bezpieczeństwo radiologiczne, nadzór wideo, komunikacja linii przesyłowej, sieć lokalna, stacje robocze dla personelu do analizy obrazów i systemu zarządzania oraz innych systemów).
2. Dwa budynki: 1 budynek ochronny (powierzchnia 400 m kw., zostanie zbudowany z wykorzystaniem specjalnego betonu i metalu, a będzie wyglądał jak zamknięty budynek parterowy) i 1 oddzielny budynek dla pracowników (powierzchnia około 75 m kw., który może zagwarantować wymagania bezpieczeństwa radiologicznego. Kluczowe funkcje budynku to: zapobieganie wnikaniu wilgoci i pyłu do pokoju, skanowanie rentgenowskie ludzi wewnątrz i na zewnątrz budynku).

Wszystko to pozwoli na osiągnięcie celów szczegółowych projektu (poprawa procedur przekraczania granic, wzmocnienie bezpieczeństwa na granicach), będzie miało również pozytywny wpływ na integrację społeczną i

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

gospodarczą w regionie. Czas przekraczania granicy zostanie zmniejszony, nowoczesne technologie kontroli celnej zostaną wprowadzone, skuteczne rozwiązania wspólnych problemów w zakresie zapobiegania i zwalczania przestępczości zorganizowanej i przemytu będzie można znaleźć w drodze wprowadzenia nieinwazyjnego systemu kontroli. Realizacja planowanych działań pozwoli na osiągnięcie głównego celu Programu - wsparcia dla procesów rozwoju transgranicznego.			
1.7. Szacunkowe <b>całkowite koszty</b> projektu, w tym:		<b>Budżet ogółem (grant UE + dofinansowanie) (mln EUR)</b>	<b>Kwota grantu UE (mln EUR)</b>
komponent infrastruktury ogółem:		4,05	4,05
inne koszty:		0,45	0
cały projekt:		4,5	4,05
1.8. Orientacyjny termin rozpoczęcia i zakończenia realizacji projektu (roboty budowlane):			
Orientacyjny termin rozpoczęcia:	05.2015	Orientacyjna data zakończenia:	06.2018
<b>2. Opis znaczenia DPI:</b>			
2.1. Opis efektu transgranicznego projektu:			
<p>Realizacja projektu będzie miała pozytywny wpływ na poziom integracji społeczno-gospodarczej w regionie, zwiększy bezpieczeństwo, ułatwi rozwój transgraniczny w drodze wprowadzenia nowej technologii kontroli nieinwazyjnej dla pojazdów w punkcie kontroli granicznej „Bierestowica”.</p> <p>Przejście z nieefektywnych i pracochłonnych procesów kontroli celnej pojazdów z rozładunkiem i dalszym załadunkiem towarów na nowoczesne technologie kontroli kontenerów i pojazdów bez otwierania zwiększy przepustowość przejścia granicznego „Bierestowica” oraz przejrzystość i skuteczność procedur kontroli celnej. Zwiększona przepustowość i krótszy czas oczekiwania obniży ryzyko kolejek na przejściu, wydatków związanych z przestoje transportu, zwiększy przepływ ładunków, co z kolei spowoduje zmniejszenie szkód dla środowiska naturalnego w regionie. Oczekuje się również zmniejszenia transgranicznych działań przestępczych, a także zwiększenia bezpieczeństwa granic. Oczekuje się, że liczba wykrytych nielegalnych towarów zostanie zwiększona, co utrudni funkcjonowanie grup przemytniczych oraz zmniejszy przestępczość w całym obszarze przygranicznym. Wymienione czynniki przyczynią się do zwiększenia atrakcyjności tranzytowej regionu, rozwoju transgranicznej mobilności biznesu-społeczności, przedsiębiorczości i agroturystyki, dalszego rozwoju stosunków gospodarczych i zagranicznych oraz zwiększenia konkurencyjności regionu.</p> <p>Wzrost natężenia ruchu w tym rejonie stworzy nowe możliwości dla usług transportowych, biznesu przydrożnego, co z kolei przyczyni się do stworzenia nowych miejsc pracy.</p>			
2.2 Opis strategicznego znaczenia projektu dla obszaru transgranicznego:			
<p>Poziom rozwoju gospodarczego regionu, w którym będzie realizowany projekt jest niewystarczający; część rolnictwa w strukturze zatrudnienia jest wysoka i innowacyjny poziom małych i średnich przedsiębiorstw jest stosunkowo niski. Jako takie, wyżej wymienione czynniki utrudniają rozwój transgranicznej mobilności B2B, przedsiębiorczości i agroturystyki. Lokalizacja tranzytowa terytorium pozwala rozwinąć i zwiększyć płynność ruchu, co będzie wspierać rozwój zagranicznych stosunków gospodarczych i zwiększy konkurencyjność regionu. Położenie geograficzne obszaru projektu posiada zalety i potencjał dla rozwoju ruchu drogowego i może zapewnić niezakłócony przejazd transportu oraz propagowanie wpływów biznesowych i turystycznych, ale to wymaga zwiększenia przejrzystości i efektywności procedur kontroli celnej wzmacniających bezpieczeństwo granic, szczególnie w takich dziedzinach jak zapobieganie nielegalnej migracji i handlu zakazanymi towarami oraz walki z przestępczością zorganizowaną.</p>			
2.3. Uzasadnienie wyboru projektu w ramach procedury bezpośredniej:			
<p>Wszyscy beneficjenci spełniają wymagania dla tego rodzaju działań.</p> <p>Projekt jest w pełni zgodny z programami krajowymi i strategiami rozwoju społeczno-gospodarczego obu regionów i kraju jako całości.</p> <p>Ponadto, zarządzanie granicą odbywa się ze strony centralnych władz państwowych, a zatem projekty związane z zarządzaniem granicami reprezentują interes narodowy w całym kraju.</p> <p>Projekt wpływający na interesy narodowe (związane z zarządzaniem granicami) nie może być składany na zasadach konkurencyjnych, ponieważ ma strategiczne znaczenie dla Białorusi.</p> <p><b>Beneficjent Wiodący - Grodzieński Obwodowy Urząd Celny:</b></p> <p>Zgodnie z Dekretem Prezydenta Republiki Białoruś Nr 228 z 21 kwietnia 2008 roku „Na temat szeregu kwestii organów celnych Republiki Białorusi” Państwowy Komitet Celny Republiki Białorusi i urzędy celne, między innymi są odpowiedzialne za:</p>			

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

- zapewnianie w zakresie ich kompetencji zabezpieczenia ekonomicznego Białorusi, a także ochrony swoich interesów gospodarczych;
- tworzenie warunków przyczyniających się do przyspieszenia obrotów podczas przywozu towarów do Białorusi i wywozu towarów z Białorusi przez granicę celną Unii Celnej Białorusi;
- ustalanie polityki technicznej w zakresie rozwoju, wyposażenia i wprowadzenia środków technicznych kontroli celnej przez organy celne.

Zainstalowane urządzenia będą zlokalizowane w rejonie operacyjnym Grodzieńskiego Obwodowego Urzędu Celnego, co sprawia, że wspomniany Urząd Celny jest jedyną instytucją, która może realizować projekt zgodnie z prawem białoruskim.

**Beneficjent 1 Projektu - Państwowy Komitet Celny Republiki Białoruś**

Zgodnie z Dekretem Prezydenta Białorusi Nr 228 z 21 kwietnia 2008 roku „Na temat szeregu kwestii organów celnych Republiki Białorusi” Państwowy Komitet Celny Republiki Białorusi i urzędy celne, między innymi są odpowiedzialne za:

- zapewnianie w zakresie ich kompetencji zabezpieczenia ekonomicznego Białorusi, a także ochrony swoich interesów gospodarczych;
- tworzenie warunków przyczyniających się do przyspieszenia obrotów podczas przywozu towarów do Białorusi i wywozu towarów z Białorusi przez granicę celną Unii Celnej Białorusi;
- ustalanie polityki technicznej w zakresie rozwoju, wyposażenia i wprowadzenia środków technicznych kontroli celnej przez organy celne.

**Beneficjent Projektu 2 – Wojewoda Podlaski**

Zgodnie z Ustawą z dnia 12 października 1990 „O straży granicznej” wojewodowie są zobowiązani do stałego utrzymywania przejść granicznych w stanie pozwalającym na zapewnienie skutecznej i wydajnej ochrony, odprawy celnej, a także kontroli sanitarnych, weterynaryjno-fitosanitarnych, chemicznych i radiometrycznych. Wojewoda Podlaski jest odpowiedzialny za utrzymanie i działanie punktów przejść granicznych na jego obszarze. Wszystkie działania, które zostały zaplanowane w ramach realizacji projektu wynikają ze statutowych obowiązków Wojewody, zabezpieczenia właściwej obsługi przejść granicznych.

**Beneficjent 3 Projektu - Centralny Urząd Celny w Mińsku**

Zgodnie z Dekretem Prezydenta Republiki Białoruś Nr 228 z 21 kwietnia 2008 roku „Na temat kilku kwestii organów celnych Republiki Białorusi” beneficjent projektu jest odpowiedzialny za codzienne zarządzanie oraz nadzór nad działaniami przewidzianymi w projekcie. Zgodnie z Zarządzeniem Przewodniczącego Centralnego Urzędu Celnego w Mińsku #159-OD z dnia 18 maja 2015 zadania Departamentu Monitorującego Międzynarodową Pomoc Techniczną (MPT) obejmują między innymi:

- przygotowanie i zatwierdzenie wniosków aplikacyjnych MPT
- koordynacja departamentów Państwowego Komitetu Celnego i urzędów celnych w ramach wdrażania projektów MPT

- organizacja kontroli projektów wdrażanych w ramach MPT

Rozporządzenie to przewiduje następujące zadania departamentów:

- przygotowanie dokumentów w ramach wdrażania programu MPT, przygotowanie dokumentów wymaganych przez Państwowy Komitet Celny w celu zatwierdzenia i rejestracji programów MPT oraz ich dalszego zwolnienia z podatków, ceł i innych opłat;
- organizacja międzynarodowej wymiany informacji przy wdrażaniu programów MPT;
- dostarczanie informacji na temat wdrażania programów na MPT instytucjom finansującym, Ministerstwu Gospodarki Republiki Białoruś, jak również do innych zainteresowanych organów.

Zadania będą wykonywane przez Department Monitoringu Międzynarodowej Pomocy Technicznej ustanowiony w Centralnym Urzędzie Celnym w Mińsku.

**11. Propozycja Dużego Projektu Inwestycyjnego (DPI) 2014-2020**

Oferta złożona przez:

Brzeski Obwodowy Oddział Ministerstwa ds. Sytuacji Nadzwyczajnych Republiki Białorusi

**1. Ogólne informacje o propozycji DPI**

**1.1 Cele tematyczne programu**

Wspólne wyzwania w obszarze bezpieczeństwa i ochrony

**1.2 Uzasadnienie wyboru celu:**

Jest to system do monitorowania i prognozowania naturalnych i wywołanych przez człowieka sytuacji kryzysowych w Republice Białoruś. Funkcjonowanie tego systemu jest regulowane przez szereg instrumentów



Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

<p>prawnych. Podobny system działa w Polsce. Istnieją problematyczne kwestie w zakresie koordynacji w ramach systemu, a także terminów podawania do informacji publicznej i państw sąsiednich. Stworzony w regionie transgranicznym system pilotażowego wspólnego monitorowania nie tylko ochroni środowisko w regionie, ale może stać się wzorem dla rozwoju ponadnarodowego systemu wczesnego wykrywania i kontroli sytuacji kryzysowych, szybkiej wymiany informacji w celu zapewnienia wzajemnej pomocy w nagłych przypadkach transgranicznych. Istnieje również konieczność wzmocnienia systemu ratowniczo-gaśniczego, który reaguje wyłącznie w nagłych przypadkach naturalnych i spowodowanych przez człowieka. Budowa dokładnego systemu ochrony w sytuacjach awaryjnych i ich anihilacja jest bezwzględnie konieczna na całym obszarze transgranicznym Polski i Białorusi.</p>		
<b>1.3 Tytuł projektu:</b>		
Bezpieczeństwo polsko-białoruskiego obszaru transgranicznego. Wzmocnienie potencjału straży pożarnej i służb ratunkowych		
<b>1.4 Partner wiodący:</b>		
Brzeski Obwodowy Oddział Ministerstwa ds. Sytuacji Nadzwyczajnych Republiki Białoruś		
<b>1.5 Potencjalny partner projektu:</b>		
<p>1. Grodzieński Obwodowy Oddział Ministerstwa ds. Sytuacji Nadzwyczajnych Republiki Białoruś</p> <p>2. Wojewódzka Komenda Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku</p> <p>3. Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Białej Podlaskiej</p>		
<b>1.6 Ogólny opis koncepcji projektu:</b>		
<p><b>Cel projektu:</b> Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ludności i ochrony sektora społecznego i środowiska naturalnego poprzez utworzenie efektywnego wspólnego systemu monitorowania i szybkiej odpowiedzi na różne sytuacje awaryjne na terenach przygranicznych Białorusi i Polski.</p> <p><b>Zadania projektu:</b></p> <p>1 (A). Przygotowanie zaleceń dotyczących optymalizacji i konwergencji systemów monitorowania stanu środowiska w regionach przygranicznych Polski i Białorusi oraz stworzenie podstaw technicznych i prawnych w zakresie wykorzystywania danych monitoringu środowiska w czasie rzeczywistym po obu stronach granicy.</p> <p>2 (B). Zwiększenie potencjału kwalifikacyjnego departamentów przygranicznych białoruskich i polskich służb ratowniczych w zakresie monitorowania sytuacji w związku z sytuacjami awaryjnymi, zapobiegania i likwidacji sytuacji nadzwyczajnych, w tym poprzez wspólne działania.</p> <p>3 (C). Zwiększenie możliwości technicznych i zawodowych wydziałów służb ratowniczych na oszczędzanie zasobów, minimalizację skutków sytuacji nadzwyczajnych i redukcję czynników ryzyka.</p> <p>4 (D). Przeprowadzenie szerokiej kampanii uświadamiającej wśród ludności z terenów przygranicznych, przeznaczoną do podnoszenia poziomu wiedzy i umiejętności w zakresie podstaw bezpieczeństwa życia.</p> <p>Projekt ma zintegrowany charakter i obejmuje następujące działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Utrzymanie wysokiego poziomu ochrony operacyjnej chronionych obszarów następujących województw: Podlaskiego i Lubelskiego (w Polsce) oraz Grodno i Brześć (na Białorusi) poprzez budowanie spójnego systemu ochrony ludności i środowiska w obszarze przygranicznym.</li> <li>- Budowa remizy Straży Pożarnej w Kamieńcu (Brześć).</li> <li>- Przebudowa i modernizacja Centrum Szkolenia Przeciwpożarowego w Brześciu i Grodnie.</li> <li>- Identyfikacja i mapowanie sytuacji awaryjnych w transgranicznym obszarze chronionym.</li> <li>- Wspólne ćwiczenia ratownicze mające na celu weryfikację procedur ratunkowych.</li> <li>- Szkolenie specjalistyczne niezbędne do realizacji ustawowych zadań przez służby ratownicze.</li> <li>- Wymiana doświadczeń (poprzez organizację warsztatów, sympozjów i międzynarodowych seminariów ratowniczych) z uczestnictwem innych usług i samorządów.</li> <li>- Sprzęt dla jednostek: specjalistyczne pojazdy i sprzęt, środki ochrony indywidualnej.</li> <li>- Działania promocyjne.</li> </ul> <p>Utworzenie Grupy Projektowej dla realizacji Projektu zapewni wspólne przygotowanie i realizację Projektu.</p>		
<b>1.7. Szacunkowe całkowite koszty projektu, w tym:</b>	<b>Budżet ogółem (grant UE + dofinansowanie) (mln EUR)</b>	<b>Kwota grantu UE (mln EUR)</b>
komponent infrastruktury ogółem:	4	3,6
inne koszty:	0,51	0,46
cały projekt:	4,51	4,06
<b>1.8. Orientacyjny termin rozpoczęcia i zakończenia realizacji projektu (roboty budowlane):</b>		

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

Orientacyjny termin rozpoczęcia:	01.01.2016	Orientacyjna data zakończenia:	30.06.2018
<b>2. Opis znaczenia DPI:</b>			
<b>2.1. Opis efektu transgranicznego projektu:</b>			
<p>Projekt będzie miał szerokie oddziaływanie. W jego wyniku nastąpi wzmocnienie współpracy między lokalnymi społecznościami pogranicza polsko-białoruskiego, nie tylko w zakresie ochrony przeciwpożarowej, ale również w zakresie zarządzania kryzysowego i bezpieczeństwa wewnętrznego. Wpłynie to na ogólną jakość życia w obszarze transgranicznym i lepszą ochronę granic UE.</p> <p>W latach 1990-2000 powstał szeroki system komunikacji transportowych na polsko-białoruskim pograniczu: punkty kontroli granicznej, terminale towarowe, mosty i autostrady, co spowodowało wzrost przepustowości granicy. Ponad połowa obrotów towarowych i pasażerskich między UE a krajami WNP przechodzi przez ten segment.</p> <p>To z kolei rodzi konieczność stworzenia skutecznego systemu zabezpieczeń przepływu ruchu, zapobiegania sytuacjom kryzysowym o różnym charakterze (pożary, wypadki, katastrofy ekologiczne i spowodowane przez człowieka, powodzie i inne sytuacje kryzysowe po obu stronach granicy), które mogą spowodować poważne szkody dla środowiska, skutkujące negatywnym oddziaływaniem gospodarczym i wizerunkowym.</p> <p>Projekt ma na celu stworzenie jednolitego mechanizmu prognozowania i monitorowania sytuacji, szybką wymianę informacji na temat obecnej sytuacji i wypracowanie wspólnych decyzji dotyczących zapobiegania i zwalczania transgranicznych sytuacji awaryjnych. Można to osiągnąć poprzez optymalizację działań odpowiednich służb po obu stronach granicy za pomocą nowoczesnej technologii i dokładnej i szybkiej koordynacji działań, w zależności od rozwoju sytuacji.</p> <p>Sytuacje awaryjne nie znają granic, a ich zapobieganie i eliminowanie staje się bardziej skuteczne tylko, jeżeli odbywa się za pośrednictwem wspólnych wysiłków beneficjentów po obu stronach granicy.</p> <p>Biorąc pod uwagę powyższe, realizacja projektu ma duży wpływ transgraniczny. Produkty i wyniki otrzymane w wyniku realizacji projektu wzmocnią rozwój międzynarodowy i międzyregionalny.</p>			
<b>2.2 Opis strategicznego znaczenia projektu dla obszaru transgranicznego:</b>			
<p>Rozwój gospodarczy i społeczny regionów: Województw Podlaskiego i Lubelskiego w Polsce, jak również Obwodu Grodzieńskiego i Brzeskiego na Białorusi przyczynia się do zwiększania poważnych zagrożeń dla życia, mienia i środowiska naturalnego. Do niedawna pożar stanowił poważne zagrożenie w tych obszarach, co wymagało zorganizowanej pracy dużych zespołów, które używały specjalistycznego sprzętu. Technologiczne i cywilizacyjne osiągnięcia w przemyśle, budownictwie, transporcie, wykorzystanie i transport materiałów niebezpiecznych spowodowały nowe zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi, ich mienia i środowiska. Pokłosem postępu jest większe zagrożenie ze strony nowych typów zagrożeń, katastrof i awarii.</p> <p>Większe zagrożenia wynikają również z sytuacji ekonomicznej, mianowicie: braku funduszy na prawidłową ochronę procesów technologicznych, maksymalizacja zysków oraz lekceważenie zasad bezpieczeństwa.</p> <p>Główne obszary niebezpieczeństw to przede wszystkim te związane z pożarem i innymi lokalnymi zagrożeniami:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ogniskowymi (związanymi z przechowywaniem substancji toksycznych, przemysłowych w sieciach stacjonarnych i pojemnikach),</li> <li>• liniowymi (związanymi z rurociągami przemysłowymi dla mediów palnych), transportowymi (związanymi z transportem materiałów niebezpiecznych),</li> <li>• powodziowymi (związanymi z zatapianiem),</li> <li>• promieniowaniem,</li> <li>• katastrofy związane np. z infrastrukturą budowlaną.</li> </ul> <p>W celu przygotowania służb ratowniczych do hamowania zagrożeń w obszarach transgranicznych, konieczne jest poszukiwanie nowych technik ochrony przed niebezpieczeństwami, aby prowadzić współpracę międzynarodową pomiędzy służbami ratowniczymi w celu opracowania nowych i dostosowania istniejących procedur ratowniczych w celu poprawy poziomu wyposażenia technicznego białoruskich i polskich organów służb ratowniczych oraz właściwego szkolenia personelu do reagowania w sytuacjach kryzysowych. Najważniejsza jest również wydajna lokalizacja jednostek ratowniczo-gaśniczych, zapewniająca szybką i profesjonalną reakcję w nagłych przypadkach. Realizacja tego projektu jest konieczna ze względu na obecnie niedostateczną skuteczność działań ratowniczych podejmowanych przez polskie i białoruskie służby - beneficjentów. Dodatkowym elementem, który ma na celu ułatwienie działań ratowniczych będzie wspólnie. Istotnym elementem budowania polsko-białoruskiego systemu bezpieczeństwa transgranicznego będzie wyeliminowanie niedociągnięć w zakresie szkolenia strażaków, którzy pracują w jednostkach podległych dowódcom. Przekazanie wiedzy jest istotnym elementem realizacji Projektu, w związku z tym, oprócz specjalistycznych szkoleń, Projekt zakłada realizację wspólnych konferencji ratowniczych, seminariów i warsztatów połączonych z ćwiczeniami, w których będą uczestniczyć inne służby oprócz straży pożarnej.</p> <p>Projekt jest zgodny we wszystkich sprawach z prawodawstwem w dziedzinie bezpieczeństwa i strategii</p>			



Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

bezpieczeństwa narodowego Polski i Białorusi, zapewniając utrzymanie tendencji we wzroście i rozwoju gospodarczym, rozwoju infrastruktury technicznej i społecznej, poprawy jakości życia ludności, rozwoju turystyki na terenach przygranicznych obu krajów.  
Tworzenie ponadnarodowych kontaktów umożliwiających wymianę informacji i doświadczeń, najlepszych praktyk i wiedzy przyczyni się do zwiększenia wspólnej aktywności gospodarczej w strefie przygranicznej oraz poszerzenia współpracy w innych dziedzinach. Dalsza współpraca będzie koncentrować się na wspólnym utrzymaniu utworzonego wspólnie systemu, opracowywaniu i rozwoju jednolitego transgranicznego systemu bezpieczeństwa przeciwpożarowego ochrony środowiska.

2.3. Uzasadnienie wyboru projektu w ramach procedury bezpośredniej:

Wszyscy beneficjenci spełniają wymagania dla tego rodzaju działań.

**Beneficjent Wiodący - Brzeski Obwodowy Oddział Ministerstwa ds. Sytuacji Nadzwyczajnych Republiki Białoruś**

Zgodnie z Dekretem Prezydenta Białorusi nr 756 z 29 grudnia 2006 roku „Na temat szeregu kwestii Ministerstwa ds. Nadzwyczajnych Republiki Białoruś” Ministerstwo ds. Nadzwyczajnych republiki Białoruś, jest odpowiedzialne min. za:

- Realizację polityki państwa w sferze zapobiegania i likwidacji sytuacji nadzwyczajnych katastrof naturalnych i tych spowodowanych przez człowieka i obrony cywilnej, zabezpieczenia bezpieczeństwa pożarowego, przemysłowego, jądrowego i radiacyjnego, likwidacji skutków katastrofy w Czarnobylu, tworzenia i zachowania stanu i mobilizacji rezerw materiałowych;
- Organizacja działań w celu likwidacji naturalnych i spowodowanych przez człowieka sytuacji awaryjnych;
- Prowadzenie współpracy międzynarodowej w zakresie zapobiegania i likwidacji sytuacji nadzwyczajnych katastrof naturalnych i spowodowanych przez człowieka i obrony cywilnej, zabezpieczenia bezpieczeństwa pożarowego, przemysłowego, jądrowego i radiacyjnego, likwidacji skutków katastrofy w Czarnobylu.

Zgodnie z Ustawą Republiki Białoruś Nr 45-3 z dnia 16 lipca 2009 „O organach i urzędach ds. sytuacji nadzwyczajnych Republiki Białoruś” beneficjent wiodący - Brzeski Obwodowy Oddział Ministerstwa ds. Sytuacji Nadzwyczajnych jest organem właściwym dla Projektu na obszarze Obwodu Brzeskiego. Brzeski Zarząd Obwodowy jest w pełni odpowiedzialny za monitoring, zapobieganie i walkę z niebezpiecznymi sytuacjami w Obwodzie Brzeskim. Posiada on doświadczenie we wdrażaniu 2 projektów transgranicznych jako wnioskodawca oraz 4 projektów, jako beneficjent. Wszystkie projekty dotyczyły zapewnienia bezpieczeństwa ludności i zapobiegania niebezpiecznym sytuacjom.

Beneficjenci, którzy reprezentują służby ratownicze są w pełni właściwymi jednostkami w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ludności i niebezpiecznych sytuacji.

**Beneficjent 1 Projektu - Grodzieński Obwodowy Oddział Ministerstwa ds. Sytuacji Nadzwyczajnych Republiki Białoruś**

Zgodnie z Ustawą Republiki Białoruś Nr 45-3 z dnia 16 lipca 2009 „O organach i urzędach ds. sytuacji nadzwyczajnych Republiki Białoruś” Grodzieński Obwodowy Department Ministerstwa ds. Sytuacji Nadzwyczajnych jest organem właściwym dla Projektu na obszarze Obwodu Grodzieńskiego. Jest on w pełni odpowiedzialny za monitoring, zapobieganie i walkę z niebezpiecznymi sytuacjami (działania w ramach projektu) w Obwodzie Grodzieńskim.

**Beneficjent 2 Projektu - Wojewódzka Komenda Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku**

Zgodnie z decyzją nr 28/2013 z dnia 12 września 2013, Podlaskiego Wojewódzkiego Komendanta Państwowej Straży Pożarnej, dotyczącą regulaminu organizacyjnego Wojewódzkiej Komendy Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku, Wojewódzka Komenda Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku jest w pełni odpowiedzialna za monitoring, zapobieganie i walkę z niebezpiecznymi sytuacjami (działania w ramach projektu) na jego obszarze.

**Beneficjent 3 Projektu - Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Białej Podlaskiej**

Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym Komendy Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej w Białej Podlaskiej zatwierdzonym przez Wojewódzkiego Komendanta Państwowej Straży Pożarnej w Lublinie Zarządzeniem Nr 1/06/ z dnia 18 grudnia 2006, beneficjent jest w pełni odpowiedzialny za monitoring, zapobieganie i walkę z niebezpiecznymi sytuacjami (działania objęte projektem) na swoim obszarze.

12. Propozycja Dużego Projektu Inwestycyjnego (DPI) 2014-2020

Oferta złożona przez:

Publiczne Przedsiębiorstwo Unitarne Autostrad „Brestautor”

1. Ogólne informacje o propozycji DPI

1.1 Cele tematyczne programu

Poprawa dostępności regionów, rozwoju trwałego i odpornego na klimat transportu oraz sieci i systemów

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

komunikacyjnych			
<b>1.2 Uzasadnienie wyboru celu:</b>			
<p>Realizacja projektu w znacznym stopniu wpłynie na dostępność regionu przygranicznego. Wraz z przebudową przejścia granicznego „Połowce-Pieszczatka” i zmianą jego statusu z międzypaństwowego na międzynarodowy, przejście graniczne będzie w stanie przyjmować wszystkie rodzaje środków transportu (autobusy, pojazdy ciężarowe i osobowe), jego przepustowość wynosi do 1200 pojazdów dziennie. Do przejścia granicznego można dotrzeć drogą P-16, która ma połączenie z autostradą M-1 (E-40). Rzeczywisty stan techniczny drogi P-16 (drogi prowadzącej do przejścia granicznego „Połowce-Pieszczatka”) nie jest zgodny z międzynarodowymi wymogami dotyczącymi międzynarodowego ruchu pojazdów ciężarowych i autobusów.</p> <p>Droga od 20+000 km do 47+000 km posiada kategorię IV (pokruszona kamienista droga) i ma 6 metrów szerokości. Droga była naprawiana w odległym 1960 r.</p> <p>W tej chwili przepustowość przejścia granicznego wynosi 400 samochodów, ale po przebudowie przepustowość zostanie trzykrotnie zwiększona do 1200 pojazdów dziennie (1130 samochodów, 20 autobusów, 50 pojazdów ciężarowych), pojemność drogi P-16 musi zostać odpowiednio zwiększona, ponieważ jest to układ infrastrukturalny.</p> <p>Istnieje konieczność, aby droga P-16 była w stanie podjąć zwiększone obciążenie międzynarodowym transportem autobusowym i towarowym. Pozwoli to na zwiększenie dostępności regionu przygranicznego i zapewni zaprojektowaną przepustowość przejścia granicznego „Połowce-Pieszczatka” zrekonstruowanego w ramach Programu Polska-Białoruś-Ukraina 2007-2013.</p>			
<b>1.3 Tytuł projektu:</b>			
Poprawa infrastruktury drogowej obszaru granicznego zapewniająca zrównoważony dostęp do obszaru granicznego (modernizacja i budowa drogi P-16).			
<b>1.4 Beneficjent wiodący:</b>			
Publiczne Przedsiębiorstwo Unitarne Autostrad „Brestautodor”			
<b>1.5 Potencjalny Beneficjent projektu:</b>			
Województwo Podlaskie			
<b>1.6 Ogólny opis koncepcji projektu:</b>			
<p>W wyniku realizacji Projektu strategicznego PBU/LSP/09/005 „Budowa i oprzyrządowanie drogowego przejścia granicznego "Pieszczatka” - Etap III” istnieje konieczność modernizacji i budowy drogi P-16 w odległości 31+000 km - 41+000 km (razem 10 km) z budową mostu na rzece Pulwa. Realizacja projektu przyczyni się do poprawy dostępności regionu przygranicznego i zapewnienia funkcjonowania przejścia granicznego "Pieszczatka” na jej zaprojektowaną przepustowość.</p> <p>Dzięki realizacji projektu droga P-16 nabędzie 3 stan techniczny i będzie mieć 8 metrów szerokości z nawierzchnią asfaltową, która zapewni ruch autobusów międzynarodowych i transport ładunku bezpośrednio do przejścia granicznego z pominięciem przejazdu przez osiedla. Dlatego, budowa drogi wpłynie pozytywnie na sytuację ekologiczną w osiedlach w strefie przygranicznej.</p> <p>Zadania polskich beneficjentów mają charakter działań miękkich i obejmują:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- udział w wydarzeniach projektowych</li> <li>- promocję rezultatów projektu w polskich mediach oraz wśród obywateli Polski i UE.</li> </ul>			
<b>1.7. Szacunkowe całkowite koszty projektu, w tym:</b>	<b>Budżet ogółem (grant UE + dofinansowanie) (mln EUR)</b>	<b>Kwota grantu UE (mln EUR)</b>	
komponent infrastruktury ogółem:	5,00	4,48	
inne koszty:	0,16	0,16	
cały projekt:	5,16	4,64	
<b>1.8. Orientacyjny termin rozpoczęcia i zakończenia realizacji projektu (roboty budowlane):</b>			
Orientacyjny termin rozpoczęcia:	3 kwartał 2016	Orientacyjna data zakończenia:	3 kwartał 2018
<b>2. Opis znaczenia DPI:</b>			
<b>2.1. Opis efektu transgranicznego projektu:</b>			
Realizacja projektu oraz jego wyniki wpływają na dostęp regionu przygranicznego i zapewniają dostęp do przejścia granicznego „Połowce-Pieszczatka”, co jest ważne dla Polski i Białorusi. Realizacja projektu sprawi, że			

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

region będzie bardziej atrakcyjny dla turystów, inwestorów i kontaktów międzyludzkich, co zapewni zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy polsko-białoruskiego regionu przygranicznego. Modernizacja i budowa drogi P-16 zwiększy ruch graniczny oraz rozwój przedsiębiorczości w obszarze polsko-białoruskim.

2.2 Opis strategicznego znaczenia projektu dla obszaru transgranicznego:

Celem strategicznym Projektu jest wzmocnienie sytuacji społeczno-gospodarczej i stworzenie warunków do zrównoważonego rozwoju ruchu polsko-białoruskiego pogranicza poprzez zwiększenie poziomu infrastruktury drogowej i zwiększenie dostępności i jakości połączeń regionalnych. Budowa i modernizacja drogi P-16 przyczyni się do zwiększenia przepływu turystów oraz opracowania dodatkowej współpracy w sferze wymiany doświadczeń w różnych dziedzinach, w tym współpracy między samorządami i kontaktów między mieszkańcami sąsiednich regionów.

2.3. Uzasadnienie wyboru projektu w ramach procedury bezpośredniej:

Wszyscy beneficjenci spełniają wymagania dla tego rodzaju działań.

**Beneficjent Wiodący - Publiczne Przedsiębiorstwo Unitarne Autostrad „Brestautodor”**

Zakres modernizacji projektu i budowy drogi może być realizowany tylko przez Wnioskodawcę zgodnie z Zarządzeniem Komitetu ds. Autostrad w Ministerstwie Transportu i Komunikacji Republiki Białorusi Nr 44 dd. 30.04.1998 (pkt. 3, ust. 8): „Przedsiębiorstwa regionalne są jedynymi podmiotami uprawnionymi do: ... działania jako wykonawca budowy, modernizacji i utrzymania autostrad”.

Zgodnie z przepisami prawa białoruskiego, zadania Publicznego Przedsiębiorstwa Unitarnego Autostrad „Brestautodor” między innymi obejmują:

- wykonywanie funkcji Instytucji zamawiającej w zakresie budowy i naprawy republikańskich dróg samochodowych i obiektów infrastruktury drogowej;

systematyczną poprawę stanu dróg samochodowych i budynków drogowych zgodnie z wymaganiami ruchu z uwzględnieniem jego wzrostu w dłuższej perspektywie

**Beneficjent 1 Projektu – Województwo Podlaskie.**

Województwo Podlaskie jest odpowiedzialne za utrzymanie i działanie dróg samochodowych na swoim terenie za pośrednictwem podległej jednostki Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich. Jednostka ta posiada zdolności administracyjne do wdrażania projektu w najbardziej właściwy sposób. Projekt jest w pełni zgodny z programami i narodowymi strategiami społeczno-ekonomicznego rozwoju zarówno dla regionu jaki i kraju w całości.

Projekt wpływający na interesy narodowe nie może być składany na zasadach konkurencyjnych, ponieważ ma strategiczne znaczenie dla Białorusi.

**13. Propozycja Dużego Projektu Inwestycyjnego (DPI) 2014-2020**

Oferta złożona przez:

Państwowy Komitet Celny Republiki Białoruś

**1. Ogólne informacje o propozycji DPI**

1.1 Cele tematyczne programu

Promocja zarządzania granicami oraz bezpieczeństwem na granicach, zarządzanie mobilnością i migracjami

1.2 Uzasadnienie wyboru celu:

Realizacja projektu przyczyni się do skrócenia czasu przejścia granicznego, co z kolei doprowadzi do zwiększenia przepustowości i skrócenia czasu oczekiwania na granicy, jak również wydatków przewoźników związanych z przestojem transportu.

Realizacja projektu przyczyni się do ochrony ekonomicznych interesów Republiki Białoruś w drodze zapobiegania i zwalczania przestępczości zorganizowanej i przemytu.

Realizacja działań w ramach projektu przyczyni się do poprawy operacji zarządzania granicami.

1.3 Tytuł projektu:

Budowa przenośnego systemu kontroli rentgenowskiej pojazdów w punkcie granicznym „Pieszczatka” w Urzędzie Celnym w Brześciu

1.4 Partner wiodący:

Brzeski Urząd Celny

1.5 Potencjalny partner projektu:

Państwowy Komitet Celny Republiki Białoruś  
Wojewoda Podlaski

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

Centralny Urząd Celný w Mińsku

1.6 Ogólny opis koncepcji projektu:

Ogólnym celem projektu jest poprawa bezpieczeństwa granicy polsko-białoruskiej w drodze wprowadzenia technologii nieinwazyjnej kontroli celnej.

Cele szczegółowe projektu:

1. Poprawa procedur przekraczania granic.
2. Wzmocnienie bezpieczeństwa granic.

Obecnie rekonstrukcja przejścia granicznego na pełną skalę jest realizowana w ramach międzynarodowego projektu pomocy technicznej w celu zwiększenia przepustowości przejścia do 1200 pojazdów dziennie. Oddanie przejścia granicznego do użytku jest zaplanowane na 2015 r., co doprowadzi do wzrostu przepływu towarowego i ruchu.

Jednocześnie wraz ze wzrostem przepływu ładunków możliwy jest także wzrost naruszeń administracyjnych. Zastosowane procedury wykrywania przemytu (ogłędziny wzrokowe, intruzyjna inspekcja połączona z rozładunkiem towarów) są przestarzałe, niepraktyczne i nieefektywne, co może prowadzić do kolejek oraz stać się przeszkodą dla tranzytu przez region.

Jednym z głównych celów projektu jest ochrona ekonomicznych interesów Republiki Białoruś. Realizacja planowanych działań pozwoli na przeprowadzenie rozwoju transgranicznego w drodze wprowadzenia nowej technologii nieinwazyjnej kontroli celnej pojazdów w punkcie kontroli granicznej „Pieszczatka”. Projekt przewiduje montaż sieci skanera rentgenowskiego, w tym systemu skanowania rentgenowskiego, budynku ochronnego i budynku dla personelu, systemów użytkowych, przygotowanie ekspertów do pracy z urządzeniami do skanowania, organizacja przyspieszonej kontroli pojazdów. Zaplanowano również utrzymanie działań badawczych (warsztaty, szkolenia) dla funkcjonariuszy organów celnych Republiki Białoruś i Rzeczypospolitej Polskiej.

Wszystko to pozwoli na osiągnięcie konkretnych celów projektu (poprawa procedur przekraczania granic, wzmocnienie bezpieczeństwa na granicach), co będzie miało również pozytywny wpływ na integrację społeczną i gospodarczą w regionie.

Czas przekraczania granicy zostanie skrócony, wprowadzone nowoczesne technologie kontroli celnej oraz wypracowane skuteczne rozwiązania wspólnych problemów w zakresie zapobiegania i zwalczania przestępczości zorganizowanej i przemytu.

1.7. Szacunkowe całkowite koszty projektu, w tym:	Budżet ogółem (grant UE + dofinansowanie) (mln EUR)	Kwota grantu UE (mln EUR)
komponent infrastruktury ogółem:	4,05	4,05
inne koszty:	0,45	0
cały projekt:	4,5	4,05

1.8. Orientacyjny termin rozpoczęcia i zakończenia realizacji projektu (roboty budowlane):

Orientacyjny termin rozpoczęcia:	05.2015	Orientacyjna data zakończenia:	06.2018
----------------------------------	---------	--------------------------------	---------

2. Opis znaczenia DPI:

2.1. Opis efektu transgranicznego projektu:

Realizacja projektu będzie miała pozytywny wpływ na poziom integracji społeczno-gospodarczej w regionie, zwiększy bezpieczeństwo, ułatwi rozwój transgraniczny w drodze wprowadzenia nowej technologii kontroli nieinwazyjnych dla pojazdów w punkcie kontroli granicznej „Pieszczatka”.

Transfer z nieefektywnych i pracochłonnych procesów kontroli celnej pojazdów z rozładunkiem i dalszym załadunkiem towarów na nowoczesne technologie kontroli kontenerów i pojazdów bez otwierania zwiększy przepustowość przejścia granicznego „Pieszczatka”, zwiększy przejrzystość i skuteczność procedur kontroli celnej. Zwiększona przepustowość i krótszy czas oczekiwania obniży ryzyko kolejek transportowych, wydatków związanych z przestojem transportu, zwiększy przepływ ładunków, co z kolei spowoduje zmniejszenie szkód dla środowiska naturalnego w regionie. Oczekuje się również zmniejszenia transgranicznych działań przestępczych, a także zwiększenia bezpieczeństwa granic. Oczekuje się, że liczba wykrytych towarów zaangażowanych w nielegalny handel zostanie zwiększona, co będzie utrudniać funkcjonowanie grup przemytniczych, poprawi sytuację kryminalną w całym obszarze przygranicznym.

Wymienione czynniki przyczynią się do zwiększenia atrakcyjności tranzytowej regionu, rozwoju transgranicznej mobilności społeczności biznesu, przedsiębiorczości i agroturystyki, dalszego rozwoju stosunków gospodarczych i zagranicznych oraz zwiększenia konkurencyjności regionu.

Wzrost natężenia ruchu w tym rejonie stworzy nowe możliwości dla usług transportowych, biznesu przydrożnego,

## Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 - Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

co z kolei przyczyni się do stworzenia nowych miejsc pracy.

### 2.2 Opis strategicznego znaczenia projektu dla obszaru transgranicznego:

Poziom rozwoju gospodarczego regionu, w którym będzie realizowany projekt jest niewystarczający; część rolnictwa w strukturze zatrudnienia jest wysoka i innowacyjny poziom małych i średnich przedsiębiorstw jest stosunkowo niski. Jako takie, wyżej wymienione czynniki utrudniają rozwój transgranicznej mobilności B2B, przedsiębiorczości i agroturystyki. Lokalizacja tranzytowa terytorium pozwala rozwinąć i zwiększyć płynność ruchu, co będzie wspierać rozwój zagranicznych stosunków gospodarczych i zwiększy konkurencyjność regionu. Położenie geograficzne obszaru projektu posiada zalety i potencjał dla rozwoju ruchu drogowego i może zapewnić niezakłócony przejazd transportu oraz propagowanie wpływów biznesowych i turystycznych, ale to wymaga zwiększenia przejrzystości i efektywności procedur kontroli celnej wzmacniających bezpieczeństwo granic, szczególnie w takich dziedzinach jak zapobieganie nielegalnej migracji i handlu zakazanymi towarami oraz walki z przestępczością zorganizowaną.

### 2.3. Uzasadnienie wyboru projektu w ramach procedury bezpośredniej:

Wszyscy beneficjenci spełniają wymagania dla tego rodzaju działań.

Projekt jest w pełni zgodny z programami krajowymi i strategiami rozwoju społeczno-gospodarczego obu regionów i kraju jako całości.

Ponadto zarządzanie granicą odbywa się ze strony centralnych władz państwowych, a zatem projekty związane z zarządzaniem granicami reprezentują interes narodowy w całym kraju.

Projekt wpływający na interesy narodowe (związane z zarządzaniem granicami) nie może być składany na zasadach konkurencyjnych, ponieważ wyjściowo ma strategiczne znaczenie dla Republiki Białoruś.

#### **Beneficjent Wiodący - Brzeski Urząd Celny**

Zgodnie z Dekretem Prezydenta Białorusi Nr 228 z 21 kwietnia 2008 roku „Na temat szeregu kwestii organów celnych Republiki Białorusi” Państwowy Komitet Celny Republiki Białorusi i urzędy celne, między innymi są odpowiedzialne za:

- zapewnianie w zakresie ich kompetencji zabezpieczenia ekonomicznego Białorusi, a także ochrony swoich interesów gospodarczych;
- tworzenie warunków przyczyniających się do przyspieszenia obrotów podczas przywozu towarów do Białorusi i wywozu towarów z Białorusi przez granicę celną Unii Celnej Białorusi;
- ustalanie polityki technicznej w zakresie rozwoju, wyposażenia i wprowadzenia środków technicznych kontroli celnej przez organy celne.

Zainstalowane urządzenia będą zlokalizowane w rejonie operacyjnym Brzeskiego Obwodowego Urzędu Celnego, co sprawia, że wspomniany Urząd Celny jest jedyną instytucją, która może realizować projekt zgodnie z prawem białoruskim.

#### **Beneficjent 1 Projektu - Państwowy Komitet Celny Republiki Białoruś**

Zgodnie z Dekretem Prezydenta Białorusi Nr 228 z 21 kwietnia 2008 roku „Na temat szeregu kwestii organów celnych Republiki Białorusi” Państwowy Komitet Celny Republiki Białorusi i urzędy celne, między innymi są odpowiedzialne za:

- zapewnianie w zakresie ich kompetencji zabezpieczenia ekonomicznego Białorusi, a także ochrony swoich interesów gospodarczych;
- tworzenie warunków przyczyniających się do przyspieszenia obrotów podczas przywozu towarów do Białorusi i wywozu towarów z Białorusi przez granicę celną Unii Celnej Białorusi;
- ustalanie polityki technicznej w zakresie rozwoju, wyposażenia i wprowadzenia środków technicznych kontroli celnej przez organy celne.

#### **Beneficjent 2 Projektu – Wojewoda Podlaski**

Zgodnie z Ustawą z dnia 12 października 1990 „O straży granicznej” wojewodowie są zobowiązani do stałego utrzymywania przejść granicznych w stanie pozwalającym na zapewnienie skutecznej i wydajnej ochrony, odprawy celnej, a także kontroli sanitarnych, weterynaryjno-fitosanitarnych, chemicznych i radiometrycznych. Wojewoda Podlaski jest odpowiedzialny za utrzymanie i działanie punktów przejść granicznych na swoim obszarze. Wszystkie działania, które zostały zaplanowane w ramach realizacji projektu wynikają ze statutowych obowiązków Wojewody, zabezpieczenia właściwej obsługi przejść granicznych.

#### **Beneficjent 3 Projektu - Centralny Urząd Celny w Mińsku**

Zgodnie z Dekretem Prezydenta Republiki Białoruś Nr 228 z 21 kwietnia 2008 roku „Na temat szeregu kwestii organów celnych Republiki Białorusi” beneficjent projektu jest odpowiedzialny za codzienne zarządzanie oraz nadzór nad działaniami przewidzianymi w projekcie. Zgodnie z Zarządzeniem Przewodniczącego Centralnego Urzędu Celnego w Mińsku #159-OD z dnia 18 maja 2015 zadania Departamentu Monitorującego Międzynarodową Pomoc Techniczną (MPT) obejmują między innymi:

- przygotowanie i zatwierdzenie wniosków aplikacyjnych MPT;
- koordynacja departamentów Państwowego Komitetu Celnego i urzędów celnych w ramach wdrażania



Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

projektów MPT;  
- organizacja kontroli projektów wdrażanych w ramach MPT.  
Rozporządzenie to przewiduje następujące zadania departamentów:  
- przygotowanie dokumentów w ramach wdrażania programu MPT, przygotowanie dokumentów wymaganych przez Państwowy Komitet Celny w celu zatwierdzenia i rejestracji programów MPT oraz ich dalszego zwolnienia z podatków, ceł i innych opłat;  
- organizacja międzynarodowej wymiany informacji przy wdrażaniu programów MPT;  
- dostarczanie informacji na temat wdrażania programów na MPT instytucjom finansującym, Ministerstwu Gospodarki Republiki Białoruś, jak również do innych zainteresowanych organów.  
Zadania będą wykonywane przez Department Monitoringu Międzynarodowej Pomocy Technicznej ustanowiony w Centralnym Urzędzie Celnym w Mińsku.

#### 14. Propozycja Dużego Projektu Inwestycyjnego (DPI) 2014-2020

Oferta złożona przez:

Lwowski Miejski Zarząd Głównego Departamentu MSW Ukrainy w obwodzie lwowskim

##### 1. Ogólne informacje o propozycji DPI

###### 1.1 Cele tematyczne programu

Wspólne wyzwania w obszarze bezpieczeństwa i ochrony

###### 1.2 Uzasadnienie wyboru celu:

Wdrożenie systemu szybkiego reagowania ułatwi koordynację współpracy różnych służb ratowniczych w celu sprostania wspólnym wyzwaniom w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony. Pozwoli to lwowskim funkcjonariuszom organów ścigania zagwarantować trwałą i kompleksowy nadzór nad poziomem przestępczości we Lwowie, w celu polepszenia procesu ustalania tożsamości ludzi, którzy popełnili przestępstwo. Realizacja projektu spowoduje możliwość zapewnienia operacyjnej i kompleksowej kontroli nad sytuacją we Lwowie, utrzymania archiwum wideo i audio, co przyniesie możliwość samowystarczalnego ostrzegania odpowiedzialnych służb i podmiotów w nagłych przypadkach w celu zapewnienia wizualnych informacji z miejsc kamer wideo, integracji informacji wideo i informacji z innych zautomatyzowanych systemów infrastruktury miasta. Modernizacja sprzętu, stworzenie mechanizmu nadzoru operacyjnego 24/7 sytuacji w mieście, możliwość rekonstrukcji przebiegu wydarzeń według zapisów taśmy wideo przez kamery spowoduje, że poziom wykrywania przestępstw i im zapobiegania będzie bliższy poziomowi krajów rozwiniętych, znacznie zmniejszy to liczbę przestępstw w miejscach publicznych.

###### 1.3 Tytuł projektu:

Utworzenie systemu dynamicznej odpowiedzi na informacje o przestępstwach i innych zdarzeniach we Lwowie

###### 1.4 Beneficjent wiodący:

Lwowski Miejski Zarząd Głównego Departamentu MSW Ukrainy w obwodzie lwowskim

###### 1.5 Potencjalny Beneficjent projektu:

Komenda Wojewódzka Policji w Rzeszowie

###### 1.6 Ogólny opis koncepcji projektu:

Infrastruktura nowoczesnej metropolii jest tak skomplikowana i różnorodna, że kwestia indywidualnego bezpieczeństwa w mieście ma ogromne znaczenie. Każdy odwiedzający miasto, podobnie jak mieszkaniec, musi czuć się bezpiecznie i uświadomić sobie, że on/ona znajduje się w chronionym środowisku. Kwestia funkcjonowania centrum dynamicznej odpowiedzi na informacje o przestępstwach i innych wydarzeniach, w którym pracowałby doświadczony personel posiadający znajomość języków obcych jest niezwykle istotna. Głównym celem tego centrum będzie skoordynowana współpraca służb i podmiotów ratowniczych oraz zapewnienie wymaganej pomocy w odpowiednim czasie.

Lista działań do wykonania w celu ustanowienia systemu dynamicznej reakcji na informacje o przestępstwach i innych wydarzeniach w Lwowie:

- Zakończenie drugiego etapu budowy nowego budynku administracyjnego dla Zarządu Miasta Lwowa Administracji Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Ukrainy w obwodzie lwowskim i przebudowa budynków terytorialnych wydziałów policji
- Wyposażenie nowego budynku administracyjnego dla Zarządu Miasta Lwowa Administracji Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Ukrainy w obwodzie lwowskim w system smart office i nawigację GPS.
- Wyposażenie służb policji w dobrze wyposażone samochody operacyjne.

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

- Wyposażenie patroli policji w kamery zakładane na mundur.
  - Zaangażowanie międzynarodowych ekspertów, specjalistów i doradców, stworzyć celu stworzenia systemu dynamicznej reakcji na informacje o przestępstwach i innych wydarzeniach w mieście.
  - Edukacja i szkolenie personelu, który będzie obsługiwać system.
  - Stworzenie programu mapowania przestępczości dla oficerów policji w celu zidentyfikowania punktów zapalnych i miejsc zagrożonych.
  - Rozmieszczenie kamer CCTV w Lwowie.
- System zostanie ulokowany w bazie wydziału policji miasta Lwowa. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Ukrainy inwestuje w budowę i wyposażenie nowego budynku administracyjnego.

1.7. Szacunkowe całkowite koszty projektu, w tym:	Budżet ogółem (grant UE + dofinansowanie) (mln EUR)	Kwota grantu UE (mln EUR)
komponent infrastruktury ogółem:	4	3.6
inne koszty:	2	1.8
cały projekt:	6	5.4

1.8. Orientacyjny termin rozpoczęcia i zakończenia realizacji projektu (roboty budowlane):

Orientacyjny termin rozpoczęcia:	2016	Orientacyjna data zakończenia:	2018
----------------------------------	------	--------------------------------	------

**2. Opis znaczenia DPI:**

2.1. Opis efektu transgranicznego projektu:

Biorąc pod uwagę specyfikę geo-ekonomicznej i geopolitycznej lokalizacji obwodu lwowskiego, może być on uznany jako region, którego stabilność i bezpieczeństwo wewnętrzne jest warunkiem dla bezpieczeństwa państw sąsiadujących. Biorąc pod uwagę strategiczne znaczenie bezpieczeństwa narodowego i międzynarodowego, eskalacja globalnych wyzwań bezpieczeństwa, potrzeba realizacji projektu Utworzenia systemu dynamicznej reakcji na informacje o przestępstwach i innych wydarzeniach we Lwowie staje się kwestią o wielkim znaczeniu. Powstałe centrum będzie okazją do zmniejszenia poziomu przestępczości oraz przyczyni się do poprawy poziomu wykrywalności przestępstw. Ponadto, znaczenie realizacji projektu dotyczy potrzeby zabezpieczenia interesów bezpieczeństwa narodowego Ukrainy w zmieniającej się sytuacji geopolitycznej i integracji europejskiej.

2.2 Opis strategicznego znaczenia projektu dla obszaru transgranicznego:

Stworzenie systemu dynamicznej reakcji milicji na informacje o przestępstwach i innych zdarzeniach ustabilizuje bezpieczeństwo nie tylko we Lwowie, ale w całej strefie transgranicznej. Obwód lwowski, który bezpośrednio graniczy z Unią Europejską jest punktem tranzytowym dla cudzoziemców i Ukraińców do UE z regionów wschodnich. Dynamiczny system odpowiedzi milicji na informacje o przestępstwach i innych wydarzeniach przewiduje rozmieszczenie kamer CCTV we Lwowie, wykorzystanie istniejących kamer CCTV należących do podmiotów gospodarczych, niezależnie od rodzaju własności, organów regulujących i lokalnych organów wykonawczych co doprowadzi do skonsolidowanego prężnego ośrodka reakcji opartego na LMU GUMVS Ukrainy dla obwodu lwowskiego. Będzie to miało wpływ na rozwój regionu, znacząco zmniejszy liczbę przestępstw popełnianych w miejscach publicznych i stworzy warunki do ich zapobiegania, zwiększy ruch turystyczny oraz umożliwi uzyskanie pomocy obywatelom Lwowa i gościom tak szybko, jak to możliwe.

2.3. Uzasadnienie wyboru projektu w ramach procedury bezpośredniej:

Wszyscy beneficjenci spełniają wymagania dla tego rodzaju działań.

**Beneficjent Wiodący – Lwowski Miejski Zarząd Głównego Departamentu MSW Ukrainy w obwodzie lwowskim**  
Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Ukrainy i Zarząd Miasta Lwowa Administracji Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Ukrainy w obwodzie lwowskim jako jego jednostka prowadzi politykę państwa na rzecz ochrony praw i wolności obywateli, bada bezprawne działania skierowane przeciwko interesom społeczeństwa i państwa, walczy z przestępczością, zapewnia porządek obywatelski, zapewnia bezpieczeństwo cywilne, bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz chroni bezpieczeństwo i ważne osoby. Zatem utworzenie systemu dynamicznej reakcji na informacje o przestępstwach i innych wydarzeniach we Lwowie na podstawie Zarządu Miasta Lwowa Administracji Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Ukrainy w obwodzie lwowskim odnosi się do działań o cechach szczególnych, wymagających szczególnego rodzaju organu w oparciu o jego uprawnienia administracyjne. Obie instytucje, które będą realizować projekt posiadają monopol z mocy prawa do wykonywania przewidzianych zadań.

**Beneficjent 1 Projektu – Komenda Wojewódzka Policji w Rzeszowie**

W odniesieniu do Polski, pakiet ustaw policyjnych wszedł w życie 10 maja 1990 r. — z dniem ich opublikowania, powołując resort spraw wewnętrznych, nowy centralny organ władzy wykonawczej budowany dla potrzeb



Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

państwa demokratycznego. W myśl ustawowych dyspozycji minister spraw wewnętrznych stał się: *...naczelnym organem administracji państwowej realizującym politykę państwa w dziedzinie ochrony bezpieczeństwa państwa oraz bezpieczeństwa i porządku publicznego, a także ochrony przed bezprawnymi zamachami na życie i zdrowie ludzkie oraz dorobek kulturalny i materialny społeczeństwa i poszczególnych obywateli...*

Dlatego też Minister Spraw Wewnętrznych Rzeczypospolitej Polskiej w całości oraz Komenda Wojewódzka Policji w Rzeszowie jako jednostki a także Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Ukrainy i Lwowski Miejski Zarząd Głównego Departamentu MSW Ukrainy w obwodzie lwowskim są prawnymi monopolistami.

15. Propozycja Dużego Projektu Infrastrukturalnego (DPI) 2014-2020	
Propozycja zgłoszona przez	Państwowy Historyczno-Architektoniczny Rezerwat w Żółtkwi
<b>1. Informacje ogólne o propozycji DPI</b>	
1.1 Cele tematyczne programu	
Promocja kultury lokalnej i zachowanie dziedzictwa historycznego	
1.2 Uzasadnienie wyboru celu tematycznego:	
<p>Rozwój kulturalny granicy polsko-ukraińskiej to kluczowy element rozwoju regionalnego obu krajów. Obszar przygraniczny ma idealne warunki, w których rozwinęły się lokalne tradycje, rytuały, pieśni, architektura itp. Jest to region wielokulturowy ponieważ funkcjonowały tam dwie główne gałęzie kulturowe — polska i ukraińska. Po obu stronach granicy istnieją materialne i duchowe ślady tej wielokulturowości. Celem projektu jest wspieranie oraz podkreślanie zarówno różnych, jak i wspólnych cech lokalnych kultur.</p> <p>Polsko-ukraiński obszar przygraniczny ma bogate dziedzictwo kulturowe. Takie dziedzictwa, jak Zamek i Pałac w Żółtkwi, inne pałace, kompleksy sakralne, architektura drewniana czy stanowiska archeologiczne to ważne ośrodki, które przyciągają turystów i pielgrzymów z całego świata.</p> <p>W ramach tego projektu najważniejszym elementem promocji jest doprowadzenie do właściwego stanu kilku obiektów dziedzictwa kulturowego oraz rozwijanie w oparciu o nie innych aktywności kulturalnych — muzeów i wystaw, koncertów, podróży, przedstawień i innych. Demonstracja poprzez wydarzenia, życie i pracę wybitnych postaci historycznych i religijnych, tradycji lokalnej społeczności przyczyni się do promowania regionu zarówno w, jak i poza tymi krajami.</p> <p>W przypadku Żółtkwi, w szczególności strategia rozwoju Zamku zakłada jego przekształcenie w kulturalny kompleks turystyczny o znaczeniu nie tylko lokalnym, ale także międzynarodowym. W Synagodze planowane jest stworzenie Galicyjskiego Centrum Kulturalnego, które zostało już uzgodnione a umowa z Instytutem Etnologii Narodowej Akademii Nauk Ukrainy została już podpisana.</p> <p>Projekt będzie promować aktywną komunikację pomiędzy artystami w różnych kierunkach, rozwój intelektualny lokalnych społeczności oraz zachęcać ich do wskrzeszania lokalnych rzemiosł i tradycji.</p> <p>Wszystkie obiekty objęte projektem to zabytki klasy krajowej i niosą sporą pamięć historyczną. Obiekty dziedzictwa kulturowego są świetną platformą do rozwoju współczesnej kultury, do wprowadzania nowych form komunikacji, przede wszystkim wśród ludzi młodych. Jednak wszystkie te zabytki wymagają sporych nakładów finansowych na ich restaurację i kontrolę.</p>	
1.3. Tytuł projektu:	
Skarby transgraniczne — ochrona, rozwój i promocja dziedzictwa kulturowego	
1.4. Beneficjent wiodący:	
Państwowy Historyczno-Architektoniczny Rezerwat w Żółtkwi	
1.5. Potencjalny Beneficjent Projektu:	
Podkarpacki Wojewódzki Konserwator Zabytków w Przemysłu	
1.6. Ogólny opis koncepcji projektu:	
<p>Projekt wpisuje się w cele Programu Współpracy Transgranicznej Polska – Białoruś - Ukraina na lata 2014-2020 oraz dokumentów planowania na poziomie Unii Europejskiej, obu krajów, regionów, powiatów i gmin obu obszarów beneficjentów, w których zaplanowano działania w ramach projektu. Dlatego też jest on <b>spójny z polityką rozwoju wprowadzoną na tych obszarach.</b></p> <p>Celem projektu jest promowanie dziedzictwa kulturowego obu regionów poprzez kształtowanie krajobrazu, odbudowę i renowację, ogólną rewitalizację dwóch kompleksów architektonicznych w Żółtkwi — Zamku i Synagogi — oraz odpowiednią popularyzację dziedzictwa kulturowego po polskiej stronie.</p>	

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

**Problemy, z którymi mierzą się obie strony**

1. Zabytki architektoniczne Żółkwi są w złym stanie technicznym, szczególnie Zamek i Synagoga. Część Zamku wymaga naprawy (dach dwóch wież i budynku kuchni), część wymaga renowacji. Część elementów kompleksu, włączając portyk z krużgankiem od frontu budynku Pałacu oraz fortyfikacje przed Zamkiem, wymaga odbudowy. Komnaty Zamku, które zgodnie z założeniem projektu mają zostać przystosowane do ekspozycji muzealnej, wymagają gruntownego urządzenia. Infrastruktura techniczna Zamku nie jest rozwinięta i ma zostać ukończona. W szczególności konieczne jest podłączenie Zamku do miejskiej sieci wodno-kanalizacyjnej, ciepłowniczej i elektrycznej. Nie ma infrastruktury przyległej (restauracji, parku itp.).
2. Synagoga jest również w złym stanie. Prace rozpoczęte w latach 90. nie zostały jeszcze zakończone, prace na dachu są w dalszym ciągu nieukończone (część nie została pokryta blachą miedzianą, system odprowadzający wodę nie został zainstalowany), od dłuższego czasu otwarty jest wykop przy południowym pawilonie, dach południowego pawilonu wymaga natychmiastowej naprawy. Główna część synagogi i pozostałych budynków nie jest wyposażona w nowe okna i drzwi. Fasady nie zostały odnowione. Stan tego budynku uniemożliwia jego normalne użytkowanie oraz prowadzenie działalności kulturalnej w pełnym wymiarze.
3. Osiągnięcie celu projektu jest niemożliwe bez znacznego nasilenia kampanii promocyjnej i informacyjnej. Mieszkańcy obu regionów mało wiedzą o sobie nawzajem, wymiany turystyczne nie zostały jeszcze zorganizowane. Aktywności kulturalne i religijne organizowane przez obie strony nie są właściwie reklamowane i beneficjenci w nich nie uczestniczą.

**Cele projektu mogą koncentrować się na następujących aspektach:**

- **Wdrożenie prac nad rewitalizacją i przystosowaniem kompleksu w Żółkwi do celów związanych z kulturą i turystyką**, włączając:

**ZAMEK w Żółkwi** — zakończenie restauracji zachodniej wieży wraz z sąsiednimi krużgankami; wdrożenie prac naprawczych na dachu budynku Kuchni, północnej i południowej wieży; odbudowa portyku z dwupiętrowym krużgankiem w budynku Pałacu; wdrożenie niezbędnych prac we wnętrzach budynku pałacu (okna, drzwi, podłogi; infrastruktura techniczna); odbudowa fortyfikacji obok Placu Vicheva; instalacja stacji transformatorowych z dławikami kablowymi; częściowa renowacja frontowej części budynku i inne prace;

**SYNAGOGA w Żółkwi** — ukończenie prac na dachu; instalacja okien i drzwi w głównym budynku; odbudowa południowego pawilonu; restauracja zachodniego pawilonu; renowacja fasad. Przystosowanie Synagogi do Galicyjskiego Centrum Kultury Żydowskiej będzie wymagało przeprowadzenia pilnych prac w głównym budynku.

- **Badania, kampania informacyjna i promocyjna.**

Przewiduje się, że w ramach projektu zostanie przeprowadzona szeroko zakrojona promocja zabytków na terenach przygranicznych, kładąca nacisk na oba kompleksy dziedzictwa kulturowego. Wydrukowany zostanie szereg materiałów — albumy, broszury, zestawy pocztówek itp. Wykorzystane zostaną strony internetowe beneficjentów i lokalnych władz. Planowane jest nakręcenie filmu oraz szeregu audycji telewizyjnych. W ramach wydarzeń promocyjnych zorganizowanych zostanie kilka specjalistycznych konferencji dotyczących dziedzictwa kulturowego.

- **Wzajemna wymiana** pomiędzy mieszkańcami Żółkwi i Podkarpacia, organizacja wspólnych wydarzeń religijnych i kulturalnych;
- Organizacja **szeregu spotkań** i konferencji dotyczących kwestii związanych z ochroną dziedzictwa kulturowego .
- Rozwój działalności Międzynarodowego Centrum Na Rzecz Ochrony Dziedzictwa Kulturowego w Żółkwi, którego współzałożycielem jest Narodowy Instytut Dziedzictwa.
- Projekt zwiększy **atrakcyjność turystyczną** oraz ofertę kulturalną regionu podkarpackiego i lwowskiego.

1.7. Szacunkowy całkowity koszt projektu, w tym:	Budżet ogółem (grant UE + dofinansowanie) (mln EUR)	Kwota grantu UE (mln EUR)
część infrastrukturalna łącznie:	5,52	4,96
pozostałe koszty:	0,3	0,27
całość projektu:	5,82	5,23

1.8. Orientacyjny termin rozpoczęcia i termin zakończenia wdrażania projektu (prace budowlane):

Orientacyjny termin rozpoczęcia	2017	Orientacyjny termin zakończenia	2019
---------------------------------	------	---------------------------------	------

**2. Opis znaczenia DPI:**

2.1. Opis efektu transgranicznego projektu:

## Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 - Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

Projekt ma duży wpływ i znaczny, efekt transgraniczny, ponieważ obaj beneficjenci uczestniczą w przygotowaniach oraz w faktycznym wdrożeniu projektu. Istnieje wspólne finansowanie oraz wspólne wdrożenie działań promocyjnych na rzecz obszarów transgranicznych.

Transgraniczny efekt projektu jest oczywisty z punktu widzenia tego, że dziedzictwo przygranicza polsko-ukraińskiego, które powstało przez stulecia istnienia wspólnego państwa – Rzeczypospolitej Obojga Narodów – i w którym „nici” gospodarcze, kulturalne i religijne były ugruntowane, sprzyja odnawianiu tych relacji. Poza kompleksem samego projektu, terytoria Żółkwi i regionu podkarpackiego są bogate w wiele różnych zabytków, w tym religijnych (szczególnie katolickie kościoły na Ukrainie, kościoły wschodnich wyznań w Polsce oraz zabytki wpisane na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO). To kolejny pozytywny aspekt „zamazujący granice”.

Projekt przyczyni się do osiągnięcia ogólnych celów Programu i do dalszego usuwania barier w kontaktach pomiędzy przygranicznymi społecznościami; zwiększy wzajemną wiedzę o beneficjentach (o kulturze, tradycji i języku partnera), nakierowany jest on również na edukację skoncentrowaną na szacunku wobec środowiska naturalnego oraz wobec wspólnego dziedzictwa kulturowego.

Projekt przyczyni się do poprawy stanu zabytków w rejonie przygranicznym oraz do zwiększenia jego atrakcyjności dla turystów. Będzie mieć istotny przekaz skierowany do młodych pokoleń dotyczący dziedzictwa i tradycji, co z kolei powinno umożliwić dalszy wpływ dziedzictwa i kultury w przyszłości. W trakcie okresu wdrażania projektu będzie on zarządzany wspólnie przez beneficjentów, co powinno zwiększyć jakość i skuteczność działań. Zorganizowana zostanie wspólna kampania promocyjna (z włączeniem publikacji, wspólnych wydarzeń kulturalnych itp.). Wspólny wysiłek przyniesie nowe, szczegółowo zaplanowane i bardzo potrzebne produkty turystyczne oraz pomysły na dalsze, nowe produkty i wspólne wydarzenia kulturalne.

Każda ze stron odczuje wpływ projektu na swoim terytorium. Dla Ukrainy to kolejny krok na jej drodze do Unii Europejskiej, to również dodatkowe możliwości zorganizowania wydarzeń (targów) w celu wejścia ze swoimi produktami na nowe rynki. Strona ukraińska zyska bezcenne doświadczenie w zdobywaniu funduszy europejskich w ramach unijnych procedur oraz silny impuls do rozwijania lokalnego biznesu.

Obszar przygraniczny stanie się bardziej atrakcyjny a strona ukraińska stanie się bliższa Polakom. Poprawiony zostanie ogólny obraz obszaru przygranicznego w oczach europejskich gości i turystów z całego świata.

### 2.2. Opis strategicznego znaczenia projektu dla obszaru przygranicznego:

- Fundusze zainwestowane w „zabytki historycznego dziedzictwa” mają najdłuższy możliwy okres ekspozycji, mają długofalowe oddziaływania oraz niewątpliwie **duże strategiczne znaczenie** dla obu obszarów partnerskich na lokalnych i krajowych poziomach. Projekty inwestycyjne oraz prace dotyczące historycznych zabytków są chronione przez państwo, które stworzyło podstawy prawne dla takiej ochrony. Projekty tego rodzaju są bardzo skomplikowane i nie mogą być realizowane bez zaangażowania organów odpowiedzialnych za konserwację zabytków, bez ekspertów z dziedziny konserwacji zabytków itd. Dzięki realizacji projektu, historyczna wiedza przekazywana jest następnym pokoleniom, wyrażany jest charakter historycznego okresu oraz podstawowe treści kultury z przeszłości.
- Te wartości są przekazywane z pokolenia na pokolenie, jednak każdy odnowiony obiekt dziedzictwa kontynuuje przekazywanie tradycji, często wchłaniając i włączając cechy współczesnej kultury, stylu i potrzeb. Do pewnego stopnia wiedza zdobyta w ten sposób zostanie przekazana społeczeństwu, które z kolei przekaże te wartości następnym pokoleniom. Ten rodzaj ciągłości zapewni rozwój społeczeństwa, regionu i kraju.
- Lokalizacja w pobliżu granic państw jest **kolejnym strategicznym aspektem**, ponieważ oba regiony to obszary zauważalne dla turystów podróżujących z Europy czy Polski na Ukrainę i vice versa. W przyszłych, dobrze zorganizowanych centrach turystycznych odwiedzający będą mogli otrzymać informacje o Polsce i Ukrainie oraz o innych atrakcjach samego regionu oraz całego kraju. Turyści będą mogli przyjeżdżać tutaj w celach biznesowych lub aby poznać.
- Okres wdrażania projektu wynosi trzy lata (2017-2019), ponieważ jest on skomplikowany i ponieważ konserwacja zabytków wymaga nie tylko znacznych nakładów finansowych, ale również stosownego czasu, by mogła zostać odpowiednio przeprowadzona. Z natury projekt jest zintegrowany.

### 2.3. Uzasadnienie wyboru projektu w ramach procedury bezpośredniej:

Wszyscy beneficjenci spełniają wymagania dla tego rodzaju działań.

#### **Beneficjent Wiodący - Państwowy Historyczno-Architektoniczny Rezerwat w Żółkwi**

Zgodnie z zapisami Konstytucji Ukrainy ochrona dziedzictwa jest zadaniem państwa. Ministerstwo Kultury Ukrainy jest instytucją centralnego organu wykonawczego mającą monopol w zakresie ochrony dziedzictwa (Artykuł 3 ukraińskiej Ustawy o „Ochronie Dziedzictwa Kulturowego”). Ministerstwo zarządza częścią zabytków w kraju o znaczeniu państwowym. Państwowy Historyczno-Architektoniczny Rezerwat w Żółkwi jest instytucją Ministerstwa Kultury Ukrainy finansowaną z budżetu centralnego oraz posiada siedem obiektów-zabytków architektury o znaczeniu państwowym i skutecznie nimi zarządza. Zgodnie z Rozporządzeniem o Państwowym Historyczno-

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

Architektonicznym Rezerwacie w Żółkwi zatwierdzonym Zarządzeniem Ministra Kultury Ukrainy z dnia 7 maja 2012 r. nr 451 (punkt 2.2.1) istnieją następujące rodzaje działalności Rezerwatu:  
„wdrożenie szeregu dobrze potwierdzonych naukowo środków w celu odnowienia, restauracji, konserwacji, przekształcenia w muzea oraz przystosowania i naprawy obiektów będących dziedzictwem kulturowym, odświeżanie ich cech, odbudowa ich utraconych lub zniszczonych elementów”.

**Beneficjent 1 Projektu – Podkarpacki Wojewódzki Konserwator Zabytków w Przemysłu**  
Beneficjent projektu Podkarpacki Wojewódzki Konserwator Zabytków w Przemysłu jest prawnym monopolistą na obszarze Województwa Podkarpackiego. Zakres jego kompetencji obejmuje pomoc w działaniach inwestycyjnych przy prowadzeniu prac przy obiektach zabytkowych. Podkarpacki Wojewódzki Konserwator Zabytków w Przemysłu będzie zaangażowany w działania miękkie (np. seminaria dotyczące ochrony zabytków w Obwodzie Zakarpaccim, prowadzenie badań konserwatorskich, przygotowanie publikacji itp).

16. Propozycja Dużego Projektu Infrastrukturalnego (DPI) 2014-2020			
Propozycja zgłoszona przez		Służba Drogowa obwodu wołyńskiego, Ukraińska Państwowa Agencja ds. Dróg „Ukravtodor”	
<b>1. Informacje ogólne o propozycji DPI</b>			
1.1 Cele tematyczne programu			
Poprawa dostępności regionów, rozwoju trwałego i odpornego na klimat transportu oraz sieci i systemów komunikacyjnych			
1.2 Uzasadnienie wyboru celu tematycznego:			
Obwód wołyński jest korzystnie położony na skrzyżowaniu znaczących szlaków transportowych, co sprzyja rozwojowi międzynarodowej współpracy gospodarczej. Jednakże region przygraniczny nie jest w stanie w pełni korzystać ze swojego dogodnego położenia z powodu złej jakości istniejących połączeń komunikacyjnych. Dotyczy to przede wszystkim państwowej ukraińskiej autostrady M-07, najkrótszej drogi z Kijowa do Warszawy, która jest równocześnie częścią europejskiej drogi E373. Zbliżenie technicznych i powierzchniowych cech tej drogi do europejskich standardów przyczyni się do poprawy dostępu do regionu przygranicznego.			
1.3. Tytuł projektu:			
Lepszy dostęp do obszaru ukraińsko-polskiego obszaru granicznego poprzez przebudowę ukraińskiej drogi krajowej M-07 “Kijów-Kowel-Jagodzin” na odcinku 487 + 500-496 + 500, km 496 + 500-505 + 286			
1.4. Partner wiodący:			
Służba Drogowa Obwodu Wołyńskiego, Ukraińska Państwowa Agencja ds. Dróg „Ukravtodor”			
1.5. Potencjalny Partner (Partnerzy) Projektu:			
Administracja Obwodu Wołyńskiego, Ukraina Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego, Polska			
1.6. Ogólny opis koncepcji projektu:			
Państwowa ukraińska autostrada M-07 ma 487 km długości i łączy stolicę Ukrainy Kijów z przejściem granicznym „Jagodzin” na ukraińsko-polskiej granicy. Część drogi przebiegająca przez obwód wołyński, która ma 69 km długości, była w przebudowie w latach 2002-2011. Prace naprawcze na odcinku 487 + 500-496 + 500, km 496 + 500-505 + 286 zostały przeprowadzone na początku XXI wieku i od tamtej pory nie prowadzono żadnych innych działań. Dlatego stan techniczny tej części drogi znacznie się pogorszył z powodu dziur i pęknięć w jezdni. Projekt zakłada przebudowę odcinka o długości 17,8 km pomiędzy miejscowością Luboml a przejściem granicznym „Jagodzin”. Uszkodzona nawierzchnia ma zostać naprawiona, mają zostać położone dwie dodatkowe warstwy asfaltobetonu, zgodnie z wymaganiami dla dróg kategorii I (według ukraińskiej klasyfikacji).			
1.7. Szacunkowy całkowity koszt projektu, w tym:	<b>Budżet ogółem (grant UE + dofinansowanie) (mln EUR)</b>		<b>Kwota grantu UE (mln EUR)</b>
część infrastrukturalna łącznie:	6,1		5,5
pozostałe koszty:	0,35		0,3
całość projektu:	6,45		5,8
1.8. Orientacyjny termin rozpoczęcia i termin zakończenia wdrażania projektu (prace budowlane):			
Orientacyjny termin rozpoczęcia	01.01.2017	Orientacyjny termin zakończenia	01.07.2018

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

<b>2. Opis znaczenia DPI:</b>
<b>2.1. Opis efektu transgranicznego projektu:</b>
Droga M-07 jest częścią korytarza transportowego „Morze Bałtyckie — Morze Czarne”. Zgodnie z Umową Europejską o Głównych Drogach Ruchu Międzynarodowego droga ta jest włączona do głównej sieci dróg międzynarodowych E-373. Strategicznym skutkiem projektu jest zharmonizowanie infrastruktury drogowej i transportowej zarówno po ukraińskiej, jak i po polskiej stronie granicy. Realizacja projektu ułatwi handel międzynarodowy i dwustronny oraz przyczyni się do lepszego wykorzystania ukraińsko-polskiego regionu przygranicznego jako obszaru tranzytowego. Znaczącym efektem projektu jest poprawa mobilności osób i dóbr. Pozostałe korzyści z projektu to poprawa bezpieczeństwa na drogach i zmniejszenie liczby wypadków drogowych.
<b>2.2. Opis strategicznego znaczenia projektu dla obszaru przygranicznego:</b>
Celem projektu jest poprawa konkurencyjności społeczno-gospodarczej regionu transgranicznego na poziomie europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym poprzez zminimalizowanie ograniczeń wynikających z istnienia zewnętrznej granicy UE. Jego realizacja będzie promować zrównoważony handel regionalny oraz integrację i rozwój społeczno-gospodarczy. Projekt jest ważny z uwagi na zwiększoną atrakcyjność inwestycyjną i pobudzanie dynamiki w przemyśle turystycznym obszaru. Poprawa bezpieczeństwa, niezawodności, jakości oraz wydajności transgranicznego transportu drogowego to kolejny ważny czynnik.
<b>2.3. Uzasadnienie wyboru projektu w ramach procedury bezpośredniej:</b>
Wszyscy beneficjenci spełniają wymagania dla tego rodzaju działań. <b>Beneficjent Wiodący - Służba Drogowa Obwodu Wołyńskiego, Ukraińska Państwowa Agencja ds. Dróg „Ukravtodor”</b> Służba Drogowa obwodu wołyńskiego to oddział terenowy Ukraińskiej Państwowej Agencji ds. Dróg, która jest odpowiedzialna za zarządzanie drogami i środkami finansowymi na poziomie regionalnym. Celem jej działań jest utrzymanie operacyjności dróg, mostów i infrastruktury technicznej; dokonywanie kapitalnych i profilaktycznych napraw; budowa nowych i przebudowa istniejących dróg; zapewnienie stałości i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Służba Drogowa obwodu wołyńskiego utrzymuje sieć dróg o długości 6.203,8 km. Jest organem posiadającym zarówno monopol de jure, jak i de facto w zakresie zarządzania drogami międzynarodowymi, krajowymi i regionalnymi przebiegającymi przez obwód wołyński. To jedyna organizacja w regionie, która posiada kompetencje techniczne i uprawnienia administracyjne konieczne do prowadzenia tego rodzaju działań infrastrukturalnych. <b>Beneficjent Nr 1 Projektu - Państwowa Wołyńska Administracja Obwodowa</b> Zgodnie z Ustawą Ukrainy „ O miejscowych administracjach państwowych” z dnia 9 kwietnia 1999 roku, Nr 586-XIV, Wołyńska Państwowa Administracja Obwodowa jest władza wykonawczą w obwodzie. Dodatkowo zgodnie z Uchwałą Rady Ministrów Ukrainy z dnia 15.02.2002 nr 153 “O utworzeniu ujednoczonego systemu zaangażowania, wykorzystania oraz monitoringu międzynarodowej pomocy technicznej” Wołyńska Państwowa Administracja Obwodowa jest odpowiedzialna za realizację, monitoring i nadzór nad wszystkimi działaniami finansowanymi przez międzynarodową pomoc techniczną, włączając działania przewidziane w projekcie na terytorium Obwodu Wołyńskiego. Wołyńska Państwowa Administracja Obwodowa jako władza regionalna będzie koordynować oraz przygotuje rekomendacje łącznie z państwowym zakładem "Ukravtodor" dotyczące inwestycji drogowych w ramach projektów finansowanych ze środków UE. <b>Beneficjent 2 Projektu - Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego,</b> Wszystkie działania infrastrukturalne będą wdrażane na obszarze Obwodu Wołyńskiego (Ukraina). Polski beneficjent będzie odpowiedzialny za działania miękkie w projekcie. Województwo Lubelskie jest odpowiedzialne za utrzymanie i działania dróg samochodowych na swoim terenie za pośrednictwem podległej jednostki Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie. Jest to podległa jednostka odpowiedzialna za budowę, modernizację, utrzymanie i zarządzanie drogami wojewódzkimi na obszarze Województwa Lubelskiego. Zgodnie z art. 21 paragraf 1 Ustawy z 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dziennik Ustaw 2013, poz. 260 wraz z późniejszymi zmianami) Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie, jako ustawowo zarządzający, wykonuje obowiązki regionalnego zarządcy dróg na terenie Województwa Lubelskiego oraz wykonuje inne zadania wynikające z otrzymanych uprawnień i pełnomocnictw Zarządu Województwa lub Marszałka Lubelskiego. Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym do zadań Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie należy: - § 5 ust 1 pkt 2, opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony struktur drogowych; - § 5 ust 1 pkt 3, wykonanie obowiązków inwestora na drogach wojewódzkich.



Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

17. Propozycja Dużego Projektu Infrastrukturalnego (DPI) 2014-2020	
Propozycja zgłoszona przez	Wołyńska Państwowa Administracja Obwodowa, Ukraina
<b>1. Informacje ogólne o propozycji DPI</b>	
1.1 Cele tematyczne programu	
Wspólne wyzwania w obszarze bezpieczeństwa i ochrony	
1.2 Uzasadnienie wyboru celu tematycznego:	
<p>Projekt jest spójny z celami CT8 (Priorytet: Podejmowanie wspólnych wyzwań związanych z bezpieczeństwem), ponieważ zakłada wspólne inicjatywy w zakresie zapobiegania klęskom żywiołowym i katastrofom spowodowanym przez człowieka na obszarze transgranicznym.</p> <p>Realizacja projektu przyczyni się do zapobiegania klęskom ekologicznym, do których może dojść na terytorium Transgranicznego Rezerwatu Biosfery „Polesie Zachodnie” na skutek braku systemów kanalizacyjnych i uzdatniania ścieków oraz stworzy dobre warunki do dalszych działań w zakresie ochrony cennych ekosystemów polsko-białorusko-ukraińskiego Polesia.</p> <p>Problem dotyczący wyżej wymienionych systemów staje się coraz ważniejszy, ponieważ liczba krajowych i zagranicznych turystów odwiedzających Szacki Park Narodowy oraz jezioro Świataż w celach rekreacyjnych i wypoczynkowych wzrasta z roku na rok. Cierpią oni z powodu niehigienicznych warunków spowodowanych brakiem systemów kanalizacyjnych i oczyszczania ścieków. Stwarza to olbrzymie ryzyko dla ich zdrowia i bezpieczeństwa z uwagi na zagrożenie zarażenia się chorobami zakaźnymi.</p>	
1.3. Tytuł projektu:	
Poprawa stanu środowiska w granicach Szackiego Parku Narodowego poprzez budowę kanalizacji na obszarach wiejskich nad jeziorem Świataż.	
1.4. Beneficjent wiodący:	
Szacka Regionalna Administracja w Obwodzie Wołyńskim	
1.5. Potencjalny Beneficjent Projektu:	
Gmina Włodawa, Województwo Lubelskie, Polska	
1.6. Ogólny opis koncepcji projektu:	
<p>Rejon szacki znajduje się w północno-zachodniej części obwodu wołyńskiego i ma wspólną granicę z Polską i Białorusią. Ludność rejonu to około 17 tysięcy osób, powierzchnia — 750 km<sup>2</sup>. Na obszarze rejonu znajdują się 3 rzeki (w tym Zachodni Bug) i 24 jeziora. Szacki Park Narodowy (49 tysięcy hektarów) został założony w 1983 roku w celu zachowania wyjątkowych krajobrazów i zasobów rekreacyjnych. Głównym akwenem parku i rejonu jest Świataż — najgłębsze jezioro na Ukrainie (głębokość 58,4 m), które leży pomiędzy rzekami Prypecią i Zachodnim Bugiem.</p> <p>Linia brzegowa jeziora ma długość 35 km, z których około 14 km (40%) zajmują miejscowości Szack, Świataż, Pulmo oraz publiczne obszary rekreacyjne — Trasa Hrijada, Huszowe, Stupa. Około 9000 osób na stałe mieszka w tych osadach. W sezonie turystycznym liczba osób wzrasta o 15-30 tysięcy.</p> <p>Równocześnie prawie na całej linii brzegowej, z wyjątkiem Trasy Hrijada, Stupy i częściowo Huszowego, brakuje instalacji wodociągowej, kanalizacyjnej oraz oczyszczania ścieków. Większość osób mieszkających w pobliżu linii brzegowej jeziora korzysta z własnych studni jako źródeł wody pitnej. Prywatne domy nie są podłączone do sieci kanalizacyjnej i korzystają ze specjalnych kontenerów, które nie zapewniają pełnej izolacji. Wycieki z pojedynczych zbiorników powodują wtórne zanieczyszczenie wody pitnej i są prawdopodobnymi źródłami zagrożeń epidemiologicznych i biologicznych, co jest szczególnie niebezpieczne w sezonie turystycznym.</p> <p>Zachodzi pilna potrzeba rozbudowy i modernizacji całego systemu kanalizacyjnego, tak aby obejmował on jak największą możliwą liczbę gospodarstw rolnych w rejonie szackim okalającym jezioro Świataż oraz aby obszar ten stał się bardziej przyjazny środowisku. Budowa kanałów ściekowych doprowadzi do redukcji zanieczyszczeń uwalnianych do środowiska.</p> <p>Na mocy Umowy zawartej pomiędzy rządami Ukrainy, Białorusi i Polski Szacki Park Narodowy oraz rezerwat biosfery „Pribużskoje Polesie” (Białoruś) i „Polesie Zachodnie” (Polska) stanowią transgraniczny rezerwat biosfery „Polesie Zachodnie”.</p> <p>Ogólnym celem projektu jest redukcja ilości ścieków odprowadzanych do zbiorników wodnych Szackiego Parku Narodowego.</p> <p>Grupą docelową projektu są mieszkańcy rejonu szackiego, gospodarstwa rolne, które zostaną podłączone do systemu odprowadzania ścieków oraz pozostali członkowie społeczności, których jakość życia ulegnie poprawie.</p>	

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

Działania w ramach projektu zakładają:			
1. Budowę 10 km sieci kanalizacyjnej oraz unowocześnienie oczyszczalni ścieków w zachodniej części miejscowości Szack, obejmującej swoim zasięgiem 1000 osób, poprzez zwiększenie przepustowości istniejących instalacji oczyszczających do 200 m <sup>3</sup> dziennie.			
2. Budowę 21 km sieci kanalizacyjnej i instalacji oczyszczania ścieków w miejscowości Świtaż w rejonie szackim, obejmujących swoim zasięgiem 2000 osób, oraz instalacji oczyszczających o przepustowości 900 m <sup>3</sup> dziennie.			
3. Budowę 17 km kanałów ściekowych i instalacji oczyszczania ścieków w miejscowości Pulmo w rejonie szackim, obejmujących swoim zasięgiem 1500 osób i mających przepustowość 300 m <sup>3</sup> dziennie.			
Wszystkie prace budowlane zostaną przeprowadzone zgodnie z szacunkami projektu.			
1.7. Szacunkowy <b>całkowity koszt</b> projektu, w tym:		<b>Budżet ogółem (grant UE + dofinansowanie) (mln EUR)</b>	<b>Kwota grantu UE (mln EUR)</b>
część infrastrukturalna łącznie:		6,1	5,5
pozostałe koszty:		0,35	0,3
całość projektu:		6,45	5,8
1.8. Orientacyjny termin rozpoczęcia i termin zakończenia wdrażania projektu (prace budowlane):			
Orientacyjny termin rozpoczęcia	01.01.2017	Orientacyjny termin zakończenia	31.12.2018
<b>2. Opis znaczenia DPI:</b>			
2.1. Opis efektu transgranicznego projektu:			
Budowa sieci systemów odprowadzania i uzdatniania ścieków doprowadzi do zmniejszenia przedostawania się ścieków do wód gruntowych, zmniejszając ryzyko rozprzestrzeniania się chorób na terenie transgranicznego rezerwatu biosfery „Polesie Zachodnie”. Wdrożenie projektu poprawi sytuację ekologiczną w transgranicznym rezerwacie biosfery, przyczyni się do oczyszczenia powierzchni wód w rzekach Zachodni Bug i Prypeci, zwiększy transgraniczne kontakty w zakresie środowiska i stworzy dobre warunki do dalszych działań mających na celu ochronę cennych ekosystemów Polesia. Realizacja projektu zwiększy również atrakcyjność turystyczną obszaru przygranicznego.			
2.2. Opis strategicznego znaczenia projektu dla obszaru przygranicznego:			
W perspektywie długoterminowej, realizacja projektu doprowadzi do zmniejszenia zanieczyszczenia wód w dorzeczu Zachodniego Bugu, poprawiając warunki życia, oraz do tworzenia możliwości rozwoju agroturystyki i turystyki aktywnej na obszarach przygranicznych. Projekt będzie miał pozytywny wpływ na poprawę poziomu życia. Rozwój turystyki wpłynie pozytywnie na dochody mieszkańców. Doświadczenia zdobyte w trakcie realizacji projektu zostaną wykorzystane do rozwoju wspólnych projektów nakierowanych na zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy obszaru przygranicznego. Projekt jest w pełni spójny ze „Strategicznymi Kierunkami współpracy transgranicznej na Polesiu”. Strategiczny dokument został podpisany w 2011 r. przez Rejon Brzeski (Białoruś), Rejon Szacki (Ukraina) i Powiat Włodawski (Polska). Zgodnie z podpisanym dokumentem, głównym celem współpracy jest poprawa jakości życia poprzez zarządzanie zagrożeniami ekologicznymi oraz działania, które promują zrównoważone korzystanie z zasobów naturalnych, wykorzystywanie odnawialnych źródeł energii oraz efektywność energetyczną. Za priorytet uznaje się wydajność infrastruktury i poprawę bezpieczeństwa na granicy.			
2.3. Uzasadnienie wyboru projektu w ramach procedury bezpośredniej:			
Wszyscy beneficjenci spełniają wymagania dla tego rodzaju działań. <b>Beneficjent Wiodący - Szacka Regionalna Administracja w Obwodzie Wołyńskim</b> Administracja Rejonu Szackiego to lokalny organ władzy wykonawczej w obwodzie wołyńskim. Zgodnie z ukraińską ustawą o „Lokalnej Administracji Państwowej” Nr 586-XIV z dnia 9 kwietnia 1999 i w ramach swoich kompetencji ma ona władzę wykonawczą na tym terenie. Jest ona uprawniona do realizacji ukraińskiej polityki w zakresie ochrony środowiska w całym rejonie, włączając budowę sieci odprowadzania ścieków. Administracja Rejonu Szackiego ma władzę administracyjną pozwalającą na bycie klientem w przypadku prac projektowych i na monitorowanie ich wykonania. De facto jest to organ posiadający monopol na budowę systemów odprowadzania ścieków oraz instalacji uzdatniania ścieków na obszarach wiejskich rejonu. <b>Beneficjent 1 Projektu – Gmina Włodawa</b> Wszystkie działania infrastrukturalne będą wdrażane na terenie Obwodu Wołyńskiego (Ukraina). Polski beneficjent będzie odpowiedzialny za działania miękkie w projekcie. Gmina Włodawa jest odpowiedzialna za działania w obszarze ochrony środowiska na terytorium Gminy, włączając w to np. budowę sieci kanalizacyjnej i jej utrzymanie.			

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

<b>18. Propozycja Dużego Projektu Infrastrukturalnego (DPI) 2014-2020</b>			
Propozycja zgłoszona przez		Zakarpaska Obwodowa Administracja	
<b>1. Informacje ogólne o propozycji DPI</b>			
1.1 Cele tematyczne programu			
Wspólne wyzwania w obszarze bezpieczeństwa i ochrony			
1.2 Uzasadnienie wyboru celu tematycznego:			
<p>Ogólny cel projektu (zmniejszenie ryzyka epidemii gruźlicy w regionach przygranicznych) w pełni odpowiada założeniu CT8 Programu. Projekt ma następujące cele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poprawę bazy materialnej i technicznej służącej leczeniu chorób płuc (budowa szpitala gruźliczego z 60 łózkami w rejonie wynohradiwskim);</li> <li>• Wprowadzenie skutecznych metod badań przesiewowych na okoliczność gruźlicy oraz zapewnianie innowacyjnych terapii w oparciu o polskie doświadczenia w leczeniu chorób płuc.</li> </ul>			
1.3. Tytuł projektu:			
Zmniejszenie ryzyka epidemii gruźlicy na obszarach granicznych Ukrainy i Polski poprzez budowę szpitala gruźliczego dla 60 pacjentów w rejonie Wynohradiw oraz wprowadzenie innowacyjnych metod monitorowania, zapobiegania i leczenia gruźlicy			
1.4. Beneficjent wiodący:			
Departament Zdrowia Administracji Obwodu Zakarpackiego			
1.5. Potencjalny Beneficjent Projektu:			
Podkarpackie Centrum Chorób Płuc w Rzeszowie			
1.6. Ogólny opis koncepcji projektu:			
<p>Jednym z częstych problemów w regionach przygranicznych na granicy polsko-ukraińskiej są epidemie gruźlicze. Liczba przypadków zachorowań na tę chorobę w tych regionach rośnie i w ciągu ostatnich dziesięciu lat osiągnęła najwyższy poziom po stronie ukraińskiej — w rejonie zakarpackim — zamieszkałej przez grupy wysokiego ryzyka zachorowania na gruźlicę:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Romów: najlicniejsza grupa mniejszości romskiej na Ukrainie żyje w rejonie zakarpackim. Liczba pacjentów z gruźlicą wśród Romów wynosi 15%.</li> <li>- nielegalnych imigrantów próbujących przedostać się do UE przez rejon zakarpacki: wiele z tych osób to pacjenci z gruźlicą;</li> <li>- ludność, która ma słaby dostęp do badań diagnostycznych i leczenia gruźlicy.</li> </ul> <p>Brak skutecznego systemu zapobiegania, identyfikowania i zwalczania przypadków gruźlicy uniemożliwia zdefiniowanie rozwiązania dla tego problemu. Projekt ma na celu połączenie starań Polski i Ukrainy, aby zminimalizować ryzyko rozprzestrzeniania się choroby poprzez następujące działania:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Budowa szpitala gruźliczego na 60 łóżek w rejonie wynohradiwskim;</li> <li>2. Dostarczenie sprzętu medycznego i zaopatrzenia, które umożliwią działanie szpitala gruźliczego;</li> <li>3. Stworzenie i wdrożenie pilotażowych modeli wykrywania i leczenia gruźlicy;</li> <li>4. Profesjonalne szkolenia personelu medycznego (w tym szkolenia mające na celu dzielenie się polskim doświadczeniem w zakresie zapobiegania gruźlicy);</li> <li>5. Prowadzenie badań oraz określanie wytycznych dotyczących leczenia gruźlicy.</li> </ol>			
1.7. Szacunkowy całkowity koszt projektu, w tym:		<b>Budżet ogółem (grant UE + dofinansowanie) (mln EUR)</b>	<b>Kwota grantu UE (mln EUR)</b>
część infrastrukturalna łącznie:		5,72	5,15
pozostałe koszty:		0,68	0,61
całość projektu:		6,4	5,76
1.8. Orientacyjny termin rozpoczęcia i termin zakończenia wdrażania projektu (prace budowlane):			
Orientacyjny termin rozpoczęcia	01.2017	Orientacyjny termin zakończenia	12.2019
<b>2. Opis znaczenia DPI:</b>			

Załącznik nr 1 do Wspólnego Programu Operacyjnego Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 -  
Lista Dużych Projektów Infrastrukturalnych

2.1. Opis efektu trans granicznego projektu:

Epidemie gruźlicy to wspólne wyzwanie zarówno dla regionu podkarpackiego, jak i zakarpackiego. Głównym argumentem przemawiającym za wspólnymi wysiłkami obu regionów w zwalczaniu gruźlicy jest to, że istnieje duży poziom migracji (krótko- i długoterminowej) pomiędzy tymi regionami, co stwarza zagrożenie przenoszenia się chorób z kraju do kraju, tym samym zwiększając prawdopodobieństwo wystąpienia zachorowań na gruźlicę. Dlatego, działania mające na celu zminimalizowanie zagrożenia rozprzestrzeniania się gruźlicy, nawet realizowane głównie po stronie ukraińskiej, będą mieć bardzo duży, pozytywny wpływ transgraniczny na polski region przygraniczny. Ponadto, planowana jest seria wspólnych działań w ramach projektu, jak np. przekazywanie Ukrainie polskich doświadczeń w leczeniu gruźlicy, prowadzenie wspólnych badań i opracowywanie wytycznych dotyczących leczenia gruźlicy z wykorzystaniem doświadczeń polskiego szpitala, który jest w pełni wyspecjalizowany w leczeniu chorób płuc. Te miękkie działania będą dalej wzmacniać pozytywny wpływ projektu na transgraniczną współpracę.

2.2. Opis strategicznego znaczenia projektu dla obszaru przygranicznego:

Projekt ma znaczenie strategiczne, ponieważ w następstwie jego realizacji wypracowane zostaną nowoczesne metody skutecznego leczenia gruźlicy w obszarach przygranicznych UE (w tym gruźlicy lekoopornej). Projekt zakłada wprowadzenie nowych metod leczenia ambulatoryjnego pacjentów oraz stworzenie wspólnej bazy danych wielolekoopornych bakterii, co pozwoli na szybkie diagnozowanie i leczenie pacjentów. Wspólne podejście gwarantuje skuteczność działań.

2.3. Uzasadnienie wyboru projektu w ramach procedury bezpośredniej:

Wszyscy beneficjenci spełniają wymagania dla tego rodzaju działań.

**Beneficjent Wiodący – Departament Zdrowia Administracji Obwodu Zakarpackiego**

W rejonie zakarpackim lokalna polityka zdrowotna i zarządzanie zdrowiem są prowadzone przez *Departament Zdrowia Państwowej Administracji Obwodu Zakarpackiego* (rejonowy organ rządowy odpowiedzialny za opiekę zdrowotną, jedyny organ w rejonie o wyłącznej kompetencji w zakresie opieki zdrowotnej zgodnie z Ustawą Ukrainy „Lokalna państwowa administracja” z dnia 9 kwietnia 1999 r, Nr 586-XIV).

**Beneficjent 1 Projektu - Podkarpackie Centrum Chorób Płuc w Rzeszowie**

Polski beneficjent — *Podkarpackie Centrum Chorób Płuc w Rzeszowie* — to jedyny państwowy szpital w regionie, który jest w pełni wyspecjalizowany w leczeniu chorób płuc. To jedyny szpital w regionie podkarpackim, który dysponuje fachową wiedzą potrzebną do skutecznej realizacji działań projektowych koncentrujących się wyłącznie na aspektach medycznych gruźlicy, jej zapobieganiu, monitorowaniu i metodach leczenia.