

**UCHWAŁA Nr XXXV/226/2005**  
**Rady Powiatu w Ostródzie**  
**z dnia 31 maja 2005r.**

***w sprawie zmiany Programu Rozwoju Lokalnego Powiatu Ostródzkiego.***

Na podstawie art.12 pkt 4 ustawy z dnia 5 czerwca 1998r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. z 2001r. Nr 142, poz. 1592 z późn.zm.) oraz art. 110 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 26 listopada 1998r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2003r. Nr 15, poz. 148 z późn.zm.)

**Rada Powiatu uchwala, co następuje:**

**§ 1**

W Programie Rozwoju Lokalnego Powiatu Ostródzkiego, stanowiącym załącznik do uchwały Nr XXII/139/2004 Rady Powiatu w Ostródzie z dnia 19 lipca 2004r. w sprawie przyjęcia Programu Rozwoju Lokalnego Powiatu Ostródzkiego, w dziale VIII Załączniki – Wykaz inwestycji w latach 2004 – 2006, wprowadza się następujące zmiany:

- 1) 1) zadanie nr 5 w Programie otrzymuje brzmienie, jak w załączniku nr 1 do niniejszej uchwały,
- 2) 2) zadanie nr 6 w Programie otrzymuje brzmienie, jak w załączniku nr 2 do niniejszej uchwały,
- 3) 3) zadanie nr 7 w Programie otrzymuje brzmienie, jak w załączniku nr 3 do niniejszej uchwały.

**§ 2**

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu.

**§ 3**

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

## UZASADNIENIE

Na podstawie przeprowadzonego monitoringu zadań inwestycyjnych wyznaczonych do realizacji w wieloletnim planie inwestycyjnym będącym załącznikiem do **Programu Rozwoju Lokalnego Powiatu Ostródzkiego** dotyczących infrastruktury drogowej, stwierdzono konieczność aktualizacji treści fiszek projektowych Nr 5,6,7. Wymienione w nich inwestycje spełniają kryteria ZPORR co spowodowało, że złożono wnioski o ich dofinansowanie w ramach Działania 3.1.Obszary wiejskie. Niezbędnym załącznikiem jaki należy dostarczyć do Instytucji Zarządzającej jest pokazanie w budżecie aktualnych kosztów inwestycji i źródeł finansowania. Inwestycje wymienione w fiszkach Nr 5,6,7 umieszczonych w *Programie Rozwoju Lokalnego Powiatu Ostródzkiego* dotyczą tych samych pasów drogowych, a wprowadzone zmiany to: doprecyzowanie nazwy inwestycji, aktualny termin realizacji oraz kwota kosztów całkowitych



1	Tytuł projektu	<b>Przebudowa ulicy powiatowej Aleja Wojska Polskiego w Morągu</b>		Nr zadania w Programie					
2	Realizator	Zarząd Dróg Powiatowych w Ostródzie	Wnioskodawca	Powiat Ostródzki					
3	Cele Strategii Rozwoju Społ.-Gosp. Woj.W-M	Infrastruktura techniczna zapewniająca bardziej zrównoważony rozwój regionu oraz atrakcyjność zamieszkania	Zadanie w ramach celu	Zwiększenie zewnętrznej dostępności transportowej oraz wewnętrznej spójności					
4	Nazwa Programu i Nr priorytetu w programie	ZPORR 3.Rozwój lokalny	Nr i nazwa działania we wskazanym priorytecie	3.1. Obszary wiejskie					
<b>5. Opis zadania</b>									
<p>Ulica powiatowa Aleja Wojska Polskiego w Morągu bierze swój początek od skrzyżowania z ulicą Żeromskiego (leżąca w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 527 Pasłęk-Olsztyn) i kończy się w km 1+650 (początek drogi powiatowej Nr 26801 Morąg - Sambród), a poprzez tę drogę łączy się z drogą krajową Nr 7 Gdańsk-Warszawa. Nawierzchnia ulicy wykonana z kostki granitowej posiada liczne zapadnięcia i wybrzuszenia. Zdeformowania powstały w wyniku trwających wiele lat przejazdów ulicą (nie dostosowaną do takiej nośności) pojazdów gąsienicowych i samochodów ciężarowych w niej pracowników. Po obu stronach ulicy, na odcinku 600m, znajdują się popękane i złuszczone chodniki z płyt betonowych. Obrzeża trawnikowe są popękane i wykruszone. W km 1+008,24 znajduje się zdeformowany przepust drogowy z rur betonowych Ø 800, prawą stroną zapadnięty na głębokość 30 cm. Na zamiejskim odcinku drogi pobocza są zawyżone. Rosnące na całej długości drzewa, z których część jest w złym stanie oraz wyrastające konary ograniczają skrajnię drogi. Rozrośnięty system korzeniowy drzew doprowadza do postępującej deformacji nawierzchni. Przy Al. Wojska Polskiego znajduje się jeden z większych zakładów produkcyjnych Morąga -WIPASZ. Obecnie ulica jest zamknięta dla ruchu pojazdów ciężarowych, co powoduje istotne utrudnienia w pracy zakładu. Utrzymujący się brak możliwości korzystania z jedynej drogi dojazdowej do zakładu ogranicza jego rozwój. Grozi ograniczeniem produkcji, a tym samym zatrudnienia, co w warunkach strukturalnego 35% bezrobocia byłoby dla gminy istotnym problemem. Istnieje niebezpieczeństwo zaprzestania działalności firmy i zwolnień zatrudnionych w niej pracowników, którzy poszerzyliby i tak dużą rzeszę bezrobotnych. Dobra komunikacja warunkuje również rozwój sektora turystycznego. Nieopodal Morąga, w Kretowinach nad jeziorem Narie, znajduje się duży ośrodek wypoczynkowy i kilka gospodarstw agroturystycznych gdzie odpoczywają turyści krajowi i zagraniczni. Dla nich jakość dróg i dostępność komunikacyjna są ważnym atutem przy wyborze miejsca do wypoczynku.</p>									
<b>5.1. Tło projektu - opis problemu, zidentyfikowane potrzeby</b>									
Brak dojazdu do zakładu produkcyjnego jakim jest WIPASZ oznacza dla firmy bardzo duże utrudnienia w dowozie surowców i wywozie gotowych produktów, a w konsekwencji niebezpieczeństwo likwidacji dużego zakładu. Dodatkowo z powodu zakazu wjazdu pojazdom o tonażu powyżej 5 t masy całkowitej istnieje niebezpieczeństwo zawieszenia kursowania regularnej linii autobusowej. Z powodu nierównej nawierzchni drogi, licznych pęknięć, zapadniętych studzienek, ruch ciężkiego transportu powoduje wstrząsy, a budynki usytuowane w bezpośrednim sąsiedztwie ulicy narażone są na pękanie murów. Brak objazdu dla tej ulicy jest istotnym elementem zagrożenia w przypadku pożaru czy konieczności szybkiego dojazdu pogotowia.									
<b>5.2. Opis projektu - sposób realizacji projektu</b>									
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ➤ Wykonanie dokumentacji technicznej, studium wykonalności projektu</li> <li>➤ ➤ Złożenie wniosku aplikacyjnego o dofinansowanie</li> <li>➤ ➤ Przygotowanie SIWZ „Przebudowa ulicy powiatowej Aleja Wojska Polskiego w Morągu”</li> <li>➤ ➤ Przebudowa drogi, odbiór robót, rozliczenie projektu</li> </ul>									
<b>5.3. Cele projektu</b>									
5.3.1. 5.3.1. Cel ogólny - globalny:									
➤ ➤ Poprawa dostępności komunikacyjnej i przeciwdziałanie marginalizacji społecznej i ekonomicznej									
5.3.2. Cel szczegółowy									
➤ ➤ 1) wzrost mobilności zawodowej mieszkańców Gminy Morąg 2) tworzenie warunków do dywersyfikacji działalności gospodarczej									
5.3.3. Cel operacyjny									
Przebudowa drogi ulicy powiatowej Aleja Wojska Polskiego w Morągu									
5.3.4. Wskaźniki celów - mierniki produktu, rezultatu, oddziaływania									
<b>Produktu:</b>									
➤ ➤ Wykonanie przebudowy drogi na odcinku 1,593 km									
<b>Rezultatu:</b>									
➤ ➤ poprawa parametrów technicznych drogi - zwiększenie nośności przebudowanego odcinka drogi do 80 kN/oś.									
➤ ➤ zmniejszenie nakładów na bieżące utrzymanie ulicy ze względu na wykonywane remonty cząstkowe.									
➤ ➤ zmniejszenie czasu przejazdu dla samochodów ciężarowych o 18 min.									
➤ ➤ zwiększenie częstotliwości przewozów towarowych w 2006r - o 40 pojazdów/dobę.									
<b>Oddziaływania:</b>									
➤ ➤ zwiększenie liczby pojazdów korzystających z drogi do 122 pojazdów w ciągu doby- po 5 latach od zakończenia inwestycji,									
➤ ➤ zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów z tytułu mniejszego zużycia paliwa;									
➤ ➤ zmniejszenie nakładów na naprawy nawierzchni,									
➤ ➤ poprawa wykorzystania istniejącej infrastruktury drogowej (płynność ruchu drogowego),									
<b>5.4. Do kogo jest adresowany projekt (beneficjenci)</b>									
➤ ➤ Końcowi: Powiat Ostródzki									
➤ ➤ Ostateczni: mieszkańcy Morąga, przedsiębiorcy, turyści									
<b>5.5. 5.5. Stopień przygotowania projektu do realizacji i jak jest wdrażany</b>									
➤ ➤ wykonana dokumentacja techniczna i studium wykonalności,									
➤ ➤ złożony wniosek aplikacyjny o dofinansowanie projektu									
➤ ➤ za wdrażanie programu odpowiedzialność ponosi Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych w Ostródzie									
➤ ➤ nadzór nad wdrażaniem programu sprawuje Wydział Rozwoju Lokalnego i Promocji									
6	<b>BUDŻET</b>	Całkowity orientacyjny budżet projektu		3.958.604 zł	100 %				
7	<b>Źródła finansowania projektu</b>	Kapitał własny samorządu	593.791 zł	15 %					
		Fundusze krajowe (budżet państwa)	395.860 zł	10 %					
		Fundusze zagraniczne	2.968.953 zł	75 %					
8	<b>Termin realizacji i budżet w latach</b>	<b>Rok 2004</b>		<b>Rok 2005</b>		<b>Rok 2006</b>		<b>Razem</b>	
		Budżet og. zł	Środki wł. zł	Budżet og. zł	Środki wł. zł	Budżet og. zł	Środki wł. zł	ogółem zł	śr. wł.
		44.040	6.606	16.373	2.456	3.898.191	584.729	<b>3.958.604</b>	<b>593.791</b>

1	Tytuł projektu	<b>Przebudowa drogi powiatowej Nr 26842 /Smykówko/ -Klonowo</b>		Nr zadania w Programie	
2	Realizator	Zarząd Dróg Powiatowych w Ostródzie	Wnioskodawca	Powiat Ostródzki	
3	Cele Strategii Rozwoju Społ.-Gosp. Woj.W-M	Infrastruktura techniczna zapewniająca bardziej zrównoważony rozwój regionu oraz atrakcyjność zamieszkania	Zadanie w ramach celu	Zwiększenie zewnętrznej dostępności transportowej oraz wewnętrznej spójności	
4	Nazwa Programu i Nr priorytetu w programie	ZPORR 3. Rozwój lokalny	Nr i nazwa działania we wskazanym priorytecie	3.1. Obszary wiejskie	

### 5. Opis zadania

Droga powiatowa Nr 26842 /Smykówko/-Klonowo przebiega przez Park Krajobrazowy Wzgórz Dylewskich. Łączy drogę krajową Nr 15 Inowrocław – Ostróda z drogą wojewódzką Nr 537 Lubawa-Pawłowo. Zły stan nawierzchni drogi był powodem jej zamknięcia dla ruchu pojazdów o ciężarze pow. 5t. Spowodowało to, że turyści poruszający się autokarami mają utrudniony dojazd do Góry Dylewskiej, w okolicach której w sezonie zimowym czynny jest wyciąg narciarski, a w sezonie letnim ścieżki przyrodniczo-krajoznawcze. Gmina Ostróda w swoim planie zagospodarowania przestrzennego stworzyła dogodne warunki do inwestowania w turystykę na tym terenie. Doskonale warunki przyrodnicze i czyste środowisko spowodowały, że w Wysokiej Wsi rozpoczęto budowę nowoczesnego kompleksu hotelowego, którego główną atrakcją będą gabinety odnowy biologicznej. Inwestorem jest *Laboratorium Kosmetyczne dr Irena Eris S.A.* w Piasecznie. Firma liczy na klientów krajowych i zagranicznych. Dobra infrastruktura komunikacyjna jest w tym przypadku niezbędna – warunkuje bowiem napływ klientów , a tym samym rozwój firmy. Przewidziany do przebudowy odcinek dł. 784 mb przebiega przez tereny inwestycyjne(Wysoką Wieś) i przez miejscowość Klonowo. Droga na tym odcinku, na całej swej długości posiada przekrój drogowy o szer. 5,00m. Nawierzchnia jest w złym stanie technicznym, posiada pęknięcia, nierówności i łaty po remontach cząstkowych. Warstwy konstrukcyjne uległy znacznemu starciu i odspojeniu od podbudowy, którą stanowi stara nawierzchnia brukowa. Niweleta jest zanizowana w stosunku do poboczy ziemnych, co uniemożliwia odprowadzenie wód powierzchniowych, a to z kolei w dużym stopniu przyczyniło się do obecnego złego stanu drogi. Na wyznaczonym do przebudowy odcinku drogi posadowiony jest przepust, którego zły stan techniczny powoduje niebezpieczeństwo dla ruchu pojazdów.

#### 5.1. Tło projektu - opis problemu, zidentyfikowane potrzeby

W obszarze oddziaływania odcinka drogi powiatowej Nr 26842 /Smykówko/ - Klonowo, przewidzianego do przebudowy, zamieszkuje 286 osób. Spośród nich 63 dzieci i młodzieży dojeżdża do szkół oraz dorośli do pracy. Prawie dla wszystkich gospodarstw domowych produkcja rolnicza jest jedynym źródłem utrzymania. W miejscowościach Wysoka Wieś i Klonowo, leżących w obszarze oddziaływania przebudowywanego odcinka drogi użytki rolne wynoszą odpowiednio 105 ha i 132 ha. Główna produkcja rolna to rośliny zbożowe.

Dobry stan drogi pozwoli na będzie lepszy i szybszy dojazd do punktów skupu płodów rolnych, urzędów i szkół. Wzrośnie poczucie bezpieczeństwa lokalnej społeczności ponieważ lepszy stan nawierzchni drogi to także szybszy dojazd służb ratowniczych.

W związku z tym, że Gmina Ostróda w swoim planie zagospodarowania przestrzennego wytyczyła na terenie Parku Krajobrazowego Wzgórz Dylewskich tereny inwestycyjne znaczenie drogi Smykówko-Klonowo wzrosło. Droga stała się główną arterią na terenie Parku, zarówno jako trakt turystyczny jak i dla celów gospodarczych. Oferta inwestycyjna „Wzgórz Dylewskie” obejmuje powierzchnię 100 ha, w tym 20 uzbrojonych działek (woda, energia elektryczna, kanalizacja). Teren jest przeznaczony pod zabudowę i stworzenie infrastruktury do uprawiania sportów zimowych, na odbudowę siedlisk ukierunkowanych na prowadzenie usług turystycznych. W bezpośrednim otoczeniu planowanego do przebudowy odcinka drogi powiatowej Nr 26842 /Smykówko/ - Klonowo znajdują się dwa sołectwa – Wysoka Wieś i Klonowo.

#### 5.2. Opis projektu - sposób realizacji projektu

- ➤ Wykonanie dokumentacji technicznej, studium wykonalności projektu
- ➤ Złożenie wniosku aplikacyjnego o dofinansowanie projektu
- ➤ Przygotowanie SIWZ „Przebudowa drogi powiatowej Nr 26842 /Smykówko/ - Klonowo”
- ➤ Przebudowa drogi, odbiór robót, rozliczenie projektu

#### 5.3. Cele projektu

5.3.1. 5.3.1. Cel ogólny - globalny:

- ➤ Poprawa dostępności komunikacyjnej i przeciwdziałanie marginalizacji społecznej i ekonomicznej obszarów wiejskich

5.3.2. Cel szczegółowy

- ➤ poprawa jakości dróg powiatowych,
- ➤ poprawa komfortu i bezpieczeństwa podróżowania

5.3.3. Cel operacyjny

- ➤ przebudowa drogi powiatowej Nr 26842 /Smykówko/ - Klonowo w miejscowości Klonowo

5.3.4. Wskaźniki celów - mierniki produktu, rezultatu, oddziaływania

#### Produktu:

- ➤ Wykonanie przebudowy drogi na odcinku 784 mb

#### Rezultatu:

- ➤ poprawa parametrów technicznych drogi - zwiększenie nośności przebudowanego odcinka drogi do 80 kN/oś.,
- ➤ skrócenie odległości dojazdu dla samochodów ciężarowych o 18,5 km
- ➤ zwiększenie natężenia ruchu pojazdów o 15 poj/dobę w roku 2006 w stosunku do stanu obecnego
- ➤ zmniejszenie nakładów na bieżące utrzymanie odcinka drogi związanych z wykonywaniem remontów cząstkowych

#### Oddziaływania:

- ➤ zwiększenie liczby pojazdów korzystających z drogi do 91 poj/dobę po 5 latach od zakończenia inwestycji
- ➤ wzrost natężenia ruchu turystycznego o 15 % w ciągu 5 lat od zakończenia inwestycji
- ➤ poprawa wykorzystania istniejącej infrastruktury drogowej (płynność ruchu drogowego);
- ➤ skrócenie czasu dojazdu do szkół i do pracy

#### 5.4. Do kogo jest adresowany projekt (beneficjenci)

- ➤ Końcowi: Powiat Ostródzki
- ➤ Ostateczni: mieszkańcy pow. ostródzkiego, w szczególności gm. Ostróda, inwestorzy lokalni i krajowi, turyści krajowi i zagraniczni.

#### 5.5. Stopień przygotowania projektu do realizacji i jak jest wdrażany

- ➤ dokumentacja technicznej, studium wykonalności,
- ➤ złożony wniosek aplikacyjny o dofinansowanie projektu ze ZPORR
- ➤ za wdrażanie programu odpowiedzialność ponosi Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych w Ostródzie
- ➤ nadzór nad wdrażaniem programu sprawuje Wydział Rozwoju Lokalnego i Promocji

6	<b>BUDŻET</b>	Całkowity orientacyjny budżet projektu		841.034 zł	100%				
7	<b>Źródła finansowania projektu</b>	Kapitał własny		126.156 zł	15%				
		Fundusze krajowe (budżet państwa)		84.103 zł	10%				
		Fundusze zagraniczne		630.775 zł	75%				
8	<b>Termin realizacji i budżet w latach</b>	Rok 2004		Rok 2005		Rok 2006		Razem	
		Budżet og.zł	Środki wł.zł	Budżet.og.zł	Środki wł.zł	Budżetog	Środki wł.	Budżet og.zł	Środki wł.zł
		25201	3.781	815.833	122.375	x	x	<b>841.034</b>	<b>126.156</b>

1	Tytuł projektu	<b>Przebudowa drogi powiatowej Nr 26801 Morąg-Sambród</b>		Nr zadania w Programie					
2	Realizator	Zarząd Dróg Powiatowych w Ostródzie	Wnioskodawca	Powiat Ostródzki					
3	Cele Strategii Rozwoju Społ.-Gosp. Woj.W-M	Infrastruktura techniczna zapewniająca bardziej zrównoważony rozwój regionu oraz atrakcyjność zamieszkania	Zadanie w ramach celu	Zwiększenie zewnętrznej dostępności transportowej oraz wewnętrznej spójności					
4	Nazwa Programu i Nr priorytetu w programie	ZPORR 3. Rozwój lokalny	Nr i nazwa działania we wskazanym priorytecie	3.1. Obszary wiejskie					
<p><b>5. Opis zadania</b> Powiat Ostródzki ma charakter rolniczy, a nieliczne miasta stanowią zaplecze przetwórcze i handlowe dla terenów wiejskich. Cały rejon posiada wybitne walory przyrodnicze i krajobrazowe, a stolica powiatu stanowi bazę wypadową dla licznych szlaków turystycznych wodnych, rowerowych i pieszych. Droga Morąg-Sambród łączy miasto Morąg z Małdytami, gdzie znajduje się siedziba Gminy. Poprzez drogę powiatową Małdyty - Morzewo dochodzi do Kanału Elbląskiego i do drogi krajowej Nr 7 Gdańsk-Warszawa. Przy kanale Elbląskim i w pobliżu drogi Morąg-Sambród usytuowane są tereny inwestycyjne o pow.223,6 przeznaczone pod infrastrukturę turystyczną. Droga powiatowa Nr 26801 Morąg - Sambród na odcinku od km 11+141,00 do km 15+439,59 przebiega od wsi Chojnik przez m.Sarna i kończy się na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 1179 Drulity – Marzewo – Sambród – Małdyty - dr. kraj. nr 7 we wsi Sambród. Jest to droga klasy Z o szerokości nawierzchni bitumicznej 4,8m-5,2m z pobocznymi gruntowymi, których szerokość waha się od 1 do 1,5m. Bitumiczna nawierzchnia o grubości 3-7cm jest w złym stanie technicznym, występują liczne wyboje, ubytki masy mineralno-bitumicznej i spękania. Podbudowę nawierzchni stanowi bruk o wysokości od 14 do 16 cm, lub tłuczeń o grubości warstwy około 20 cm. W poboczach rosną drzewa, których wiek ocenia się na 50-70 lat. Teren przylegający do drogi jest użytkowany rolniczo. W korpusie drogi i na rowach melioracyjnych zlokalizowano przepusty drogowe. Przepusty są wykonane z rur betonowych o średnicy od 30 do 100cm i wymagają przebudowy.</p> <p><b>5.1. Tło projektu - opis problemu, zidentyfikowane potrzeby</b> Droga Morąg – Sambród jest w bardzo złym stanie technicznym spowodowanym licznymi załamaniem niwelety i zdeformowaniem przekroju poprzecznego. Z tego powodu wprowadzono na całej drodze ograniczenie ruchu dla pojazdów o tonażu powyżej 5t. W następstwie tego dojazd autokarami do atrakcyjnie położonych miejscowości jest niemożliwy. Nie można także podjąć działań związanych z zagospodarowaniem terenów inwestycyjnych. Tylko na niektórych odcinkach droga jest w stanie dostatecznym. Brak środków na jej odbudowę prowadzi do dalszej jej degradacji. Dlatego w planach inwestycyjnych założono, że w pierwszym etapie zostaną przebudowane odcinki o najbardziej zniszczonej nawierzchni, a w drugim kolejne odcinki drogi.</p> <p><b>5.2. Opis projektu - sposób realizacji projektu</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ➤ Wykonanie dokumentacji technicznej, studium wykonalności projektu</li> <li>➤ ➤ Złożenie wniosku aplikacyjnego</li> <li>➤ ➤ Przygotowanie SIWZ „Przebudowa drogi powiatowej Nr 26801 Morąg-Sambród”</li> <li>➤ ➤ Przebudowa drogi, odbiór robót, rozliczenie projektu</li> </ul> <p><b>5.3. Cele projektu</b></p> <p>5.3.1. 5.3.1. Cel ogólny - globalny:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ➤ Poprawa dostępności komunikacyjnej i przeciwdziałanie marginalizacji społecznej i ekonomicznej obszarów wiejskich</li> </ul> <p>5.3..2. Cel szczegółowy</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ➤ poprawa jakości dróg powiatowych,</li> <li>➤ ➤ poprawa komfortu i bezpieczeństwa podróżowania</li> </ul> <p>5.3..3. Cel operacyjny</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ➤ 1) przebudowa drogi powiatowej Nr 26801 Morąg-Sambród</li> </ul> <p>5.3.4. Wskaźniki celów – mierniki:</p> <p><b>Produktu:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ➤ Wykonanie przebudowy drogi na odcinku 4,289 km</li> </ul> <p><b>Rezultatu :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ➤ poprawa parametrów technicznych drogi - zwiększenie nośności przebudowanego odcinka drogi do 80 kN/oś.</li> <li>➤ ➤ skrócenie czasu podróży dla samochodów ciężarowych o 10,2 min. z kierunku Morąga i o 14,4 min. z kierunku Małdyt</li> <li>➤ ➤ zmniejszenie nakładów na remonty cząstkowe;</li> </ul> <p><b>Oddziaływania:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ➤ zwiększenie liczby pojazdów korzystających z drogi o 31 poj/dobę w pierwszym roku po zakończeniu projektu do 92 poj/dobę po 5 latach,</li> <li>➤ ➤ skrócenie czasu podróży o 34,5 minut</li> <li>➤ ➤ zmniejszenie kosztów napraw nawierzchni,</li> <li>➤ ➤ poprawa wykorzystania istniejącej infrastruktury drogowej (płynność ruchu drogowego),</li> <li>➤ ➤ poprawa infrastruktury komunikacyjnej - po przebudowie odcinka drogi powiatowej Nr 26801, i ulicy Aleja Wojska Polskiego w Morągu, cały ciąg drogowy będzie służył jako objazd dla drogi krajowej Nr 7 ( w przypadku wystąpienia zdarzeń drogowych powodujących czasowe zamknięcie odcinka drogi krajowej w okolicach Małdyt)</li> </ul> <p><b>5.4. Do kogo jest adresowany projekt - beneficjenci</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ➤ Końcowi: Powiat Ostródzki</li> <li>➤ ➤ Ostateczni: mieszkańcy powiatu ostródzkiego a w szczególności gminy Morąg i Małdyty, inwestorzy lokalni i krajowi.</li> </ul> <p><b>5.5. 5.5. Stopień przygotowania projektu do realizacji i jak wdrażany</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ➤ wykonana dokumentacja techniczna i studium wykonalności,</li> <li>➤ ➤ za wdrażanie programu odpowiedzialność ponosi Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych w Ostródzie</li> <li>➤ ➤ nadzór nad wdrażaniem programu sprawuje Wydział Rozwoju Lokalnego i Promocji</li> </ul>									
6	<b>BUDŻET</b>	Całkowity orientacyjny budżet projektu		3.577.402 zł	100%				
7	<b>Źródła finansowania projektu</b>	Kapitał własny samorządu	536.610 zł	15%					
		Fundusze krajowe (budżet państwa)	357 740 zł	10%					
		Fundusze zagraniczne	2 683 052 zł	75%					
8	<b>Termin realizacji i budżet w latach</b>	Rok 2004		Rok 2005		Rok 2006		Razem	
		Budżet og.zł	Środki wł.zł	Budżet og.zł	Środki wł. zł	Budżet og.zł	Środki wł.zł	Budżet og.zł	Środki wł.zł
		61.424	9.214	13.988	2.098	3.501.990	525.298	<b>3.577.402</b>	<b>536.610</b>