**Załącznik nr 5**

**do Regulaminu konkursu**

**nr RPWP.03.03.03-IZ.00-30-001/20**

**Instrukcja do sporządzenia Studium Wykonalności**

**Działanie 3.3. *Wspieranie strategii niskoemisyjnych w tym mobilność miejska***

**Poddziałanie 3.3.3 *Wspieranie strategii niskoemisyjnych w tym mobilność miejska   
w ramach ZIT dla MOF Poznania***

**w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014 - 2020**

**Poznań, maj 2020 r.**

**Spis treści:**

[I. Wnioski ze Studium Wykonalności 5](#_Toc36629093)

[II. Charakterystyka Wnioskodawcy 5](#_Toc36629094)

[III. Identyfikacja projektu 6](#_Toc36629095)

[III.1. Projekt i jego otoczenie 6](#_Toc36629096)

[III.2. Zgodność projektu z dokumentami strategicznymi i programowymi 8](#_Toc36629097)

[III.3. Komplementarność projektu 10](#_Toc36629098)

[IV. Logika interwencji 10](#_Toc36629099)

[IV.1. Cel / cele projektu 10](#_Toc36629100)

[IV.2. Wskaźniki osiągnięć 11](#_Toc36629101)

[V. Analiza instytucjonalna i prawna inwestycji 11](#_Toc36629102)

[V.1. Analiza instytucjonalna 12](#_Toc36629103)

[V.2. Analiza prawna 13](#_Toc36629104)

[V.3. Występowanie pomocy publicznej 15](#_Toc36629105)

[VI. Analiza wykonalności 16](#_Toc36629106)

[VI.1. Analiza wariantów inwestycyjnych 16](#_Toc36629107)

[VI.2. Opis wybranego wariantu inwestycyjnego 17](#_Toc36629108)

[VI.3. Specyfikacja nabywanego taboru, sprzętu, urządzeń 18](#_Toc36629109)

[VII. Analiza specyficzna dla sektora 18](#_Toc36629110)

[VIII. Analizy ruchowe 19](#_Toc36629111)

[IX. Analiza finansowa 20](#_Toc36629112)

[IX.1. Założenia do analizy finansowej 21](#_Toc36629113)

[IX.2. Wyliczenie poziomu dofinansowania 21](#_Toc36629114)

[X. Analiza społeczno – ekonomiczna 24](#_Toc36629115)

[X.1. Analiza kosztów – korzyści 24](#_Toc36629116)

[X.2. Analiza wielokryterialna. 25](#_Toc36629117)

[XI. Analiza wrażliwości i ryzyka. 25](#_Toc36629118)

[XI.1. Analiza wrażliwości 25](#_Toc36629119)

[XI.2. Analiza ryzyka 26](#_Toc36629120)

[XII. Analiza oddziaływania na środowisko 27](#_Toc36629121)

[XIII. Załączniki do Studium Wykonalności 27](#_Toc36629122)

Niniejsza Instrukcja do sporządzenia Studium Wykonalności, zwana dalej Instrukcją, jest skierowana   
do wszystkich podmiotów ubiegających się o wsparcie w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020 – Działanie 3.3 *Wspieranie strategii niskoemisyjnych, w tym mobilność miejska*, Poddziałanie 3.3.3 *Wspieranie strategii niskoemisyjnych w tym mobilność miejska   
w ramach ZIT dla MOF Poznania.*

Dla każdego projektu inwestycyjnego wnioskodawca, ubiegający się o dofinansowanie z funduszy Unii Europejskiej jest zobowiązany przedstawić Studium Wykonalności umożliwiające dokonanie oceny projektu oraz dokonanie identyfikacji, czy projekt jest projektem generującym dochód w myśl art. 61 rozporządzenia nr 1303/2013*,* jak również umożliwiającym określenie wysokości dofinansowania z funduszy UE.

Studium Wykonalności jest dokumentem, w którym przeprowadza się pogłębioną ocenę i analizę potencjału projektu. Ma ono wesprzeć proces decyzyjny poprzez obiektywne i racjonalne określenie jego mocnych  
i słabych stron oraz możliwości i zagrożeń z nim związanych, zasobów, jakie będą niezbędne do realizacji projektu, a także ocenę szans jego powodzenia.

**Przygotowując Studium Wykonalności należy mieć na uwadze następujące zasady:**

1. Dane przedstawione w Studium Wykonalności powinny korespondować z danymi zawartymi we wniosku o dofinansowanie.
2. Studium musi być aktualne na dzień składania wniosku.
3. Studium Wykonalności musi być zgodne z:

* Wielkopolskim Regionalnym Programem Operacyjnym na lata 2014-2020, zwanym dalej „WRPO 2014+”;
* Szczegółowym Opisem Osi Priorytetowych Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020, zwanym dalej „Uszczegółowieniem WRPO 2014+”;
* Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. Urz. UE L 347 z dnia 20 grudnia 2013 r. ze zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 1303/2013”;
* Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z dnia 3 grudnia 2007 r. ze zm.) zwanym dalej „rozporządzeniem   
  nr 1370/2007”;
* Wytycznymi Ministra Inwestycji i Rozwoju w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020 z dnia 10 stycznia 2019 r. *MIiR/2014-2020/7(3*), zwanymi dalej „Wytycznymi w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020”;
* Wytycznymi w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020;
* Niebieską Księgą – Sektor Transportu Publicznego w miastach, aglomeracjach, regionach, JASPERS, sierpień 2015;
* Wytycznymi w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym, opracowanymi przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju z dnia 19 października 2015 r. (MIR/H/2014-2020/30(1)/10/2014);
* Poradnikiem przygotowania inwestycji z uwzględnieniem zmian klimatu, ich łagodzenia i przystosowania do tych zmian oraz odporności na klęski żywiołowe, Ministerstwo Środowiska październik 2015;
* W przypadku realizacji projektu w trybie partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP) analizę finansowo-ekonomiczną należy sporządzić zgodnie z *Wytycznymi w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020*.

1. Należy wskazać wszystkie źródła pozyskania danych (zarówno liczbowych, jak i nieliczbowych) oraz okres, którego dotyczą. Dane muszą być wiarygodne, realne i bazować na aktualnych źródłach.

**Ogólne zalecenia Instytucji Zarządzającej WRPO 2014+ w zakresie sposobu sporządzenia Studium Wykonalności (SW):**

1. **Zaleca się stosowanie zaproponowanego schematu SW (w formie tabelarycznej), zgodnie z kolejnością wskazanych rozdziałów oraz wskazanej treści.**
2. **Część SW dotyczącą analiz: wariantowej, ruchowej, społeczno – ekonomicznej, finansowej oraz wrażliwości (rozdziały od VI do XI, z wyjątkiem analizy ryzyka) należy sporządzić   
   w oparciu o zalecenia zawarte w podręczniku Niebieska Księga - Sektor Transportu Publicznego w miastach, aglomeracjach, regionach.**
3. **W przypadku projektów obejmujących elementy inwestycyjne wybrane wyłącznie spośród typów projektów opisanych w typie projektu II pkt. 1, 2 i 3 Uszczegółowienia WRPO 2014+,**

**zawartość rozdziałów VIII i X powinna zostać przygotowana w sposób uproszczony, zgodnie z sugestiami zamieszczonymi w opisach (uwagi w kolorze szarym).**

1. **Sporządzając SW należy stosować czcionkę Arial, rozmiar 10, z pojedynczymi odstępami pomiędzy wierszami. Przy wypełnianiu tabel należy usunąć opisy stanowiące wskazówki do poszczególnych pozycji SW (uwagi w kolorze szarym). Dodatkowo należy unikać nadmiernego rozbudowywania opisów i podawania informacji zbędnych dla oceny wykonalności projektu. Informacje powinny być konkretne i jednoznaczne, najlepiej poparte danymi liczbowymi.**
2. **Wszelkie obliczenia zawarte w SW należy załączyć również w wersji elektronicznej w arkuszu Excel.**
3. Wnioski ze Studium Wykonalności

Krótkie wprowadzenie do projektu, które jest jednocześnie streszczeniem całego opracowania   
i przedstawieniem wniosków z przeprowadzanych w całym Studium analiz. Wstęp jest więc elementem wynikowym, którego sporządzanie należy rozpocząć po przygotowaniu całego Studium Wykonalności.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Wyszczególnienie** | | | |  |
| **1.** | **Nazwa Programu Operacyjnego** | | | | **Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2014 – 2020** |
| **2.** | **Numer i nazwa Priorytetu w ramach Programu Operacyjnego** | | | | **Oś Priorytetowa 3. Energia** |
| **3.** | **Numer i nazwa Działania w ramach Priorytetu Programu Operacyjnego** | | | | **Działanie 3.3 Wspieranie strategii niskoemisyjnych w tym mobilność miejska** |
| **4.** | **Numer i nazwa Poddziałania w ramach Działania** | | | | **Poddziałanie 3.3.3 Wspieranie strategii niskoemisyjnych w tym mobilność miejska w ramach ZIT dla MOF Poznania** |
| **5.** | **Nazwa Wnioskodawcy** | | | |  |
| **6.** | **Tytuł projektu** | | | | (wpisać zgodnie z formularzem wniosku) |
| **7.** | **Okres realizacji** | | | | (wpisać zgodnie z formularzem wniosku) |
| **8.** | **Krótki opis przedmiotu projektu oraz jego odbiorców** | | | | |
|  |  | | | | |
| **9.** | **Cele projektu** | | | | |
|  | W tym punkcie należy ogólnie wskazać cele projektu. | | | | |
| **10.** | **Skwantyfikowane wskaźniki produktu i rezultatu** | | | | |
|  | Należy opisać zgodnie z formularzem wniosku | | | | |
| **11.** | **Całkowity koszt projektu** | | |  | |
| **koszty kwalifikowalne** | | |  | |
| **koszty niekwalifikowalne** | | |  | |
| **12.** | **Kwota poziomu dofinansowania (PLN)** | | |  | |
| **13.** | **Wnioski z analizy finansowej i ekonomicznej** | | | | |
| **Wskaźnik** | **Wartość** | **Komentarz** | | |
| FNPV/C |  |  | | |
| FRR/C |  |  | | |
| ENPV |  |  | | |
| EIRR |  |  | | |
| B/C |  |  | | |
| **Inne** |  | Inne, ważne z punktu widzenia projektu | | |

1. Charakterystyka Wnioskodawcy

|  |  |
| --- | --- |
| **Pełna nazwa Wnioskodawcy (lidera projektu)** |  |
| **Adres Wnioskodawcy** |  |
| **Podstawa prawna utworzenia** | Nie dotyczy jednostek samorządu terytorialnego |
| **Organ założycielski** | Nie dotyczy jednostek samorządu terytorialnego |
| **Zadania statutowe Wnioskodawcy** | Jeśli dotyczy |
| **Główni udziałowcy / akcjonariusze** | Jeśli dotyczy |
| **Krótka charakterystyka działalności Wnioskodawcy** |  |
| **Najważniejsze inwestycje, które Wnioskodawca zrealizował** | Proszę opisać najważniejsze inwestycje (zakres rzeczowy oraz wartość) realizowane przez Wnioskodawcę. |

##### Charakterystyka partnerów współrealizujących projekt (jeśli dotyczy)

(tabelę należy powielić w zależności od liczby podmiotów uczestniczących w realizacji projekt)

|  |  |
| --- | --- |
| **Pełna nazwa podmiotu** |  |
| **Adres** |  |
| **Numer NIP** |  |
| **Numer REGON** |  |
| **Status prawny** |  |
| **Krótka charakterystyka działalności** |  |

##### Dane osób do kontaktu

Należy wskazać osobę/osoby, które będą mogły wyjaśnić wątpliwości powstałe w wyniku oceny Studium Wykonalności.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Osoba 1** | **Osoba 2** |
| **1. Imię i nazwisko** |  |  |
| **2. Adres** |  |  |
| **3. Nazwa pracodawcy** |  |  |
| **4. Zajmowane stanowisko** |  |  |
| **5. Numer telefonu** |  |  |
| **6. Adres e-mail** |  |  |

##### Dane autora sporządzającego Studium Wykonalności

Jeśli niniejszy dokument został przygotowany samodzielnie przez Wnioskodawcę, to tabelę należy pozostawić niewypełnioną (wpisać: nie dotyczy). Jeśli natomiast korzystano z pomocy innej osoby (innych osób) lub firmy, należy podać jej (ich) dane.

|  |  |
| --- | --- |
| **1. Imię i nazwisko autora** |  |
| **2. Nazwa firmy** |  |
| **3. Adres** |  |
| **4. Numer telefonu kontaktowego, adres  e-mail** |  |

1. Identyfikacja projektu
   1. Projekt i jego otoczenie

|  |  |
| --- | --- |
| **Opis przedmiotu projektu** | Należy opisać, co będzie realizowane w ramach projektu (ogólnie), jakie wyróżniono etapy realizacji projektu z wyszczególnieniem poszczególnych elementów projektu, jakie będą efekty rzeczowe projektu, jakie zmiany nastąpią w stosunku do stanu obecnego. Opis projektu przedstawiony w studium wykonalności powinien stanowić rozwinięcie opisu zawartego w formularzu wniosku o dofinansowanie  i pkt. I.8 Studium. |
| **Lokalizacja projektu** | Należy wskazać lokalizację inwestycji. Opis powinien być, w miarę możliwości, uzupełniony mapką przedstawiającą przepływy pojazdów komunikacji publicznej / środków transportu w całym układzie komunikacyjnym z zaznaczeniem miejsc docelowych (powiązań z obiektami infrastrukturalnymi, szkołami, miejscami pracy itp.)  i wielkości globalnych przepływów towarów lub osób  w wyszczególnionych kierunkach rok po zakończeniu inwestycji. |
| **Typ projektu** | Należy wpisać zgodnie z Uszczegółowieniem WRPO 2014+, wskazując na kompleksowość realizowanego projektu. |
| **Stan istniejący** | Analiza stanu istniejącego powinna przedstawić aktualne potrzeby związane z użytkowaniem systemu i infrastruktury transportowej w mieście/aglomeracji/ na głównych osiach dojazdowych do miasta i/lub aglomeracji o znaczeniu regionalnym (np. dostępność transportowa regionu, zatory, itp.). Powinno to pozwolić na jednoznaczną identyfikację potrzeb transportowych, jakie projekt ma zaspokoić.  Analiza stanu istniejącego powinna przedstawić aktualne problemy związane z użytkowaniem danego systemu transportowego.  Analiza istniejącego systemu transportu powinna obejmować, między innymi:   * podaż na usługi transportowe (według środków transportu),  w tym parametry techniczne, stan aktywów (infrastruktury  i taboru), informacje ilościowe dotyczące eksploatacji (w tym poziomu usług), itd.; * popyt na usługi transportowe (w tym parametry ilościowe ruchu – np. całkowity ruch, ruch według środków transportu, wskaźnik mobilności, udział modalny, itp.), * stan infrastruktury (w przypadku planowanej przebudowy, rozbudowy czy modernizacji istniejącej infrastruktury liniowej czy punktowej).   Szczegółowość danych w tym opisie powinna służyć charakterystyce stanu istniejącego. Pełne analizy ruchu na potrzeby obliczenia kosztów i korzyści społecznych należy przedstawić w pkt. VIII Studium Wykonalności. |
| **Uzasadnienie potrzeby realizacji projektu** | Należy uzasadnić potrzebę realizacji projektu, w tym m.in. opisać istniejącą konkurencję, zapotrzebowanie na produkt/usługę powstałą w wyniku realizacji przedsięwzięcia, zidentyfikowane problemy/potrzeby Wnioskodawcy. Ponadto należy wskazać, czy przed rozpoczęciem realizacji inwestycji przeprowadzono analizy / badania, z których wynika zapotrzebowanie na produkty/usługi powstałe w wyniku realizacji projektu. |
| **Wartość dodana projektu, w szczególności korzyści społeczno – gospodarcze dla regionu i społeczności lokalnej** | Należy opisać w jaki sposób projekt będzie oddziaływał na społeczność lokalną, otoczenie gospodarcze i społeczne. Należy wskazać, czy projekt przewiduje dalszy rozwój infrastruktury, możliwości udoskonalania wytworzonej infrastruktury i dalsze dostosowywanie jej do potrzeb użytkowników. |
| **Informacja o podmiotach działających na terenie aktywizacji gospodarczej objętym wnioskiem** | W tym miejscu należy wskazać jakiego typu podmioty działają na terenach aktywizacji gospodarczej objętych wnioskiem (wymienić branże, wskazać wielkość istniejących firm: np. liczba zatrudnionych). Ile podmiotów tam działających reprezentuje kapitał zagraniczny. |
| **Projekt ma charakter rewitalizacyjny\***  *\*(dotyczy projektów rewitalizacyjnych, które zostaną dofinansowane ze środków budżetu państwa na mocy zapisów Kontraktu Terytorialnego dla województwa wielkopolskiego. Środki budżetu państwa nie mogą być przeznaczone na realizacje projektów objętych regułami pomocy publicznej, pomocy de minimis lub projektów generujących dochód w rozumieniu art. 61 rozporządzenia 1303/2013 ze zm.)* | **Projekt rewitalizacyjny** to projekt **wynikający z programu rewitalizacji,** tj. zaplanowany w programie rewitalizacji i ukierunkowany na osiągnięcie jego celów albo logicznie powiązany z treścią i celami programu rewitalizacji. Wynikanie projektu rewitalizacyjnego z programu rewitalizacji oznacza wskazanie (wymienienie) go wprost w programie rewitalizacji albo określenie go w ogólnym (zbiorczym) opisie innych, uzupełniających rodzajów działań rewitalizacyjnych.  Co do zasady **projekty rewitalizacyjne realizowane są na obszarach rewitalizacji**. Do objęcia wsparciem można jednak dopuszczać także projekty rewitalizacyjne zlokalizowane poza tym obszarem, jeśli służą one realizacji celów wynikających z programu rewitalizacji. Takie przypadki wymagają szerszego uzasadnienia i wskazania siły tych powiązań i efektywności oddziaływania danego projektu rewitalizacyjnego.  **Program rewitalizacji, do którego odnosi się projekt, powinien zostać zweryfikowany przez IZ WRPO+ i zostać wpisany do Wykazu programów rewitalizacji gmin województwa wielkopolskiego na podstawie uchwały Zarządu Województwa Wielkopolskiego.**  W tym punkcie należy wskazać czy projekt wpisuje się w opracowany i przyjęty program rewitalizacji mogący dotyczyć różnego poziomu organizacyjno / terytorialnego, który:  – zawiera diagnozę wyznaczającą obszar zdegradowany oraz rewitalizowany wraz ze zdefiniowanymi jego problemami,  – zawiera prezentację i dobór narzędzi i interwencji do potrzeb  i uwarunkowań danego obszaru,  – zawiera wyszczególnienie synchronizowanych i uzupełniających się działań w sferze społecznej, gospodarczej i przestrzennej,  – zawiera ustaloną hierarchę potrzeb w zakresie działań rewitalizacyjnych,  – realizuje wynikającą z art. 5 rozporządzenia 1303/2013 zasadę partnerstwa służącą łączeniu szerszego grona partnerów,  – stanowi element całościowej wizji rozwoju danego obszaru.  Czy projekt zachowuje logikę interwencji w zakresie rewitalizacji? Czy projekt wpływa na wyprowadzenie danego obszaru z degradacji, etc.?  W związku z powyższym Wnioskodawca powinien wskazać program rewitalizacji, z którym koresponduje projekt, wykazać i opisać wyszczególnione powyżej elementy programu w powiązaniu z realizowanym projektem, ze wskazaniem i uzasadnieniem podjętych działań niezbędnych do rozwoju gospodarczego i rozwiązujących występujące problemy społeczne. |

* 1. Zgodność projektu z dokumentami strategicznymi i programowymi

|  |  |
| --- | --- |
| **Zgodność z aktualną Strategią rozwoju województwa wielkopolskiego** | Projekt powinien być zgodny z aktualną Strategią rozwoju województwa wielkopolskiego. Należy przedstawić zgodność przedsięwzięcia z celami strategicznymi oraz szczegółowo opisać, w jaki sposób projekt wpłynie na osiągniecie wskazanych celów Strategii. |
| **Wpływ projektu na realizację celów Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu Europa 2020** | Należy opisać, w jaki sposób projekt wpisuje się w cele i założenia Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju, sprzyjającego włączeniu społecznemu Europa 2020. |
| **Zgodność ze Strategią Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030)** | W opisie należy odnieść się do konkretnych zapisów z podanego w kryterium dokumentu, w które wpisuje się realizowany projekt. |
| |  | | --- | | **Przedsięwzięcie jest zgodne z kompleksowym planem gospodarki niskoemisyjnej lub innym dokumentem równoważnym** | | Należy określić zgodność projektu z opracowanym planem gospodarki niskoemisyjnym (lub równoważnym dokumentem) dla obszaru, na którym realizowana będzie inwestycja. |
| **Projekt jest zgodny z *Programem ochrony powietrza* (przekroczenie dopuszczalnych stężeń benzo(a)pirenu i / lub pyłu zawieszonego PM10)** | Należy określić zgodność projektu z *Programem ochrony powietrza*. |
| **Wpływ projektu na wdrażanie zasad horyzontalnych** | W tym punkcie należy wskazać jaki jest wpływ projektu na polityki horyzontalne UE, czy jest związany z finansowaniem przedsięwzięć minimalizujących negatywne oddziaływanie człowieka na środowisko.  Zakres realizacji zasad horyzontalnych obejmuje:   * **zrównoważony rozwój** (zgodność projektu z zasadą zrównoważonego rozwoju dotyczy takich obszarów jak: przestrzeganie wymogów ochrony środowiska, efektywne gospodarowanie zasobami, dostosowanie do zmian klimatu i łagodzenie jego skutków, zachowanie różnorodności biologicznej, odporność na klęski żywiołowe oraz zapobieganie ryzyku i zarządzanie ryzykiem związanym z ochroną środowiska), * **polityka społeczeństwa informacyjnego** (realizacja polityki społeczeństwa informacyjnego polega na upowszechnianiu nowoczesnych technologii informacyjnych w życiu codziennym obywateli, przedsiębiorstw i administracji publicznej), * **zachowanie zasad polityki przestrzennej** (czy inwestycja uwzględnia czynniki kształtowania przestrzeni, w szczególności, czy inwestycja dotyczy ponownego wykorzystania terenów, np. poprzemysłowych, zdegradowanych, powojskowych (tzw. inwestycje typu brown-field), dopasowanie inwestycji do otoczenia z poszanowaniem kontekstu przyrodniczego, kulturowego i społecznego), * **deinstytucjonalizacja** (proces przejścia od opieki instytucjonalnej do usług świadczonych w lokalnej społeczności, realizowany zgodnie z „Ogólnopolskimi wytycznymi dotyczącymi przejścia od opieki instytucjonalnej do opieki świadczonej na poziomie lokalnych społeczności”).   Udowadniając pozytywny wpływ na ww. zasady horyzontalne, należy wskazać konkretne zastosowanie danej zasady w praktyce - w wyniku realizacji danego projektu. **Pozytywny wpływ na promowanie równości szans kobiet i mężczyzn oraz zapobieganie dyskryminacji jest warunkiem obligatoryjnym (dostępu).** |

* 1. Komplementarność projektu

Komplementarność projektów to ich dopełnianie się prowadzące do realizacji określonego celu. Do uznania projektów za komplementarne nie jest wystarczające spełnienie przesłanki takiego samego lub wspólnego celu, gdyż ten warunek może być wypełniony w odniesieniu do projektów konkurujących ze sobą. Warunkiem koniecznym do określenia projektów jako komplementarne jest ich uzupełniający się charakter, wykluczający powielanie się działań.

Należy wykazać komplementarność co najmniej w zakresie tematyki i obszaru realizacji projektu   
w odniesieniu do innych adekwatnych projektów, działań itp. w ramach Programu Operacyjnego – WRPO 2014+, innych Programów Operacyjnych, innych projektów finansowanych ze środków europejskich, krajowych oraz własnych.

Należy również wskazać powiazanie projektu z innymi przedsięwzięciami, zarówno tymi zrealizowanymi, jak też z tymi, które są w trakcie realizacji, względnie z tymi, które dopiero uzyskały dofinansowanie. Dotyczy to projektów realizowanych przez beneficjenta, partnerów lub inne podmioty.

**Projekty komplementarne**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tytuł projektu (zakres)** | **Wartość całkowita** | **Źródła i wartość dofinansowania** | **Okres realizacji** | **Uzasadnienie związku z projektem** |
|  |  |  |  |  |

1. Logika interwencji
   1. Cel / cele projektu

|  |  |
| --- | --- |
| **Cel/cele projektu** | Cele projektu należy określić w ścisłej relacji do potrzeb, jak określono w analizie stanu istniejącego.  Określanie celów projektu powinno polegać na przedstawieniu od jednego do kilku realnych i konkretnych celów. Cele projektu powinny zostać określone w oparciu o analizę potrzeb danego środowiska gospodarczo – społecznego, z uwzględnieniem zjawisk najbardziej adekwatnych do skali oddziaływania projektu.  Na ogół projekty z zakresu transportu publicznego mają na celu stworzenie zrównoważonego systemu transportowego na danym obszarze poprzez zwiększenie roli transportu publicznego. Powinno się to przełożyć na poprawę warunków podróży pasażerów, np. pod względem czasu, komfortu, dostępności, itp. Typowe cele projektu transportu publicznego to, między innymi:   * skrócenie czasu podróży pasażerów, * zwiększenie modalnego udziału transportu publicznego w odniesieniu do wariantu bezinwestycyjnego i ewentualnie, w kategoriach bezwzględnych, * zwiększenie płynności ruchu pojazdów transportu publicznego i zlikwidowanie przeszkód w ruchu, * zwiększenie integracji różnych środków transportu (dzięki czemu multimodalne podróże staną się łatwiejsze dla użytkowników), * zwiększenie dostępności na szczeblu regionów, aglomeracji i miast, * zwiększenie bezpieczeństwa podróżnych, * zwiększenie dostępności dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej (tymczasowej lub stałej), * zwiększenie komfortu podróży, * zmniejszenie kosztów obsługi i utrzymania infrastruktury i taboru transportu publicznego, * zmniejszenie liczby wypadków drogowych, * zmniejszenie całościowego oddziaływania systemu transportowego na ochronę środowiska/klimat. |

* 1. Wskaźniki osiągnięć

Zasady przedstawiania wskaźników muszą być zgodne z zasadami ujmowania wskaźników we wniosku   
o dofinansowanie. Należy zwrócić uwagę, aby tabele zaprezentowane w Studium Wykonalności były identyczne z tabelami z wniosku o dofinansowanie.

Planowane efekty rzeczowe (produkty) uzyskane w wyniku realizacji projekt

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Wskaźniki kluczowe** | **Jednostki miary** | **Źródło danych** | **Lata realizacji** | | | **suma** |
| …… r. | …… r. | …… r. |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Wskaźniki specyficzne dla programu** | **Jednostki miary** | **Źródło danych** | **Lata realizacji** | | | **suma** |
| …… r. | …… r. | …… r. |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Wskaźniki specyficzne dla projektu** | **Jednostki miary** | **Źródło danych** | **Lata realizacji** | | | **suma** |
| …… r. | …… r. | …… r. |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |

Planowane rezultaty realizacji projektu – bezpośredni wpływ na otoczenie

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Wskaźniki kluczowe** | **Jednostki miary** | **Źródło danych** | **Rok bazowy** | **Rok docelowy** |
| …… r. | …… r. |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Wskaźniki specyficzne dla programu** | **Jednostki miary** | **Źródło danych** | **Rok bazowy** | **Rok docelowy** |
| …… r. | …… r. |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Wskaźniki specyficzne dla projektu** | **Jednostki miary** | **Źródło danych** | **Rok bazowy** | **Rok docelowy** |
| …… r. | …… r. |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

1. Analiza instytucjonalna i prawna inwestycji

**Analiza instytucjonalna** ma na celuopis bezpośrednich i pośrednich beneficjentów projektu oraz problemów ich dotykających, oraz instytucji/osób zaangażowanych w realizację projektu, podział zadań   
i odpowiedzialności, opis innych organizacji zaangażowanych w realizację projektu lub na które realizacja projektu będzie miała oddziaływanie, ewentualne powiązanie z innymi podmiotami, ewentualne rozwiązania dotyczące udostępniania wybudowanej infrastruktury podmiotom trzecim. Ponadto należy określić kto będzie pełnił funkcję zamawiającego oraz kto stanie się właścicielem inwestycji finansowanej ze środków EFRR po jej zakończeniu.

**Analiza prawna** przedstawia kwestie prawne związane z realizacją projektu, tj. kwestie dotyczące pomocy publicznej, własności gruntu/obiektów - gdzie będzie realizowany projekt i warunków przeprowadzenia inwestycji.

* 1. Analiza instytucjonalna

|  |  |
| --- | --- |
| **Określenie beneficjentów końcowych projektu (analiza popytu)** | Należy zidentyfikować odbiorców projektu (beneficjentów końcowych projektu). Ważne jest także określenie potrzeb odbiorców projektu.  Należy przedstawić realne prognozy (gdy istnieją – potwierdzone wykonaniem konkretnych badań, dostępnymi danymi statystycznymi, itp.) określające przyszłe zainteresowanie produktami/usługami oferowanymi przez zrealizowany projekt, obejmujące zmiany jakościowe w zakresie realizowanej inwestycji. |
| **Instytucje zaangażowane w realizację projektu** | W przypadku partnerstwa w stosunku do Wnioskodawcy/Partnera Wiodącego, podmiotu eksploatującego i innych zaangażowanych  w realizację projektu podmiotów, należy podać ich role, podział zadań  i obowiązków, które będą realizować w ramach projektu, a także określić zakres ich odpowiedzialności (w tym organizacyjnej i finansowej). Dodatkowo w przypadku partnerstwa projektowego należy podać podstawę jego zawarcia i cel utworzenia. Należy przedstawić informację odnośnie spełnienia wymagań dotyczących sposobu wyłonienia partnera  w kontekście zapisów ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020.  Podobnie w przypadku projektów realizowanych w PPP (projekty hybrydowe) należy podać role, podział zadań i obowiązków, które będą realizować w ramach projektu, a także określić zakres ich odpowiedzialności (w tym organizacyjnej i finansowej) oraz podział ryzyk. |
| **Zdolność organizacyjna** | Należy udowodnić zdolność organizacyjną (prawną, instytucjonalną)  i finansową do wdrożenia projektu. Punkt ten powinien przede wszystkim odpowiedzieć na pytanie: Czy zdolność instytucjonalna Beneficjenta gwarantuje sprawną realizację projektu (doświadczenie, struktura organizacyjna, zaplecze techniczne, kadra zaangażowana w realizację  i obsługę projektu)?  Opispowinien także zawierać informacje na temat:  - innych organizacji, na które realizacja projektu będzie oddziaływać,  - ewentualnych powiązań z innymi podmiotami.  Ponadto należy zdefiniować podmiot, który po zakończeniu inwestycji będzie zajmował się eksploatacją i utrzymaniem rezultatów projektu.  Nie należy podawać szczegółowych danych osobowych. |
| **Ocena długoterminowej trwałości finansowo – instytucjonalnej projektu** | Ocena długoterminowej trwałości finansowo - instytucjonalnej projektu oznacza, iż projekt musi spełniać kryteria i normy obowiązujące w Unii Europejskiej. W podpunkcie należy opisać (wraz z załączeniem odpowiednich dokumentów uwierzytelniających opisany stan rzeczy):   * kto stanie się właścicielem inwestycji po zakończeniu fazy inwestycyjnej, * kto odpowiedzialny będzie za utrzymanie i eksploatację inwestycji, * zakładany sposób finansowania Wnioskodawcy/operatora od daty płatności końcowej na rzecz Wnioskodawcy przez okres 5 lub 3 lat  (3 lat w przypadku MŚP), * relacje prawne i finansowe jednostki użytkującej infrastrukturę z Wnioskodawcą, * sposób eksploatacji i finansowania majątku, który powstanie dzięki realizacji projektu, uregulowany w odrębnych dokumentach sposób przekazania powstałej infrastruktury (umowa podpisana pomiędzy Wnioskodawcą a operatorem). |

* 1. Analiza prawna

|  |  |
| --- | --- |
| **Prawna wykonalność inwestycji (w tym PPP i udzielanie zamówień publicznych)** | W przypadku projektów inwestycyjnych beneficjentem projektu jest instytucja, która będzie stroną kontraktu podpisanego z Wykonawcą.  W punkcie tym należy określić, kto będzie pełnił funkcję Zamawiającego. Należy również określić czy i w jaki sposób wybrany będzie inżynier/menadżer projektu.  Procedura wyboru wykonawcy projektu (dostawca usług lub produktów, wykonawca robót budowlanych) musi odbyć się zgodnie z przepisami ustawy Prawo zamówień publicznych. Jest to m.in. warunek by środki wydatkowane na realizację projektu mogły zostać uznane za koszty kwalifikowalne.  W opisie proszę także wskazać, jaki jest stan zaawansowania prac nad projektem.  W przypadku projektów realizowanych w formule PPP (projekty hybrydowe) proszę opisać jego specyfikę (model), odnosząc się do odpowiedniej analizy przedrealizacyjnej. Analiza taka powinna wykazać, że – przy określonych założeniach – realizacja projektu w modelu PPP może być korzystniejsza niż jego realizacja w modelu tradycyjnym. Analiza przedrealizacyjna powinna mieć charakter kompleksowy i dotyczyć aspektów prawnych, ekonomiczno-finansowych oraz technicznych planowanego projektu. |
| **Zgodność podstawowych parametrów technicznych z obowiązującymi aktami prawnymi dotyczącymi realizowanej inwestycji** | Projekt musi być zgodny z wszystkimi obowiązującymi przepisami unijnymi / krajowymi / na poziomie województwa, które mają zastosowanie przy jego realizacji (w tym m.in. z Prawem budowlanym, Prawem zamówień publicznych, Ustawą o rachunkowości, Ustawą o podatku od towarów i usług, Ustawą o podatku dochodowym od osób prawnych, Ustawą o podatku dochodowym od osób fizycznych, Kodeksem spółek handlowych, Ustawą o swobodzie działalności gospodarczej). Ponadto mając na uwadze Dyrektywę Rady  96/53/WE tzw. dyrektywę naciskową, obligatoryjne jest dostosowanie drogi (gminnej, powiatowej, wojewódzkiej) do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Wymóg przystosowania dróg do nośności wynoszącej 11,5 t na oś nie musi mieć zastosowania do dróg, które nie są przeznaczone dla ruchu długich i ciężkich pojazdów, takich jak drogi w centrach miast, małe wioski lub miejsca o szczególnym znaczeniu przyrodniczym. |

**Uwarunkowania wynikające z procedur prawa budowlanego i zagospodarowania przestrzennego (jeśli dotyczy)**

Należy przedstawić informację czy i jaki tytuł prawny posiada Wnioskodawca do dysponowania nieruchomościami, na których realizowane będą roboty budowlane lub inne prace w ramach projektu.

Należy wymienić wszystkie nieruchomości (działki), na których realizowany będzie projekt z podaniem tytułu do dysponowania daną nieruchomością (działką). Jeżeli Wnioskodawca posiada pozwolenie na budowę / zgłoszenie budowy, należy wymienić nieruchomości (numery działek) dla każdego z posiadanych pozwoleń / zgłoszeń odrębnie, z podaniem posiadanego tytułu do dysponowania daną nieruchomością (działką).   
W przypadku inwestycji liniowych (np. nowej nitki transportu miejskiego) nie ma konieczności opisywania sytuacji prawnej każdej z działek, przy czym należy opisać każdą sytuację specyficzną: np. związaną   
z uzyskaniem prawa do wejścia na teren nieruchomości w drodze decyzji administracyjnej w związku ze sprzeciwem właściciela.

Należy również ustosunkować się do przypadków, gdy realizacja inwestycji wymaga:

* przeprowadzenia wykupów nieruchomości. Konieczne jest wówczas określenie podstawy przyjętej wyceny (operatu sporządzonego przez rzeczoznawcę).
* podpisania umów najmu/dzierżawy z właścicielem nieruchomości. Należy przy tym jednoznacznie opisać, czy nieruchomość wymaga jedynie czasowego zajęcia na okres realizacji robót w ramach projektu, czy też konieczne jest podpisanie długoterminowej umowy najmu co najmniej na okres realizacji projektu i jego trwałości.

Należy jednoznacznie określić tytuł prawny do nieruchomości.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Prawo do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane i/lub cele projektu** | Wypełnić zgodnie z oświadczeniem o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane, będącym załącznikiem do wniosku; jeżeli dotyczy. | | |
| **Pozwolenie na budowę / zgłoszenie budowy (jeśli dotyczy*)*** | **Numer** | **Wydane przez** | |
| **……** |  |  | |
| **……** |  |  | |
| **Konieczność wykupu, najmu nieruchomości** | Jeśli dotyczy | | |
| **Uzgodnienia z innymi podmiotami** | Jeśli dotyczy | | |
| **Inne uwarunkowania prawne** | **Pozwolenie / decyzja / inny dokument** | **Podstawa prawna** | **Data uzyskania / planowana data uzyskania** |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

**Uwarunkowania wynikające z innych przepisów prawa z zakresu tematyki projektu (jeśli dotyczy)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Umowa o świadczenie usług publicznych (PSC)** | Wspólnym mianownikiem, który określa usługi transportowe oraz stosunki pomiędzy organizatorem i operatorem transportu jest ***umowa o świadczenie usług publicznych (PSC)***. Ten dokument, niezależnie od charakteru i formy prawnej, określa zakres usług, wymaganą jakość i środki kontroli tej jakości, poziom opłat za usługi oraz podział praw, zobowiązań i ryzyka pomiędzy stronami. Najważniejszą rolą PSC jest zapewnienie długoterminowej stabilności i przewidywalności usług transportowych.  Przepisy umów o świadczenie usług publicznych powinny być zgodne z prawem krajowym (ustawa o publicznym transporcie zbiorowym) oraz z prawem wspólnotowym (w szczególności z rozporządzeniem nr 1370/2007), jak również z krajowymi standardami w zakresie opodatkowania  i rachunkowości.  W tym punkcie Wnioskodawca powinien wykazać m.in, że:   * zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, bądź zamierza dokonać wyboru operatora w sposób określony w Wytycznych  w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym i ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, * umowa zawarta między organizatorem i operatorem transportu publicznego spełnia wymogi określone w przepisach prawa, a sposób obliczania rekompensaty jest zgodny z przywołanym powyżej rozporządzeniem nr 1370/2007. Przyjęty sposób obliczania rekompensaty zapewnia, że w wyniku przyznania pomocy unijnej nie wystąpi nadmierne wynagrodzenie operatora. * umowa o świadczenie usług publicznych zawiera ustalenia przewidujące regularne kontrole w trakcie okresu jej obowiązywania w celu wykrywania na wczesnym etapie sytuacji mogących prowadzić do przyznania nadmiernej rekompensaty oraz zapobiegania im,  w szczególności w przypadku umów długoterminowych. Organizator jest zobowiązany do sprawdzenia przestrzegania warunków umowy o świadczenie usług publicznych w trakcie całego okresu jej obowiązywania, * umowa definiuje role i obowiązki stron, które mają kluczowe znaczenie dla określenia właściwych przepływów pieniężnych pomiędzy władzami odpowiedzialnymi za transport, operatorem transportu i ewentualnie innymi podmiotami zaangażowanymi  w świadczenie usług.   **Ponadto Wnioskodawca powinien wykazać, że** zakupione aktywa projektu będą przeznaczone do usług, które są objęte umową o świadczenie usług publicznych, a przewidywana wielkość projektu, wymagany rodzaj aktywów projektu i ich funkcjonalność są odpowiednie z punktu widzenia zakresu świadczonych usług publicznych. |

* 1. Występowanie pomocy publicznej

W tej części wymagane jest przeprowadzenie analizy występowania pomocy publicznej w projekcie.

Badanie występowania pomocy publicznej jest niejednokrotnie kwestią złożoną, dlatego niniejszej części nie należy traktować jako jednoznacznej wykładni jej występowania. W wielu przypadkach konieczna będzie pogłębiona analiza.

W przypadku projektów, których elementem jest zakup niskoemisyjnego taboru dla transportu publicznego, nie wyklucza się wystąpienia pomocy publicznej, dlatego też należy zwrócić uwagę na przepisy prawa polskiego i unijnego (w tym w szczególności rozporządzenia nr 1370/2007).

Analizując możliwość wystąpienia w projekcie pomocy publicznej należy oprzeć się o zapisy Rozdziału 6 *Wytycznych w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym*.

Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych w transporcie stanowi pomoc publiczną zgodną   
z zasadami rynku wewnętrznego na podstawie art. 93 TFUE i nie podlega obowiązkowi notyfikacji, o ile przy jej udzielaniu zachowane zostały wszystkie zasady wynikające z rozporządzenia 1370/2007 albo przed   
3 grudnia 2009 r. z rozporządzenia nr 1191/69. Na Wnioskodawcy spoczywa obowiązek wykazania, że sposób powierzenia świadczenia usług publicznych operatorowi jest zgodny z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa krajowego, a sposób ustalania i przekazywania operatorowi rekompensaty jest zgodny z postanowieniami załącznika do rozporządzenia 1370/2007, a co za tym idzie pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym. Reguły określone w tym Załączniku, powinny być ściśle respektowane w odniesieniu do wykonywania usługi publicznej przez jednostkę samorządu terytorialnego (za pomocą samorządowego zakładu budżetowego), bezpośredniego powierzenia tej usługi podmiotowi wewnętrznemu, bezpośredniego powierzenia tej usługi na podstawie art. 5 ust. 4, 5 i 6 rozporządzenia   
nr 1370/2007 (patrz pkt 1 Załącznika do rozporządzenia nr 1370/2007 oraz art. 22 ust. 1 pkt 1, 3 i 4 w zw. z art. 22 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

Dla pozostałych typów projektów należy zbadać, czy planowane wsparcie stanowi pomoc publiczną   
w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, a Wnioskodawca jest traktowany jako przedsiębiorca o którym mowa   
w przytoczonym artykule. Pojęcie „przedsiębiorstwa” zdefiniowane jest w art. 1 zał. 1 *rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu.* Zgodnie z ww. przepisem, „*za przedsiębiorstwo uważa się podmiot prowadzący działalność gospodarczą bez względu na jego formę prawną. Zalicza się tu w szczególności osoby prowadzące działalność na własny rachunek oraz firmy rodzinne zajmujące się rzemiosłem lub inną działalnością, a także spółki lub stowarzyszenia prowadzące regularną działalność gospodarczą.”*

Zgodnie z przepisem **art. 107 ust. 1 TFUE**, wsparcie finansowe dla podmiotu **prowadzącego działalność gospodarczą** stanowi pomoc publiczną, jeżeli jednocześnie spełnione są następujące warunki:

1. Udzielane jest ono z **budżetu** **państwa lub z innych środków publicznych**,
2. Przedsiębiorstwo uzyskuje **przysporzenie na warunkach korzystniejszych od oferowanych na rynku**,
3. Ma charakter **selektywny** (uprzywilejowuje określone przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa albo produkcję określonych towarów),
4. **Grozi zakłóceniem lub zakłóca konkurencję** oraz **wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi UE**.

W celu rozstrzygnięcia, czy konkretne wsparcie finansowe stanowi pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, należy dokonać analizy, czy w konkretnym przypadku zostały spełnione wszystkie powyżej wymienione przesłanki. Jeżeli z przedstawionej analizy wynika, iż przynajmniej jedna z ww. przesłanek nie została spełniona, pomoc publiczna nie wystąpi.

1. Analiza wykonalności
   1. Analiza wariantów inwestycyjnych

Analiza ma na celu porównanie i ocenę możliwych do zastosowania rozwiązań. Ocenie należy poddać wariant bezinwestycyjny „zaniechanie inwestycji” oraz co najmniej dwa warianty inwestycyjne.   
Na Wnioskodawcy spoczywa obowiązek wykazania, że wybrany przez niego wariant realizacji projektu reprezentuje najlepsze rozwiązanie spośród innych możliwych alternatywnych rozwiązań.

Analiza techniczna i/lub technologiczna powinna wykazać, że zaproponowane rozwiązanie jest:

* wykonalne pod względem technicznym i/lub technologicznym,
* zgodne z najlepszą praktyką w danej dziedzinie,
* optymalne pod względem zaspokojenia popytu ze strony użytkowników,
* jest zgodne z obowiązującymi normami prawnymi.

Po przeanalizowaniu alternatywnych opcji technicznych należy uzasadnić wybór wariantu wybranego do realizacji.

Na pierwszym etapie analizy wariantów należy dokonać oceny wszelkich możliwych środków, które realnie mogą przyczynić się do osiągnięcia celów. Do celu **strategicznej analizy wariantów** należy dokonać identyfikacji wariantów spośród całościowego i multimodalnego zakresu możliwych działań, jakie należy podjąć, z uwzględnieniem środków organizacyjnych, operacyjnych oraz infrastrukturalnych. Na pierwszym etapie, tj. strategicznej analizie wariantów, należy skupić się na analizie wszelkich możliwych rozwiązań   
i dokonać identyfikacji tych, które z uwzględnieniem dostępnych środków organizacyjnych, operacyjnych oraz infrastrukturalnych pozwolą osiągnąć założony cel. Co do zasady ocena ta opiera się na kryteriach jakościowych i może przyjąć formę np. analizy wielokryterialnej.

Po zidentyfikowaniu wariantów strategicznych na kolejnym etapie należy dokonać **analizy rozwiązań technicznych**, i technologicznych każdego z wybranych wariantów. Co do zasady porównanie to opiera się na miarach ilościowych. Dla każdego wybranego wariantu inwestycyjnego (przynajmniej dwóch) należy przeprowadzić analizę kosztów i korzyści, aby umożliwić porównanie inwestycji o różnych rozwiązaniach technologicznych, wielkości, przebiegu itp.

W przypadku miejskich, aglomeracyjnych, regionalnych projektów transportowych, analiza wybranych wariantów powinna opierać się na:

• Modelowaniu popytu na transport;

• Najlepszym dostępnym szacowanym nakładzie inwestycji;

• Najlepszych dostępnych szacowanych kosztach eksploatacji i utrzymania.

Najlepsze wybrane warianty należy opisać z podaniem kluczowych parametrów technicznych   
i operacyjnych.

**UWAGA:**

Tabor transportu publicznego spełnia: najwyższe standardy emisyjne (jako dopuszczalne wielkości emisji zanieczyszczeń do środowiska)/efektywnego wykorzystania energii.

Nie jest możliwe realizowanie projektów dopuszczających zakup pojazdów zasilanych dieslem EURO-6.

Zgodnie z definicją zawartą w Krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (oraz w rozumieniu dyrektywy 2014/94/UE), paliwa alternatywne to paliwa lub źródła energii elektrycznej wykorzystywane do napędu silników pojazdów samochodowych lub jednostek pływających będące przynajmniej częściowo substytutem dla źródeł energii w transporcie pochodzących z surowej ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, które mogą potencjalnie przyczynić się do wzrostu neutralności klimatycznej transportu i poprawy ekologiczności sektora transportu. Są to w szczególności: energia elektryczna, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), skroplony gaz ziemny (LNG) lub gaz płynny (LPG).

**Instytucja Zarządzająca WRPO 2014+ będzie kierować się również czynnikami opłacalności ekonomicznej i efektywności.** W uzasadnionych przypadkach, tzn. tam gdzie inwestycje np. w tabor bezemisyjny lub zasilany paliwami alternatywnymi byłyby całkowicie nieuzasadnione, możliwe jest realizowanie projektów dotyczących pojazdów z silnikami hybrydowymi łączącymi paliwo diesel oraz elektryczne. Tego typu rozwiązania powinny być jednakże ograniczane do niezbędnego minimum. Ponadto zakupiony tabor autobusowy musi być przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Ważne jest zapewnienie spójności pomiędzy analizą wariantów przeprowadzoną w ramach analizy kosztów i korzyści, a analizą wykonaną na potrzeby Oceny Oddziaływania na Środowisko (OOŚ). Te analizy mogą być przeprowadzone na różnych etapach cyklu przygotowywania projektu. Konieczne jest jednak zapewnienie, że w OOŚ zostały uwzględnione wszystkie wybrane warianty lub co najmniej, że wybrane warianty są zgodne w zakresie przepisów dotyczących ochrony środowiska, tak aby można było porównywać aspekty środowiskowe, ekonomiczne i finansowe.

* 1. Opis wybranego wariantu inwestycyjnego

Opisując wybrane rozwiązanie technologiczne należy skupić się na ogólnej charakterystyce, wskazując m.in. parametry techniczne kupowanych środków transportu, powierzchnię i liczbę miejsc postojowych budowanych obiektów P&R, B&R, technologię wykonania poszczególnych obiektów, parametry opisujące systemy zarządzania i organizacji ruchu, itp., a także wymienić wszelkie inne specyficzne dla każdego   
z typów projektów miary, opisujące w sposób zrozumiały i wyczerpujący stronę techniczną projektu. Dodatkowo w opisie należy odnieść się do spełnienia warunków Dyrektywy Rady  96/53/WE tzw. dyrektywy naciskowej, odnośnie obligatoryjnego dostosowania drogi (gminnej, powiatowej, wojewódzkiej) do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Wymóg przystosowania dróg do nośności wynoszącej 11,5 t na oś nie musi mieć zastosowania do dróg, które nie są przeznaczone dla ruchu długich i ciężkich pojazdów, takich jak drogi w centrach miast, małe wioski lub miejsca o szczególnym znaczeniu przyrodniczym.

* 1. Specyfikacja nabywanego taboru, sprzętu, urządzeń

W przypadku zakupu taboru lub innych urządzeń / sprzętu / oprogramowania należy wskazać parametry techniczne nabywanych elementów (należy zachować zgodność ze specyfikacją techniczną przedmiotu zakupu).

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa urządzenia** | **Ilość (szt.)** | **Wartość brutto (PLN)** | **Parametry techniczne** |
| 1. |  |  |  |
| 2. |  |  |  |
| 3. |  |  |  |
| … |  |  |  |
| **Razem** |  |  |  |

1. Analiza specyficzna dla sektora

Przedstawione w tym punkcie informacje i analizy muszą odnosić się do kryteriów merytorycznych oraz umożliwić osobie oceniającej odniesienie się do każdego z kryteriów.

|  |  |
| --- | --- |
| **Projekt jest bezpośrednio skierowany na poprawę stanu środowiska naturalnego** | Należy określić wpływ projektu na poprawę stanu środowiska naturalnego i wspieranie transportu czystego oraz przyjaznego środowisku w momencie przeprowadzania inwestycji, jaki i po jej zakończeniu. |
| **Projekt zakłada zwiększenie dostępności obiektu do potrzeb osób z niepełnosprawnościami** | Należy wskazać, czy projekt przewiduje działania przystosowujące infrastrukturę do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (inwestycje, które pomagają likwidować fizyczne bariery utrudniające osobom  z niepełnosprawnościami dostęp do transportu publicznego). |
| **Zakupiony tabor transportu publicznego działa na alternatywnych systemach napędowych (elektrycznych, hybrydowych, biopaliwach,napędzanych wodorem, itp.)** | Należy określić, czy w ramach projektu zostaną zakupione pojazdy napędzane alternatywnymi systemami napędowymi, jeśli tak, wówczas należy podać stosunek liczby kupowanych pojazdów napędzanych alternatywnymi systemami napędowymi do liczby pojazdów nabywanych w ramach projektu ogółem. |
| **Usprawnienie systemów transportu publicznego** | Należy określić w jaki sposób projekt wpłynie na usprawnienie systemów transportu publicznego.   * dostępność – rozumiana jako: udział mieszkańców pozostających w strefie dogodnej dostępności do linii komunikacji zbiorowej, powiązanie z innymi środkami transportu zbiorowego i indywidualnego, dyspozycyjność pojazdów, kompletność i forma informacji przekazywanych pasażerom, dogodność systemu taryfowego, czytelność i łatwość zapamiętywania układów linii i rozkładów jazdy, różnorodność oferty przewozowej; * czas podróży – obejmujący: czas dojścia, czas oczekiwania, czas jazdy, czas tracony na przesiadki; * niezawodność – rozumiana jako stabilność układu linii  i rozkładów jazdy, regularności kursowania pojazdów, punktualność kursowania pojazdów, pewność uzyskania miejsca w pojeździe, pewność osiągania celu podróży w spodziewanym czasie, elastyczność funkcjonowania (np. możliwość objazdu, wyboru powiązania alternatywnego itp.); * warunki podróży – obejmujące warunki i uciążliwość dojścia do przystanku, warunki oczekiwania na przystanku, łatwość  i sprawność wsiadania i wysiadania, wygodę w pojeździe, bezpośredniość połączeń, dogodność przesiadania się; * poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego; * inne, w zależności od elementów projektu. |
| **Integrowanie przez projekt różnych środków transportu** | Należy określić, czy w projekcie zostanie:   1. wybudowany lub zorganizowany węzeł przesiadkowy integrujący różne środki transportu (jeśli tak, proszę wskazać liczbę środków transportu), 2. stworzony system ujednoliconych opłat za przewozy dla różnych przewoźników (jeśli tak, proszę wskazać liczbę przewoźników),   c) skoordynowany rozkład jazdy dla różnych przewoźników (jeśli tak, proszę wskazać liczbę przewoźników). |
| **Efektywność kosztowa projektu** | Należy opisać, czy projekt cechuje się korzystną relacją nakładów finansowych do efektów.  W uzasadnieniu można obliczyć / podać wskaźniki (w zależności od uznania Wnioskodawcy), które mogą udowodnić efektywność kosztową. |
| **Projekt przewiduje działania podejmowane na rzecz zrównoważonej mobilności** | Należy określić, czy przedsięwzięcie uwzględnia informacje / elementy z planów zrównoważonej mobilności miejskiej, tj.:  – zapewnia takie opcje transportowe, które umożliwiają podróżnym, dostęp do kluczowych celów podróży i usług;  – wpływa pozytywnie na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki, oraz społeczności jako całości;  – poprawia wydajność i efektywność kosztową transportu osób  i towarów;  – przyczyni się do redukcji zanieczyszczenia powietrza i hałasu, redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz konsumpcji energii;  – powoduje zmniejszenie zatłoczenia miast i ograniczenie ruchu drogowego w ich centrach. |
| **Stopień innowacyjności zastosowanych rozwiązań (m.in. wykorzystanie Inteligentnych Systemów Transportowych)** | Należy wskazać stopień innowacyjności zastosowanych w projekcie rozwiązań. Poprzez innowacyjność projektu rozumiemy nie tylko jego innowacyjny charakter, ale także innowacyjne techniki zastosowane podczas budowy, materiały, itp. |

1. Analizy ruchowe

Celem badań i pomiarów jest opisanie funkcjonowania systemu transportu na danym obszarze, czynników wpływających na rynek transportu miejskiego oraz preferencji użytkowników transportu miejskiego, w tym użytkowników transportu publicznego. Informacje wynikające z tych badań będą podstawą szacunków dotyczących obecnej i przyszłej wielkości popytu na usługi transportu miejskiego, aglomeracyjnego i regionalnego, w tym zapotrzebowania na usługi sektora publicznego i ogólnego zapotrzebowania na transport.

Badania terenowe w ramach analizy popytu można podzielić na trzy grupy:

* pomiary ruchu:
* pomiary napełnienia pojazdów osobowych oraz liczby pojazdów dla transportu drogowego (zarówno transport publiczny, jak i transport indywidualny),
* pomiary wymiany pasażerów na poszczególnych przystankach (w tym przesiadki),
* pomiary czasu podróży na poszczególnych odcinkach w różnych środkach transportu,
* pomiary ruchu relacji źródło-cel,
* badania zachowań ludności na danym obszarze: obejmuje to modelowanie zjawisk ekonometrycznych obserwowanych u źródła i celu ruchu (w gospodarstwach domowych, punktach koncentracji pasażerów, np. na stacjach lub w centrach handlowych), a także zmiany mobilności w odniesieniu do budżetu czasu, celu podróży, itd.,
* badania preferencji użytkowników w odniesieniu do wyboru środka transportu na danym obszarze, których celem jest zrozumienie mechanizmów podejmowania decyzji w zależności od cech oferowanej usługi - np. natężenia, jakości i ceny oraz połączeń z innymi środkami transportu   
  (np. parking, możliwość pozostawienia roweru itp.), itp.

Wyniki analizy zachowań i preferencji użytkowników oraz pomiary ruchu powinny dostarczyć z jednej strony informacji na temat mechanizmów generacji i rozkładu ruchu w przestrzeni i w różnych dostępnych środkach transportu, z drugiej danych wyjściowych do przygotowania prawidłowych prognoz natężenia ruchu. Podstawą do wykonania analiz i prognoz ruchu jest przygotowanie aktualnego modelu ruchu.

Wyniki analizy ruchu należy przedstawić dla wariantu bezinwestycyjnego i każdego wariantu inwestycyjnego, w wartościach bezwzględnych i przyrostowych.

Dla każdego projektu należy sporządzić zestaw tabel obejmujący:

* wariant bezinwestycyjny;
* warianty projektowe: jedna tabela dla każdego badanego wariantu projektowego;
* tabele przyrostowe: dla każdego badanego wariantu tabela zawierająca porównanie tego wariantu z wariantem bezinwestycyjnym.

1. Analiza finansowa

Analiza finansowa powinna zostać sporządzona w arkuszu obliczeniowym w formacie xls lub xlsx  
z aktywnymi formułami przedstawiającymi wszelkie obliczenia finansowe. Arkusz obliczeniowy w formacie przygotowanym przez Instytucję Zarządzającą WRPO 2014+ zawiera przygotowane wzory sprawozdań finansowych, a także tabelę umożliwiającą przygotowanie analizy trwałości finansowej dla JST (opartej   
o Wieloletnią Prognozę Finansową JST). Zaleca się wykorzystanie przygotowanych wzorów sprawozdań, bez ich modyfikacji oraz stosowne powielanie w zależności od potrzeb. Do Studium Wykonalności należy załączyć arkusz obliczeniowy w formacie xls lub xlsx wersji elektronicznej (na płycie CD lub DVD) i w wersji papierowej, jako załączniki do części opisowej. W razie wątpliwości, co do kształtu zastosowanych formuł należy skontaktować się z Wydziałem Oceny Merytorycznej.

Celem analizy finansowej jest ocena inwestycji poprzez ustalenie wartości wskaźników efektywności finansowej projektu, weryfikacja trwałości finansowej projektu oraz Wnioskodawcy, a także ustalenie właściwego (maksymalnego) dofinansowania z funduszy UE (w przypadku projektów generujących dochód). Analiza finansowa dokonywana jest zazwyczaj z punktu widzenia Wnioskodawcy - właściciela infrastruktury. W przypadku analizowania projektu, w którego realizację zaangażowanych jest więcej niż jeden podmiot:

* obok Wnioskodawcy występuje operator (system Wnioskodawca – operator), przy czym operator to podmiot odpowiedzialny za eksploatację majątku powstałego lub zmodernizowanego w wyniku zrealizowanych przez Wnioskodawcę umów związanych z przeprowadzanym projektem inwestycyjnym. Operator może stać się właścicielem majątku wytworzonego w ramach powyższych umów, z poszanowaniem zasady trwałości projektu,
* występuje wiele podmiotów (system wielu podmiotów),

należy dokonać analizy skonsolidowanej całościowo pokazującej projekt.

Rekomendowane jest przeprowadzenie analizy dla projektu oddzielnie z punktu widzenia każdego z tych podmiotów tzn. ujęcie przepływów wcześniej wyliczonych dla podmiotów zaangażowanych w realizację projektu i wyeliminowanie, związanych z realizacją projektu, wzajemnych rozliczeń między nimi. Dla potrzeb dalszych analiz (analizy ekonomicznej oraz analizy ryzyka i wrażliwości) należy wykorzystywać wyniki analizy skonsolidowanej.

Zgodnie z ogólną zasadą sporządzając analizę finansową dla projektów w ramach Poddziałania 3.3.3 należy odnieść się do zaleceń zawartych w Niebieskiej Księdze – Sektor Transportu Publicznego   
w miastach, aglomeracjach, regionach.

Analizę finansową należy przeprowadzić wyłącznie dla wybranego w analizie wariantowej wariantu inwestycyjnego projektu.

* 1. Założenia do analizy finansowej

W tym punkcie należy opisać założenia przyjęte do przygotowania analizy finansowej dla projektu będącego przedmiotem Studium. Poniżej wskazano ogólne zalecenia Instytucji Zarządzającej WRPO 2014+ do przeprowadzenia analizy finansowej.

1. Punktem wyjścia projekcji finansowych są dane finansowo-księgowe podmiotów eksploatujących przedsięwzięcie/system za rok poprzedni (lub ostatni dostępny okres).
2. Dane wyjściowe do analiz powinny wynikać z dokumentów planistycznych (audyty, analizy przedrealizacyjne, projekty techniczne, kosztorysy, program funkcjonalno-użytkowy, pomiary, modele ruchu, itd.), cen rynkowych, bądź innych prognoz specyficznych dla danego sektora.
3. Analizy należy wykonywać kierując się zasadami rzetelności oraz ostrożnej wyceny.
4. Okres odniesienia (horyzont czasowy) - 25 lat, pierwszy rok odniesienia stanowi rok złożenia wniosku o dofinansowanie, bądź rok, w którym rozpoczynają się prace budowlane, jeśli złożenie wniosku o dofinansowanie ma miejsce przed rokiem rozpoczęcia inwestycji (wszystkie nakłady inwestycyjne poniesione przed rokiem złożenia wniosku o dofinansowanie należy dodać w wartościach niezdyskontowanych do pierwszego roku analizy).
5. Finansowa stopa dyskontowa (realna stopa – 4%)
6. Wartość rezydualna projektu obliczona zgodnie z instrukcją zawartą w rozdziale 1.12 Niebieskiej Księgi- Sektor Transportu Publicznego w miastach, aglomeracjach, regionach.
7. Jeśli VAT jest kosztem kwalifikowanym (tzn. Wnioskodawca jest płatnikiem VAT), należy sporządzić analizę w wartościach brutto, jeśli nie, należy zastosować centy netto.
8. W całym okresie analizy należy przyjąć **ceny stałe.**
9. Jako podstawową metodę analizy finansowej przyjmuje się metodologię zdyskontowanego przepływu środków pieniężnych (ang. Discounted Cash Flow –zwana dalej metodologią/analizą DCF).
10. W przypadku projektów obejmujących zakup niskoemisyjnego taboru dla transportu publicznego konieczne jest przedstawienie **kalkulacji rekompensaty**. Instytucje Zarządzające programami operacyjnymi mają obowiązek sprawdzić, czy dofinansowanie jest udzielane jedynie w zakresie niezbędnym do realizacji projektu (zasada proporcjonalności). Metoda kalkulacji rekompensaty jest wykorzystana w celu zweryfikowania zasadności udzielenia pomocy z funduszy unijnych. Kalkulacja rekompensaty powinna wykazać, że w wyniku przyznania pomocy unijnej nie wystąpi nadmierne wynagrodzenie operatora. Obliczenia rekompensaty dla operatora należy dokonać w oparciu o *Wytyczne w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym oraz postanowienia wynikającymi z umów zawartych pomiędzy organizatorem i operatorem publicznego transportu zbiorowego*.
    1. Wyliczenie poziomu dofinansowania

Projektami generującymi dochody są projekty, o całkowitym koszcie kwalifikowalnym powyżej 1 mln EUR, dla których:

* zdyskontowane przychody przewyższają zdyskontowane koszty operacyjne (dochód projektu),
* wsparcie nie stanowi pomocy publicznej, w tym pomocy de minimis,
* wsparcie nie jest związane z instrumentami finansowymi.

W celu ustalenia, czy całkowity koszt kwalifikowalny danego projektu przewyższa próg 1 mln EUR należy zastosować kurs wymiany EUR/PLN, stanowiący średnią arytmetyczną kursów średnioważonych walut obcych w złotych, z ostatnich sześciu miesięcy poprzedzających miesiąc złożenia wniosku   
o dofinansowanie. Kursy publikowane są na stronie Narodowego Banku Polskiego www.nbp.pl

Weryfikację osiągnięcia progu 1 mln EUR należy przeprowadzić w tabeli „Koszty kwalifikowalne w EUR”.

Przed przystąpieniem do obliczenia poziomu dofinansowania dla projektu należy ustalić, czy projekt generuje dochód w rozumieniu art. 61 rozporządzenia nr 1303/2013. Do obliczenia dochodu projektu należy przyjąć następujące kategorie przepływów:

* po stronie przychodów: wpływy środków pieniężnych z bezpośrednich wpłat dokonywanych przez użytkowników za towary lub usługi zapewniane przez daną operację, jak np. opłaty ponoszone bezpośrednio przez użytkowników za użytkowanie infrastruktury, sprzedaż lub dzierżawę gruntu lub budynków lub opłaty za usługi. Ponadto, przychód projektu stanowią wpływy ze sprzedaży materiałów staroużytecznych odzyskanych na etapie realizacji inwestycji;
* po stronie kosztów, koszty operacyjne projektu (bez amortyzacji), które na potrzeby obliczenia dochodu zalicza się do kosztów operacyjnych.

Po stronie kosztów operacyjnych powinny zostać uwzględnione oszczędności kosztów operacyjnych (działalności), chyba że zostanie spełniony jeden z poniższych warunków:

* projekt dotyczy wdrożenia środków w zakresie efektywności energetycznej, czyli obejmuje zadania, których celem jest zmniejszenie zapotrzebowania infrastruktury objętej projektem na energię lub obniżenie kosztów energii zużywanej przez tę infrastrukturę (np. poprzez wykorzystanie odnawialnych źródeł energii)

lub

* nastąpi równoważne zmniejszenie dotacji na działalność operacyjną.

Wykorzystując metodologię zdyskontowanego przepływu środków pieniężnych (metoda DCF), należy   
w tabeli „Dochód projektu”, obliczyć zdyskontowany dochód projektu. Przepływy związane z realizacją projektu (w tym nakłady na przygotowanie projektu) poniesione przed rokiem złożenia wniosku   
o dofinansowanie, należy wykazać w analizie w wielkościach niezdyskontowanych w pierwszym roku odniesienia, dla którego należy przyjąć współczynnik dyskonta równy 1,000. Istotne z punktu widzenia obliczania poziomu dofinansowania jest prawidłowe określenie okresu odniesienia.

Aby wyliczyć we właściwy sposób poziom dofinansowania danego projektu należy ustalić następujące kwestie:

|  |  |
| --- | --- |
| **Czy całkowity koszt kwalifikowany projektu przekracza 1 mln EUR?** | |
| **TAK**  Przejście do kolejnego pytania | **NIE**  Ustalenie dofinansowania w oparciu o wyznaczony w Uszczegółowieniu WRPO 2014+ poziom.  Obliczamy wg poniższego schematu:  **Dotacja UE = EC x MaxCRpa**  **EC** – całkowite koszty kwalifikowalne projektu na podstawie stosownych wytycznych  **MaxCRpa** – maksymalna stopa współfinansowania określona w Uszczegółowieniu WRPO 2014+ dla Poddziałania 3.3.3 |
| **Czy projekt generuje dochód? Dochód rozumiany jest tu jako nadwyżka przychodów operacyjnych w rozumieniu art. 61 rozporządzenia nr 1303/2013 nad jego kosztami operacyjnymi (bez amortyzacji)** | |
| **TAK**  Ustalenie poziomu w oparciu o metodę luki w finansowaniu (4 etapy) | **NIE**  Ustalenie dofinansowania w oparciu o wyznaczony w Uszczegółowieniu WRPO 2014+ poziom dla Działania 3.3.3  Obliczamy wg poniższego schematu:  **Dotacja UE = EC x MaxCRpa**  **EC** – całkowite koszty kwalifikowalne projektu na podstawie stosownych wytycznych  **MaxCRpa** – maksymalna stopa współfinansowania określona w Uszczegółowieniu WRPO 2014+ dla Poddziałania 3.3.3 |
| **Etap 1 – wskaźnik luki finansowej**  **R = (DIC – DNR) / DIC**  **R** – wskaźnik luki finansowej  **DIC** – suma zdyskontowanych nakładów inwestycyjnych projektu wraz z uwzględnieniem zmiany zapotrzebowania na kapitał obrotowy netto.  **DNR** - suma zdyskontowanych dochodów (różnica pomiędzy zdyskontowanymi przychodami operacyjnymi i zdyskontowanymi kosztami operacyjnymi bez amortyzacji.  W ostatnim roku horyzontu czasowego skorygowana (+) o wartość rezydualną)  **Etap 2 – określenie kwoty decyzji**  **DA = EC x R**  **DA** – kwota decyzji – koszty kwalifikowalne przemnożone przez wskaźnik luki finansowej  **EC** – wysokość niezdyskontowanych kosztów kwalifikowalnych projektu ustalonych na podstawie stosownych wytycznych  **Etap 3 – określenie maks. dotacji UE**  **Dotacja UE = DA x MaxCRpa**  **Dotacja UE** – maks. poziom dofinansowania projektu ze środków UE  **MaxCRpa** – maksymalna stopa współfinansowania określona w Uszczegółowieniu WRPO 2014+ dla Poddziałania 3.3.3  **Etap 4 – określenie wskaźnika rzeczywistego poziomu dofinansowania (efektywnej stopy dofinansowania)**  **Wrzf = Dotacja UE / EC**  lub alternatywnie  **Wrzf = R x MaxCRpa** |

Obliczenie poziomu dofinansowania należy wykonać w arkuszu „Poziom dofinansowania”. Tabelę „Dochód projektu” w części A „Obliczenie zdyskontowanego dochodu projektu” wypełniają Wnioskodawcy, których koszty kwalifikowalne przekraczają 1 mln EUR i w zależności od otrzymanego wyniku następnie wypełniają tabelę z części B lub C, w której ustalana jest wartość dofinansowania.

W tym punkcie należy krótko skomentować otrzymane wyniki.

1. Analiza społeczno – ekonomiczna
   1. Analiza kosztów – korzyści

Celem analizy społeczno - ekonomicznej jest ocena oczekiwanego wpływu projektu na obszar społeczno - gospodarczy, na który oddziaływać będzie projekt w okresie realizacji oraz po jej zakończeniu. Za pomocą analizy ekonomicznej dąży się do sprawdzenia czy inwestycja jest uzasadniona z ogólnospołecznego punktu widzenia.

1. Założenia do analizy ekonomicznej:
   1. Okres odniesienia (horyzont czasowy) - **25 lat,** pierwszy rok odniesienia stanowi rok złożenia wniosku o dofinansowanie, bądź rok, w którym rozpoczynają się prace budowlane, jeśli złożenie wniosku o dofinansowanie ma miejsce przed rokiem rozpoczęcia inwestycji (wszystkie nakłady inwestycyjne poniesione przed rokiem złożenia wniosku o dofinansowanie należy dodać w wartościach niezdyskontowanych do pierwszego roku analizy).
   2. W niektórych przypadkach dopuszczalne jest przyjęcie okresu odniesienia innego niż okres zalecany. W dokumentacji projektowej należy jednak podać dokładne uzasadnienie, a w każdym razie długość okresu odniesienia nie powinna przekraczać 30 lat.
   3. W celu sporządzenia analizy należy przyjąć **społeczną stopę dyskontową** na poziomie **4,5%** zgodnie z Niebieską Księgą – Sektor Transportu Publicznego w miastach, aglomeracjach, regionach.
   4. W całym okresie analizy należy przyjąć **ceny stałe**.
   5. Należy zastosować przeliczniki cen rynkowych na ceny rozrachunkowe dla nakładów inwestycyjnych, remontów i wartości rezydualnej- infrastruktura – 0,83, dla nakładów inwestycyjnych, remontów i wartości rezydualnej - tabor – 0,87, dla kosztów operacyjnych – 0,78,
   6. Niezależnie od tego czy istnieje możliwość odliczenia czy nie, należy pomniejszyć przepływy finansowe o podatek VAT.
2. Typowe kategorie oddziaływań ekonomicznych, które należy uwzględnić w ekonomicznej ocenie projektów
   1. Koszty czasu podróży użytkowników (transport publiczny i indywidualny),
   2. Koszty eksploatacji pojazdów (transport indywidualny),
   3. Koszty wypadków drogowych i ofiar śmiertelnych,
   4. Koszty związane z emisją zanieczyszczeń,
   5. Koszty zmian klimatycznych,
   6. Koszty hałasu,
   7. Inne oddziaływania (np. komfort podroży, niezawodność, krajobraz miejski, skutki odpraw, itp.).
3. Etapy analizy społeczno – ekonomicznej. Poprawnie sporządzona analiza powinna zawierać następujące elementy:
   1. korektę przepływów pieniężnych w celu przekształcenia cen rynkowych w rozrachunkowe, obejmującą eliminację podatku VAT oraz korekty z uwagi na zakłócenia cen energii i wynagrodzeń poprzez zastosowanie współczynników konwersji,
   2. obliczenie korzyści ekonomicznych netto projektu,
   3. obliczenie ekonomicznych wskaźników efektywności ENPV, ERR i BCR.

Korzyści ekonomiczne stanowią różnicę między całkowitymi kosztami ekonomicznymi w wariancie bezinwestycyjnym (W0) i analogicznymi kosztami w wariancie inwestycyjnym (WI) dla wskazanych w ppkt. b) kategorii kosztów ekonomicznych.

* 1. Analiza wielokryterialna.

**Sporządzenie analizy społeczno – ekonomicznej w oparciu o metodę wielokryterialną możliwe jest wyłącznie w przypadku realizacji inwestycji opisanych w typie projektu II pkt. 1, 2 i 3 Uszczegółowienia WRPO 2014+.**

Analiza wielokryterialna ma na celu jakościową i ilościową ocenę ekonomicznych i społecznych korzyści, jakie generuje projekt dla otoczenia, a które nie zostały uwzględnione w ramach analizy finansowej. Metoda ta polega na szczegółowym opisie efektów zewnętrznych projektu, z kwantyfikacją tych wielkości, dla których jest to możliwe. W tym przypadku nie ma konieczności przeliczania wskazanych korzyści na wartości pieniężne.

Wnioskodawca powinien wymienić i opisać wszystkie istotne środowiskowe, ekonomiczne i społeczne skutki projektu i - jeśli to możliwe - ująć je ilościowo.

Prawidłowe zastosowanie metody wielokryterialnej w ramach analizy ekonomicznej wymaga:

* prezentacji korzyści i kosztów społecznych (rezultaty i oddziaływania),
* przypisanie im (w miarę możliwości) określonych wartości, niekoniecznie wyrażonych w pieniądzu.

Może zostać zastosowana dowolna jednostka wartościująca zjawisko. Podstawowym kryterium wyboru powinna być wiarygodność wyrażanego efektu społecznego, uzasadnienie przedstawionych korzyści i metodologii szacunków. Wykazanie związków przyczynowo skutkowych osiągnięcia poszczególnych rezultatów i oddziaływań.

1. Analiza wrażliwości i ryzyka.
   1. Analiza wrażliwości

**Analiza wrażliwości** służy identyfikacji tzw. zmiennych krytycznych, tj. tych zmiennych, których zmiany, pozytywne lub negatywne, mają największy wpływ na wskaźniki efektywności projektu. Jeśli wariant inwestycyjny został zidentyfikowany na wcześniejszych etapach analizy, analiza ryzyka może dotyczyć tylko wybranego wariantu inwestycyjnego.

Analizę przeprowadza się poprzez zmianę pojedynczego parametru (zmienna badana), przy pozostałych parametrach niezmienionych, i określa się wpływ tej zmiany na standardowe wskaźniki IRR i NPV (odpowiednio dla analizy ekonomicznej i finansowej).

Zmienne krytyczne to te badane zmienne, których zmiana wartości o ±1% powoduje zmianę wartości ENPV czy FNPV o więcej, niż ±1%.

Wartości progowe zmiennych określa się jako procentową zmianę badanej zmiennej, która powoduje, że NPV równe jest zero. Gdy dla badanej zmiennej, wartość progowa jest stosunkowo bliska wartości bazowej tej zmiennej (odchylenie o mniej niż +/-25%), ryzyko dla efektywności projektu można uznać za wysokie i właściwe środki zaradcze powinny zostać uwzględnione w ramach projektu (na etapie przygotowania, wdrażania lub eksploatacji projektu).

W tym punkcie należy przedstawić wnioski z przeprowadzonej analizy w postaci Listy zmiennych krytycznych oraz wartości wskaźników FNPV, FRR, ENPV i ERR dla poszczególnych zmiennych krytycznych.

**Lista zmiennych krytycznych (w formie rankingu)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Zmienna krytyczna** | **ENPV** | **ERR** | **FNPV** | **FRR** |
|  | **+x%** | **+x%** | **+x%** | **+x%** |
| 1. |  |  |  |  |
| 2. |  |  |  |  |

* 1. Analiza ryzyka

Wnioskodawca powinien sporządzić ocenę ryzyka. Analiza ryzyka powinna mieć charakter jakościowy, gdzie ocenia się prawdopodobieństwo faktycznego wystąpienia danego ryzyka (niskie, średnie, wysokie). Należy w tym miejscu również przedstawić okoliczności, które spowodują wystąpienie określonej sytuacji, dla zmiennych ustalonych na etapie analizy wrażliwości. Wyniki analizy jakościowej należy przedstawić   
w formie poniższej tabeli.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Ryzyko** | **Prawdopodobieństwo:**  **niskie, średnie, wysokie** | **Komentarze** |
| |  | | --- | | **Ryzyka popytowe:**  Poziom ruchu niższy niż prognozowany  Wdrożenie niezbędnych projektów pokrewnych (np. budowy połączeń lub przetarg na nowy tabor) lub mierniki towarzyszące (np. polityka parkingowa, ceny, wykonania (egzekwowanie) - nie ma miejsca lub opóźnione | |  |  |
| **Ryzyka związane z projektowaniem:**  Niedostateczne wizje lokalne i inwentaryzacja  Niedoszacowanie kosztu projektowania  Błędy w projektowaniu |  |  |
| **Ryzyka administracyjne**  Opóźnienia w uzyskiwaniu pozwoleń na realizację inwestycji (np. na budowę)  Opóźnienia związane z podłączeniem do sieci dystrybucyjnych  Opóźnienia w uzyskiwaniu decyzji środowiskowych  Opóźnienia w usuwaniu kolizji z sieciami dystrybucyjnymi |  |  |
| **Ryzyka związane z nabyciem gruntów**  Koszty gruntów wyższe, niż planowane  Opóźnienia w realizacji procedur |  |  |
| **Ryzyka związane z zamówieniami**  Opóźnienia w realizacji procedur |  |  |
| **Ryzyka związane z wykonaniem robót**  Przekroczenie budżetu nakładów inwestycyjnych  Ryzyka geologiczne (nieoczekiwane niekorzystne warunki gruntowe, osunięcia terenu, itp.)  Ryzyka klimatyczne (opady, mrozy, zmiany temperatury, itp.)  Ryzyka archeologiczne (wykopaliska)  Ryzyka związane z wykonawcą (bankructwo, brak wystarczających zasobów, itp.) |  |  |
| **Ryzyka operacyjne**  Przekroczenie budżetu kosztów operacyjnych  Ryzyka klimatyczne (gwałtowne powodzie, nadzwyczajne upały, ulewy, opady śniegu, itp.) |  |  |
| **Ryzyka regulacyjne:**  Zmiany w przepisach prawnych dotyczących ochrony środowiska |  |  |
| **Ryzyka finansowe:**  Dostępność środków krajowych na finansowanie nakładów inwestycyjnych  Dostępność środków krajowych na finansowanie kosztów operacyjnych  Wzrost kosztów finansowania |  |  |
| **Inne ryzyka**  (wyszczególnić) |  |  |

1. Analiza oddziaływania na środowisko

|  |
| --- |
| **Krótki opis wpływu realizacji inwestycji na środowisko** |
| W tabeli należy opisać wpływ projektu na środowisko:   * w trakcie jego realizacji, * po zakończeniu jego realizacji (uwzględniając wszystkie pozytywne/negatywne efekty ekologiczne).   Jeżeli została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, należy odnieść się do wniosków w niej zawartych. |
| **Ocena wpływu przedsięwzięcia na obszary objęte programem NATURA 2000** |
| Ostateczne wnioski wynikające z zaświadczenia wydanego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub oceny oddziaływania na obszar  Natura 2000. |
| **Ocena wpływu przedsięwzięcia na jednolitą część wód (tzw. „ramowa dyrektywa wodna”)** |
| Ostateczne wnioski wynikające z deklaracji właściwego organu odpowiedzialnego za gospodarkę wodną, wydanej przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej - właściwego ze względu na lokalizację projektu (jeżeli dotyczy). |

1. Załączniki do Studium Wykonalności

W tym miejscu należy podać dokładny spis załączników do przygotowanego Studium Wykonalności oraz dołączyć wymagane dokumenty zarówno w formie papierowej jak i elektronicznej. Załączniki powinny być kolejno ponumerowane.

|  |  |
| --- | --- |
| **Oświadczenie Wnioskodawcy:** | |
| **Oświadczam(y), że wszelkie informacje przedstawione w niniejszym dokumencie są prawdziwe, przedstawione w sposób rzetelny oraz przygotowane w oparciu o najpełniejszą wiedzę dotyczącą projektu oraz perspektyw i możliwości jego rozwoju.**  **Jestem świadomy, iż niedoszacowanie dochodu generowanego przez projekt w fazie operacyjnej lub celowe niedoszacowanie/przeszacowanie kosztów inwestycyjnych projektu w celu zmaksymalizowania dotacji UE, może zostać potraktowane jako nieprawidłowość, do której zastosowanie będą miały art. 143 i nast. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013, str. 320, ze zm.)** | |
| Podpis osoby (osób) uprawnionej do występowania w imieniu Wnioskodawcy: | |
| Imię i Nazwisko |  |
| Stanowisko |  |
| Data |  |
| Podpis |  |
| Imię i Nazwisko |  |
| Stanowisko |  |
| Data |  |
| Podpis |  |
| Imię i Nazwisko |  |
| Stanowisko |  |
| Data |  |
| Podpis |  |