

**Załącznik nr 4**

**do Regulaminu konkursu nr *RPWP.03.03.03-IZ-00-30-001/17***

**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, styczeń 2017 r.**

**Spis treści:**

[I. Wnioski ze Studium Wykonalności 5](#_Toc443979162)

[II. Charakterystyka Wnioskodawcy 5](#_Toc443979163)

[III. Identyfikacja projektu 7](#_Toc443979164)

[III.1. Projekt i jego otoczenie 7](#_Toc443979165)

[III.2. Zgodność projektu z dokumentami strategicznymi i programowymi 8](#_Toc443979166)

[IV. Logika interwencji 9](#_Toc443979167)

[V. Analiza instytucjonalna i prawna inwestycji 10](#_Toc443979168)

[V.1. Analiza instytucjonalna 10](#_Toc443979169)

[V.2. Analiza prawna 11](#_Toc443979170)

[V.3. Udzielanie zamówień publicznych 14](#_Toc443979171)

[V.4. Występowanie pomocy publicznej 14](#_Toc443979172)

[VI. Analiza wykonalności 15](#_Toc443979173)

[VI.1. Analiza wariantów inwestycyjnych 15](#_Toc443979174)

[VI.2. Opis wybranego wariantu inwestycyjnego 16](#_Toc443979175)

[VI.3. Specyfikacja nabywanego taboru, sprzętu, urządzeń 16](#_Toc443979176)

[VI.4. Harmonogram realizacji projektu 17](#_Toc443979177)

[VII. Analiza specyficzna dla sektora 18](#_Toc443979178)

[VIII. Analizy ruchowe 19](#_Toc443979179)

[IX. Analiza finansowa 20](#_Toc443979180)

[IX.1. Założenia do analizy finansowej 21](#_Toc443979181)

[IX.2. Wyliczenie poziomu dofinansowania 21](#_Toc443979182)

[X. Analiza społeczno – ekonomiczna 22](#_Toc443979183)

[X.1. Analiza kosztów - korzyści 22](#_Toc443979184)

[X.2. Analiza wielokryterialna. 23](#_Toc443979185)

[XI. Analiza wrażliwości i ryzyka. 23](#_Toc443979186)

[XI.1. Analiza wrażliwości 23](#_Toc443979187)

[XI.2. Analiza ryzyka 24](#_Toc443979188)

[XII. Analiza oddziaływania na środowisko 25](#_Toc443979189)

[XIII. Promocja i informacja 25](#_Toc443979190)

[XIV. Załączniki do studium wykonalności 26](#_Toc443979191)

[XV. Oświadczenie Wnioskodawcy: 26](#_Toc443979192)

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 w ramach Poddziałania 3.3.3 Wnioskodawca, ubiegający się o dofinansowanie   
z funduszy Unii Europejskiej, jest zobowiązany przedstawić Studium Wykonalności umożliwiające dokonanie oceny projektu i ustalenie wysokości dofinansowania z funduszy UE.

**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 (WRPO 2014+),
* Szczegółowym Opisem Osi Priorytetowych Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020 (SZOOP);
* *Wytycznymi w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020*, opracowanymi przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju,
* Wytycznymi Instytucji Zarządzającej Wielkopolskim Regionalnym Programem Operacyjnym na lata 2014-2020 w sprawie kwalifikowalności kosztów objętych dofinansowaniem ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego;
* Niebieską Księgą – Sektor Transportu Publicznego w miastach, aglomeracjach, regionach, JASPERS, sierpień 2015. (dalej Niebieska Księga);
* Niebieską Księgą – Infrastruktura drogowa Jaspers Lipiec 2015
* *Wytycznymi w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym,* opracowanymi przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju,
* 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*, opracowanymi przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Rozdział 12.

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 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.**
3. **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).**
4. **Wszelkie obliczenia zawarte w SW należy załączyć również w wersji elektronicznej w formacie xls lub xlsx (arkusz kalkulacyjny).**
5. 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 Schematu w ramach Działania (jeśli dotyczy)** | | | | **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 |  |  | | |
| **14.** | **Inne** |  | Inne, ważne z punktu widzenia projektu | | |

1. Charakterystyka Wnioskodawcy

|  |  |
| --- | --- |
| **Pełna nazwa Wnioskodawcy (lidera projektu)** |  |
| **Adres Wnioskodawcy** |  |
| **Nr telefonu** |  |
| **Nr faksu** |  |
| **Adres e-mail** |  |
| **Adres do korespondencji** |  |
| **Numer NIP** |  |
| **Numer REGON** |  |
| **Status prawny** |  |
| **Dane osoby wyznaczonej do kontaktu** |  |
| **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** |  |
| **Nr telefonu** |  |
| **Nr faksu** |  |
| **Adres e-mail** |  |
| **Adres do korespondencji** |  |
| **Numer NIP** |  |
| **Numer REGON** |  |
| **Status prawny** |  |
| **Dane osoby wyznaczonej do kontaktu** |  |
| **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 / faksu** |  |  |
| **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, faksu**  **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 SZOOP WRPO 2014+ ~~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. |
| **Uzasadnienie 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. |
| **Komplementarność z innymi projektami** | Wnioskodawca może wykazać komplementarność co najmniej w zakresie tematyki i obszaru realizacji projektu w odniesieniu do innych działań w ramach Programu Operacyjnego – WRPO 2014+, innych Programów Operacyjnych, innych projektów finansowanych ze środków europejskich, krajowych oraz własnych, realizowanych samodzielnie lub przez inne podmioty. |

* 1. Zgodność projektu z dokumentami strategicznymi i programowymi

|  |  |
| --- | --- |
| **Zgodność z aktualną Strategią Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku.** | Wnioskodawca powinien wykazać zgodność przedsięwzięcia z konkretnymi wybranymi celami strategicznymi. |
| |  | | --- | | **Realizacja docelowego przedsięwzięcia będzie miała wpływ na realizację celów strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu Europa 2020.** | | W opisie należy odnieść się do konkretnych zapisów z podanego w kryterium dokumentu, w które wpisuje się realizowany projekt. |
| **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** | Należy określić jak projekt wpłynie na polityki horyzontalne UE. Zakres realizacji zasad horyzontalnych obejmuje:  - zrównoważony rozwój,  - równość szans i niedyskryminację,  - równouprawnienie płci,  - inne (nie wskazane powyżej). |

1. Logika interwencji

**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. |

Planowane efekty rzeczowe (produkty) uzyskane w wyniku realizacji projektu

**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. Liczbę kolumn z pozycji „Lata realizacji” należy dostosować do lat realizacji projektu.**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **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 (t.j.Dz. U. z 2016 r. poz. 217 ze zm.).  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. |
| **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 będzie zarządzał projektem (w ciągu co najmniej 5 lat od chwili jego zakończenia),  - kto odpowiedzialny będzie za utrzymanie i eksploatację inwestycji,  - zakładany sposób finansowania Wnioskodawcy (Wnioskodawców w przypadku partnerstwa projektowego) przez okres 5 lat po zakończeniu realizacji projektu,  - sposób zarządzania i eksploatacji majątku, który powstanie dzięki realizacji projektu. |

* 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, a także odnieść się do kwalifikowalności kosztów a także podatku VAT.  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.  Dodatkowo w Studium Wykonalności należy wskazać, kto stanie się właścicielem inwestycji finansowanej ze środków EFRR po jej zakończeniu.  Kwestie prawne związane z realizacją projektu, w tym stan formalno-prawny nieruchomości, gruntów, dokumenty warunkujące wykonanie inwestycji np. pozwolenia odpowiednich organów/instytucji, pozwolenia na budowę, itp. Dane te proszę wykazać w poniższych tabelach. Obowiązkowo powinny być opisane wszystkie dokumenty związane z inwestycją i wskazane numery załączników, w których się znajdują lub określenie terminów, w jakim zostaną dostarczone. |
| **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). |

**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 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 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.  . | | |
| **Uzgodnienia z innymi podmiotami** | Jeśli dotyczy | | |
| **Inne uwarunkowania prawne** | **Pozwolenie / decyzja / inny dokument** | **Podstawa prawna** | **Data uzyskania / planowana data uzyskania** |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

* 1. Udzielanie zamówień publicznych

W punkcie tym należy opisać procedurę wyboru wykonawcy (dostawca usług lub produktów, wykonawca robót budowlanych), która 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. Dane umieszczone w poniższej tabeli, a w szczególności terminy muszą być zgodne z informacjami zawartymi we wniosku o dofinansowanie.

Określenie sposobu wyboru dostawcy/wykonawcy przez Wnioskodawcę w przypadku, gdy podlega procedurze zamówień publicznych

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Przedmiot kontraktu / nazwa zamówienia** | **Tryb postępowania** | **Data publikacji ogłoszenia o zamówieniu; przekazania**  **zapytania ofertowego** | **Numer ogłoszenia** (dot. PZP) |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

Określenie sposobu wyboru dostawcy/wykonawcy przez Wnioskodawcę w przypadku, gdy nie podlega procedurze zamówień publicznych

|  |  |
| --- | --- |
| **Sposób wyboru dostawcy/wykonawcy przez Wnioskodawcę będzie zgodny z Wytycznymi**  **Instytucji Zarządzającej WRPO na lata 2014 -2020 – nie dotyczy PZP** |  |

* 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 (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23.10.2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70). 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,* opracowanymi przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.

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 nr 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 nr 1370/2007, a co za tym idzie pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym. Reguły określone w tym Załączniku, z 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 (tzw. GBER).* 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 konsorcja 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 przez **państwo lub ze środków państwowych**,
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.

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.

* 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. Harmonogram realizacji projektu

(należy przedstawić zgodnie z wnioskiem o dofinansowanie).

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Planowany termin rozpoczęcia realizacji projektu** | | |  | | Wydatki rzeczywiście poniesione |
| Zadanie | Nazwa zadania | Opis działań planowanych do realizacji w ramach wskazanych zadań | Rozpoczęcie realizacji | Zakończenie realizacji |
| … |  |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |  |
| **Planowany termin zakończenia realizacji projektu** | | |  | |  |

**Plan finansowania**

Plan finansowania musi być spójny z harmonogramem realizacji projektu.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Wyszczególnienie kosztu** | **Lata realizacji** | | | **Suma** |
|  | 20\_\_ | 20\_\_ | 20\_\_ |  |
| **Koszty kwalifikowalne (poniżej należy wymienić poszczególne kategorie kosztów kwalifikowalnych z rozbiciem na kwoty netto i podatek VAT):** |  |  |  |  |
| 1. Kategoria kosztu: |  |  |  |  |
| a. kwota netto |  |  |  |  |
| b. podatek VAT (tylko kwalifikowalny. Jeśli VAT nie jest kwalifikowalny należy go ująć poniżej w kosztach niekwalifikowalnych) |  |  |  |  |
| **Koszty niekwalifikowalne (poniżej należy wymienić poszczególne kategorie kosztów niekwalifikowalnych z rozbiciem na kwoty netto i podatek VAT):** |  |  |  |  |
| 1. Kategoria kosztu |  |  |  |  |
| a. kwota netto |  |  |  |  |
| b. podatek VAT |  |  |  |  |
| **Suma** |  |  |  |  |

**Źródła finansowania projektu**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Źródła finansowania kosztów kwalifikowalnych projektu** | **Kwota (zł)** | **Procent całości %** |
| **EFRR** |  |  |
| **Wkład własny Wnioskodawcy** |  |  |
| **Krajowe środki publiczne** |  |  |
| **Pozostałe (jakie?)** |  |  |
| **…………** |  |  |
| **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.

|  |  |
| --- | --- |
| **Standardy emisyjne** | Należy wskazać, czy przedsięwzięcie dotyczy działań związanych ze zmniejszeniem emisji CO2 i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska lub zwiększeniem efektywności energetycznej systemu transportowego, w oparciu o zalecane normy określone w dokumentacji konkursowej lub SZOOP WRPO 2014+. |
| **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, JASPERS. Dodatkowo w przypadku realizacji projektów hybrydowych analizę finansową należy sporządzić w oparciu Wytyczne w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020, opracowanymi przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, w szczególności o rozdział 12 ww. Wytycznych.

Analizę finansową można 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 IZ 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. Analizę należy sporządzić w pełnych złotych.
5. 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).
6. Finansowa stopa dyskontowa (realna stopa – 4%)
7. Wartość rezydualna projektu obliczona zgodnie z instrukcją zawartą w rozdziale 1.12 Niebieskiej Księgi.
8. Jeśli VAT jest kosztem kwalifikowanym (tzn. Wnioskodawca jest płatnikiem VAT), należy sporządzić analizę w wartościach brutto, jeśli nie, należy zastosować centy netto.
9. W całym okresie analizy należy przyjąć **ceny stałe.**
10. Jako podstawową metodę analizy finansowej przyjmuje się metodologię zdyskontowanego przepływu środków pieniężnych (ang. Discounted Cash Flow –zwana dalej metodologią/analizą DCF).
11. 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

W przypadku projektów nieobjętych pomocą publiczną poziom dofinansowania z funduszy UE ustala się   
z wykorzystaniem mechanizmu luki finansowej. Obniżenie intensywności dofinansowania o wskaźnik luki finansowej dotyczy projektów generujących dochód. 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 Narodowego Banku Polskiego, z ostatnich sześciu miesięcy poprzedzających miesiąc złożenia wniosku o dofinansowanie. Kursy publikowane są na stronie www.nbp.pl.

Dla projektów nie generujących dochodu wartość dofinansowania ustala się w oparciu o maksymalny poziom dofinansowania, zgodnie z Regulaminem konkursu.

W przypadku projektów objętych częściowo pomocą publiczną w rozumieniu art. 107 TWE, a częściowo nią nie objętych, do części nie objętej pomocą publiczną należy zastosować odpowiednio powyższe zasady dotyczące ustalania poziomu dofinansowania w oparciu o metodę luki w finansowaniu.

Szczegółowo algorytm obliczenia luki w finansowaniu został przedstawiony w *Wytycznych w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020*, opracowanych przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.

Obliczenia należy przygotować w arkuszu obliczeniowym w zakładce „poziom dofinansowania”. Wnioski z obliczeń należy zamieścić w Studium.

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, JASPERS, sierpień 2015*)**.**
   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 II pkt. 1, 2 i 3 SZOOP.**

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:  1. w trakcie jego realizacji,  2. 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** | Na podstawie 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”)** | Na podstawie deklaracji właściwego organu odpowiedzialnego za gospodarkę wodną – Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. |

1. Promocja i informacja

Punkt ten powinien zawierać informacje na temat jawności i publicznej świadomości dotyczącej realizacji działań finansowanych przy udziale Funduszy Strukturalnych UE 2014-2020. W związku z tym należy określić cel, jaki ma być osiągnięty, grupy docelowe, do jakich planowana promocja będzie skierowana, środki i metody realizacji, odpowiedzialność za realizację, jak również aktualny budżet. Instrumenty promocji to m.in. tablice pamiątkowe, plakaty i inne materiały informacyjne. Należy zwrócić uwagę, aby była to rzeczywista promocja Programu, Priorytetu, Działania, projektu, a koszty ujęte do dofinansowania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego były kwalifikowalne. Opracowując ten rozdział należy korzystać z Wytycznych dotyczących Informacji i promocji dla okresu programowania 2014-2021 oraz z Wytycznych Instytucji Zarządzającej Wielkopolskim Regionalnym Programem Operacyjnym na lata 2014-2020 dla Beneficjentów w zakresie informacji i promocji.

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.

|  |  |
| --- | --- |
| 1. Oświadczenie Wnioskodawcy: | |
| **Oświadczam(y), że wszelkie informacje przedstawione w niniejszym dokumencie są prawdziwe, przedstawione w sposób rzetelny oraz przygotowane w oparciu o najpełniejszą wiedzę.**  **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 2013r. (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013, str. 320, z późn. 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 |  |