

Załącznik nr 2 do uchwały nr 81/991/08 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego
z dnia 21 października 2008 r.

**REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY WOJEWÓDZTWA
KUJAWSKO-POMORSKIEGO NA LATA 2007-2013**

WYTYCZNE TEMATYCZNE

dotyczące przygotowania

Studiów Wykonalności

dla projektów ubiegających się o dofinansowanie

w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego

Województwa Kujawsko-Pomorskiego

na lata 2007-2013

z zakresu Działania

1.2. INFRASTRUKTURA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Toruń, październik 2008



PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



WOJEWÓDZTWO
KUJAWSKO-POMORSKIE

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	3
1. GENEZA PROJEKTU, OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO I ANALIZA OTOCZENIA (II.4.).....	4
2. OPIS PROJEKTU A POLITYKA RZĄDOWA, REGIONALNA I LOKALNA (II.6.).....	5
3. ANALIZA WARIANTÓW (II.7.).....	5
4. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO (II.8.).....	7
5. WYKONALNOŚĆ FINANSOWO-EKONOMICZNA PROJEKTU (III).....	7
6. ANALIZA INSTYTUCJONALNA (IV.1.)	12
7. ANALIZA WYKONALNOŚCI PRAWNEJ (IV.3.).....	13
8. PROMOCJA PROJEKTU (IV.4.).....	13
SPIS MAP I FOTOGRAFII	13

Wprowadzenie

Celem Wytycznych Tematycznych jest ujednolicenie zasad sporządzania studiów wykonalności dla projektów inwestycyjnych ubiegających się o dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Działania 1.2. INFRASTRUKTURA TRANSPORTU PUBLICZNEGO Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013. Niniejsze Wytyczne odnoszą się do specyfiki powyższego Działania i jako takie są materiałem dodatkowym do WYTYCZNYCH OGÓLNYCH DOTYCZĄCYCH PRZYGOTOWANIA STUDIÓW WYKONALNOŚCI DLA PROJEKTÓW UBIGAJĄCYCH SIĘ O DOFINANSOWANIE W RAMACH REGIONALNEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO NA LATA 2007-2013, zwanych dalej Wytycznymi Ogólnymi, wraz z załączonym do Wytycznych Ogólnych modelem finansowym w formacie edytowalnym x/s.

Wytyczne Tematyczne odnoszą się do poszczególnych rozdziałów Wytycznych Ogólnych w zakresie wykonalności technicznej oraz instytucjonalno-prawnej i finansowo-ekonomicznej projektu. Dotyczą niżej wymienionych rozdziałów i podrozdziałów Wytycznych Ogólnych (w nawiasach - numeracja rozdziałów i podrozdziałów z Wytycznych Ogólnych) stanowiąc ich uszczegółowienie:

1. Geneza projektu, opis stanu istniejącego i analiza otoczenia (II.4.),
2. Opis projektu a polityka rządowa, regionalna i lokalna (II.6.),
3. Analiza wariantów (II.7.),
4. Opis stanu projektowanego (II.8.),
5. Wykonalność finansowo-ekonomiczna projektu (III),
6. Analiza instytucjonalna (IV.1.),
7. Analiza wykonalności prawnej (IV.3.),
8. Promocja projektu (IV.4.).

1. Geneza projektu, opis stanu istniejącego i analiza otoczenia (II.4.)

W niniejszej części studium należy przedstawić genezę, przyczyny realizacji projektu oraz określić problemy, jakie zostaną rozwiązane w wyniku realizacji zaplanowanych działań. Należy scharakteryzować uwarunkowania społeczno-gospodarcze i infrastrukturalne występujące na terenie oddziaływania projektu. Szczególną uwagę należy zwrócić na:

1. powiązanie projektu z funkcjonującym systemem komunikacyjnym, wyszczególnienie możliwych/alternatywnych typów transportu pasażerskiego dostępnych na danym obszarze, gęstości sieci komunikacji publicznej, przebieg tras (w tym przedstawienie graficzne za pomocą mapy),
2. stan techniczny przedmiotowej infrastruktury w powiązaniu z elementami towarzyszącymi (istniejący tabor pojazdów, układ torowy/jezdny, parkingi, funkcjonowanie systemu „*park and ride*”, zjazdy, dostosowanie dla potrzeb niepełnosprawnych, zarządzanie ruchem, etc.),
3. opis funkcjonalny infrastruktury, (np. ważny środek transportu stanowiący dojazd do..., skracający czas podróży..., wykorzystywany do transportu przez..., możliwy skrót dla...etc.),
4. ilość operatorów przewozów pasażerskich, wielkości przewozów pasażerskich, dane operatorów na temat liczby pasażerów,
5. natężenie pasażerów korzystających z infrastruktury transportu publicznego oraz liczba potencjalnych użytkowników (liczba mieszkańców, turystów, studentów, etc.),
6. jakość obsługi pasażerów i ich potrzeby¹,
7. oferta przewoźnika, w tym system biletowy,
8. natężenie użytkowników dróg (ruch samochodowy) na trasie przejazdu transportu publicznego wyrażoną w jednostkach SDR (średni dobowy ruch)² w podziale na kategorie pojazdów wraz z określeniem miejsc problemowych,
9. opis problemów komunikacyjnych, wąskich gardeł systemu komunikacyjnego, np. przeciążenie taboru zbyt dużą liczbą pasażerów, miejsca tworzenia się tzw. korków ulicznych z uwagi na zbyt dużą liczbę użytkowników dróg,
10. opis obiektów, instytucji, miejsc generujących znaczący ruch ludności w bezpośrednim otoczeniu projektu (np. atrakcje turystyczne, urzędy, uczelnie, osiedla mieszkaniowe, etc.),
11. oddziaływanie obecnie funkcjonującego systemu komunikacyjnego na środowisko (m.in.

¹ Identyfikacja potrzeb i jakości obsługi powinna zostać przeprowadzona np. na podstawie istniejących bądź wykonanych na potrzeby projektu badań opinii użytkowników transportu publicznego na temat istniejącego systemu komunikacyjnego na obszarze oddziaływania projektu.

² W przypadku braku wiarygodnych danych na temat natężenia ruchu należy przeprowadzić pomiary zgodnie z metodologią dostępną na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad www.gddkia.gov.pl.

emisja spalin, hałasu wynikająca z wysokiego natężenia ruchu pojazdów samochodowych).

Pomiary natężenia pasażerów transportu publicznego należy wykonać z podziałem na pory dnia, z uwzględnieniem szczytu porannego i popołudniowego, dni tygodnia, etc.

2. Opis projektu a polityka rządowa, regionalna i lokalna (II.6.)

Należy przedstawić powiązania projektu z dokumentami strategicznymi opracowanymi na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, co określają Wytyczne Ogólne. W kontekście tematycznym należy wykazać spójność projektu z **Zintegrowanym Planem Rozwoju Transportu Publicznego** zatwierdzonym dla danego miasta. Projekt powinien być zidentyfikowany powyższym dokumencie, jako niezbędny dla rozwiązania problemów w obszarze transportu publicznego oraz znajdować się na liście projektów przewidzianych do realizacji. Ważnym elementem jest także wykazanie zgodności projektu z dokumentami strategicznymi i programowymi dotyczącymi transportu publicznego na wszystkich poziomach administracyjnych (w tym także odniesienie do dokumentów ogólnych zawierających priorytety dla transportu publicznego).

3. Analiza wariantów (II.7.)

W przypadku infrastruktury transportu publicznego, w zależności od rodzaju projektu należy przeanalizować następujące możliwości wariantowania projektu:

1. lokalizacyjne – alternatywny przebieg tras (kwestie prawne, własność gruntów, warunki gruntowe, funkcjonalność, szybkość i płynność przewozów, potrzeby i liczba użytkowników, natężenie ruchu drogowego, kolizje z infrastrukturą istniejącą, inne plany inwestycyjne na terenie oddziaływania projektu, koszty etc.),
2. rzeczowe – linia autobusowa a tramwajowa oraz wielkość taboru (trwałość, jakość, funkcjonalność, szybkość i płynność przewozów, potrzeby i liczba użytkowników, natężenie ruchu drogowego, kolizje z infrastrukturą istniejącą, oddziaływanie na środowisko, koszty etc.),
3. techniczne – technologia oraz infrastruktura towarzysząca, tzn. wydzielenie pasów dla autobusów, wykonanie zjazdów, zatoki autobusowe i inne rozwiązania techniczne, przystanki, wysepki, urządzenia dla niepełnosprawnych, urządzenia sterowania ruchem, systemy sygnalizacji ulicznej, systemy obsługi pasażerów, parkingi typu „parkuj i jedź” (trwałość, jakość, kwestie prawne, własność gruntów, warunki gruntowe, funkcjonalność, szybkość i płynność przewozów, potrzeby i liczba użytkowników, natężenie ruchu drogowego, kolizje z

infrastrukturą istniejącą, inne plany inwestycyjne na terenie oddziaływania projektu, koszty etc.).

W celu dokonania wyboru wariantu projektu powinny być przeprowadzone analizy stanu istniejącego w zakresie natężenia ruchu pasażerskiego i drogowego oraz prognozy w obu tych obszarach. Pomiary obecnego natężenia ruchu pojazdów i pasażerów powinny być zawarte w opisie stanu istniejącego (punkt II.4.).

Pomiary i prognozy natężenia ruchu pojazdów (SDR) należy wykonać zgodnie z metodologią podaną na stronie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad www.gddkia.gov.pl.

Prognozy natężenia pasażerów transportu publicznego należy wykonać uwzględniając wyniki pomiarów aktualnego natężenia pasażerów, trendy demograficzne, grupy użytkowników, planowane inwestycje (np. budowa osiedla mieszkaniowego, wydziału uczelni wyższej, innego obiektu użyteczności publicznej, etc.). Możliwe jest także uwzględnienie zwiększenia liczby użytkowników poprzez częściowe przekwalifikowanie transportu odbywającego się pojazdami osobowymi na ruch transportem publicznym (np. w oparciu o system „parkuj i jedź”). Należy szczegółowo opisać założenia przyjęte dla prognozy natężenia pasażerów transportu publicznego oraz uwzględnić stosowne formy promocji.

Projekty z zakresu infrastruktury transportu publicznego (Działanie 1.2. RPO WK-P) należy porównywać używając narzędzia, jakim jest *analiza efektywności kosztowej (CEA)*, która wymaga wyrażenia efektów inwestycji w przyjętych jednostkach naturalnych związanych z realizacją projektu. Polega ona na obliczeniu wskaźnika *dynamicznego kosztu jednostkowego (DGC)*, którego metodyka została opisana w Wytycznych Ogólnych. Możliwe jest stosowanie dla potrzeb analizy wariantów *analizy wielokryterialnej*, która jest metodą oceny wariantów, stosowaną, gdy nie istnieje możliwość skwantyfikowania efektów inwestycji w jednostkach pieniężnych lub naturalnych.

Po przeprowadzeniu analizy wariantów danego projektu, należy dokonać wyboru najlepszego wariantu projektu. Wariant najlepszy odznacza się najniższym dynamicznym kosztem jednostkowym, natomiast w przypadku metody wielokryterialnej – najwyższą oceną sumaryczną, czyli maksymalnym wpływem na osiągnięcie celów projektu.

4. Opis stanu projektowanego (II.8.)

W tej części studium, poza opisem zakresu rzeczowego projektu, należy wykazać zgodność wykonanych pomiarów i prognoz ruchu oraz istniejących i przyszłych potrzeb komunikacyjnych ze stanem projektowanym. Szczególnie istotne jest aby na etapie projektowania uwzględnić przyszłe potrzeby, zapewnić trwałość technologiczną inwestycji i jej efektywne wykorzystanie w perspektywie czasowej.

Należy zwrócić uwagę na zapewnienie zgodności przyjętych rozwiązań technicznych w projekcie z:

- wymaganiami normatywnymi odnośnie danej klasy dróg i innych obiektów inżynierskich, m.in. w aspekcie dostosowania szerokości drogi, nawierzchni, ilości i wielkości miejsc parkingowych, zatoczek etc.,
- prognozą natężenia pasażerów i charakterem ruchu, m.in. w aspekcie typu i parametrów taboru,
- poprawą bezpieczeństwa oraz dostosowaniem dla osób niepełnosprawnych.

5. Wykonalność finansowo-ekonomiczna projektu (III)

Analiza finansowa

W rozdziale tym należy przedstawić zmianę przychodów ze sprzedaży związaną z realizacją projektu, w rocznych przedziałach czasowych w okresie analizy – jako różnicę pomiędzy stanem obecnym i stanem projektowanym.

Należy również dodać opis aktualnej i przyszłej polityki cenowej, czyli: wysokość opłat, sposób ich kalkulacji, zgodność polityki z obowiązującymi aktami prawnymi, ceny zapewniające samofinansowanie i płynność finansową właściciela czy też zarządzającego oraz amortyzację i ewentualne dopłaty.

W tym miejscu należy także zaprezentować różnicę w poziomie opłat jednostkowych wywołaną realizacją przedsięwzięcia – różnicę pomiędzy opłatami oszacowanymi dla wariantu inwestycyjnego i wariantu bezinwestycyjnego. Dla obu wariantów muszą zostać zachowane jednolite zasady kalkulacji opłat. Ewentualne dopłaty należy traktować w analizie finansowej jako przychód.

Następnie należy dokonać kalkulacji rocznej ilości usług w oparciu o liczbę użytkowników, będącej źródłem przychodów poprzez iloczyn wielkości sprzedaży i wartości

jednostkowych – dla poszczególnych produktów i usług – w stanie obecnym i projektowanym. Analizę przeprowadzamy przy założeniu stałych parametrów.

Wówczas należy przygotować plan przychodów jako iloczyn wielkości sprzedaży i opłat określonych w poszczególnych przedziałach czasowych. Plan ten musi zostać przygotowany dla prognozowanego stanu bezinwestycyjnego oraz stanu projektowanego, a także różnicy pomiędzy nimi - zmianę przychodów wynikającą z realizacji przedsięwzięcia (przychody różnicowe).

Ponadto należy zaprezentować zmianę kosztów operacyjnych związaną z eksploatacją majątku powstałego w ramach projektu w rocznych przedziałach czasowych w okresie analizy.

Należy dążyć do prezentacji kosztów operacyjnych/eksploatacyjnych w ujęciu kosztów rodzajowych. Wskazane jest w przypadku przewoźników przedstawienie analizy kosztów pracy przewozowej (koszty tzw. wozokilometra).

Przyjęte założenia dotyczące zmiany kosztów i ich podstawy muszą być wiarygodne i szczegółowo określone.

Należy także przedstawić kalkulację planu amortyzacji majątku powstałego w ramach projektu. Zalecane jest określenie amortyzacji w sposób uproszczony - jako amortyzację liniową przy założeniu żywotności ekonomicznej projektu tożsamej z okresem analizy.

Analiza ekonomiczna

Pełna analiza kosztów i korzyści jest obligatoryjna w przypadku projektów dużych. W celu sporządzenia analizy kosztów i korzyści należy przyjąć społeczną stopę dyskontową na poziomie 5,5%.

Etapy analizy ekonomicznej:

- założenia
- korekty fiskalne,
- korekta dotycząca efektów zewnętrznych, rachunek kosztów i korzyści ekonomicznych:
 - opis zidentyfikowanych kategorii kosztów i korzyści ekonomicznych,
 - opis założeń przyjętych dla wyceny kosztów i korzyści ekonomicznych,
 - opis szerszego oddziaływania projektu,
 - wyliczenie wartości zidentyfikowanych kosztów i korzyści ekonomicznych (jeżeli możliwe),
- przekształcenie cen rynkowych w ceny kalkulacyjne,

- ustalenie ekonomicznych wskaźników efektywności projektu oraz interpretacja wyników:
 - ENPV – ekonomiczna bieżąca wartość netto,
 - ERR – ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu,
 - B/C – wskaźnik efektywności ekonomicznej.

Dla projektów, których koszty nie przekraczają wartości 8 mln PLN należy zastosować analizę uproszczoną. Analiza wielokryterialna jest natomiast metodą opcjonalną dla wszystkich projektów bez względu na ich wartość i stanowi uzupełnienie pozostałych metod. W przypadku projektów o wartości powyżej 8 mln PLN zaleca się zastosowanie tej metody jako uzupełnienie analizy kosztów i korzyści.

Analiza kosztów i korzyści

Podstawą do przeprowadzenia analizy ekonomicznej metodą kosztów i korzyści są przepływy środków pieniężnych określone w analizie finansowej.

Przy określaniu ekonomicznych wskaźników efektywności należy jednak dokonać niezbędnych korekt dotyczących:

- a) efektów fiskalnych (transferów);
- b) efektów zewnętrznych;
- c) przekształceń z cen rynkowych na ceny rozrachunkowe.

Korekty fiskalne polegają na skorygowaniu następujących pozycji:

- a) odliczeniu podatków pośrednich od cen nakładów i produktów (np. podatku VAT, który w analizie finansowej jest uwzględniany w cenach, pod warunkiem, że nie podlega zwrotowi);
- b) odliczeniu subwencji i wpłat, mających charakter wyłącznie przekazu pieniężnego – tzw. "czyste" płatności transferowe na rzecz osób fizycznych (np. płatności z tytułu ubezpieczeń społecznych);
- c) doliczeniu do cen nakładów objętych analizą podatków bezpośrednich;
- d) uwzględnieniu w cenie konkretnych podatków pośrednich/subwencji/dotacji, które mają za zadanie zmienić efekty zewnętrzne. Jednakże należy pamiętać, aby w trakcie analizy nie liczyć ich podwójnie (przykładowo jako podatek włączony do danej ceny oraz jako szacunkowy zewnętrzny koszt środowiskowy).

Korekty zewnętrzne dotyczące efektów zewnętrznych mają na celu ustalenie wartości negatywnych i pozytywnych skutków projektu (odpowiednio kosztów i korzyści zewnętrznych). Ponieważ efekty zewnętrzne, z samej definicji, następują bez pieniężnego przepływu, nie są

one uwzględnione w analizie finansowej, w związku z czym muszą zostać oszacowane i wycenione. Należą do nich następujące pozycje:

- zmniejszenie czasu podróży – czas pracy kierowców/motorniczych, czas pasażerów,
- zmniejszenie liczby wypadków,
- ograniczenie emisji zanieczyszczeń,
- zmniejszenie obciążenia ruchem samochodowym (zwiększenie liczby użytkowników systemu transportu publicznego),
- wpływ na rozwój gospodarczy (nowe miejsca pracy w otoczeniu itp.).

W przypadku, gdy wyrażenie ich za pomocą wartości pieniężnych jest niemożliwe, należy skwantyfikować je w kategoriach materialnych w celu dokonania oceny jakościowej. Należy wówczas wyraźnie zaznaczyć, że nie zostały one ujęte przy obliczaniu wskaźników analizy ekonomicznej.

Korzyści związane z realizacją inwestycji w poszczególnych latach analizy to różnica pomiędzy kosztami użytkowników i środowiska w wariantcie bezinwestycyjnym a kosztami użytkowników i środowiska w wariantcie inwestycyjnym.

W przypadku efektów społeczno-ekonomicznych, które zostały zidentyfikowane, ale których wycena okazała się niemożliwa do przeprowadzenia, należy sporządzić ich wykaz oraz dokonać oceny jakościowej tych efektów w aspekcie ich wpływu na projekt. Dotyczy to tzw. szerszego ekonomicznego oddziaływania projektu. Szersze ekonomiczne oddziaływanie projektu to ogół skutków wywołanych w wyniku realizacji projektu, które nie dotyczą bezpośrednio sektora transportu, a dotyczyć mogą między innymi sektora przemysłu, finansów i handlu, rynku pracy lub rynku nieruchomości.

Do potencjalnych efektów zalicza się wpływ projektu na restrukturyzację regionalnej i lokalnej gospodarki, wpływ na lokalną produkcję przemysłową, wpływ projektu na lokalną działalność gospodarczą i lokalne zatrudnienie, wpływ projektu na rozwój turystyki, wpływ projektu na rozwój sieci transportowej i użytkowanie gruntów.

Powyższe efekty należy przeanalizować i opisać. Wyniki analizy szerszego oddziaływania projektu można zaprezentować w formie tabelarycznej.

W przypadku projektów mających na celu przysporzenie społeczeństwu korzyści związanych z rozwojem regionalnym, dopuszcza się wycenę powyższych efektów, określając założenia przyjęte w celu ich wyceny. Należy także zaprezentować strukturę kosztów i korzyści ekonomicznych.

Przygotowując analizę kosztów i korzyści inwestycyjnych w zakresie transportu publicznego można wykorzystać „Instrukcję oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych – weryfikacja metody badań zgodnie z zaleceniami UE oraz aktualizacja cen jednostkowych na poziomie 2006 r.” wydaną przez Instytut Badawczy Dróg i

Mostów (IBDiM), Warszawa, marzec 2007 r. oraz „Podręcznik dla Beneficjentów – Metodyka sporządzania analiz dla projektów realizowanych w Polsce, współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej - Niebieska Księga”.

Przekształcenie z cen rynkowych w ceny rozrachunkowe (ukryte – ang. shadow prices) ma na celu uwzględnienie czynników mogących oderwać ceny od równowagi konkurencyjnej (tj. skutecznego rynku), takich jak: niedoskonałości rynku, monopole, bariery handlowe, regulacje w zakresie prawa pracy, niepełna informacja itp. W tego typu przypadkach obserwowane ceny rynkowe (tj. finansowe) powinny zostać przeliczone za pomocą współczynników przeliczeniowych, tzw. czynników konwersji, na ceny rozrachunkowe tak, aby nie miały charakteru mylącego i odzwierciedlały koszt alternatywny wkładu w projekt oraz gotowość klienta do zapłaty za produkt końcowy.

Do oszacowania kosztów i korzyści ekonomicznych stosowana jest podobnie jak w analizie finansowej metodologia DCF.

W celu dokonania oceny ekonomicznej projektu należy posłużyć się następującymi ekonomicznymi wskaźnikami efektywności:

- ekonomiczną wartością bieżącą netto (ENPV), która powinna być większa od zera;
- ekonomiczną stopą zwrotu (ERR), która powinna przewyższać przyjętą stopę dyskontową;
- relacją korzyści do kosztów (B/C), która powinna być wyższa od jedności.

Analiza metodą uproszczoną

Analiza metodą uproszczoną jest stosowana wyłącznie dla projektów, których wartość nie przekracza 8 mln PLN i polega na przeprowadzeniu analizy jakościowej. Beneficjent powinien wymienić i opisać szczegółowo wszystkie istotne środowiskowe, ekonomiczne i społeczne skutki projektu bez kwantyfikowania ich wartości. Dla projektów z zakresu transportu publicznego do takich istotnych skutków należą:

- poprawa wykorzystania istniejącej infrastruktury – zwiększenie liczby użytkowników,
- redukcja liczby wypadków,
- oszczędność czasu podróży,
- zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów, jako wynik zwiększonej średniej prędkości przejazdu,
- zmniejszenie kosztów czasu pasażerów,
- zmniejszenie kosztów czasu pracy kierowców/motorczystych,
- zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko.

Analiza wielokryterialna

Analiza wielokryterialna stosowana jest jako metoda analizy ekonomicznej i stanowi uzupełnienie pozostałych analiz, w szczególności analizy kosztów i korzyści.

W analizie tej należy ująć wszystkie nieskwantyfikowane lub trudne do wyceny efekty społeczno-ekonomiczne, powstające w wyniku realizacji projektu, dla którego te efekty zostały uznane za istotne. Kluczową cechą analizy wielokryterialnej jest jej subiektywizm, polegający na użyciu własnego osądu w ustaleniu celów projektu i kryteriów ich oceny.

Do efektów takich można np. zaliczyć: wzrost poziomu wykorzystania systemu transportu publicznego dzięki realizacji projektu.

Wszystkim zidentyfikowanym czynnikom należy przypisać wartości punktowe według przyjętej skali, a następnie nadać im wagi odzwierciedlające znaczenie dla społeczeństwa. Następnym krokiem jest określenie wpływu poszczególnych czynników poprzez iloczyn wartości i wag. Suma wpływu poszczególnych czynników określa wpływ projektu na otoczenie społeczno – gospodarcze.

Analiza wrażliwości

Beneficjent powinien zidentyfikować i omówić różne czynniki ryzyka, uzasadnić, które z nich są istotne i przeliczyć model uwzględniając poszczególne scenariusze makroekonomiczne (pesymistyczny i podstawowy). Analizą należy objąć wybrane zmienne, np.: koszty inwestycji i korzyści ekonomiczne. Analiza wrażliwości bada wpływ zmian powyższych składników na wskaźniki ekonomiczne: ENPV, EIRR oraz BCR.

6. Analiza instytucjonalna (IV.1.)

Należy przedstawić jaki podmiot będzie zarządzał infrastrukturą powstałą w wyniku realizacji projektu. Z uwagi na specyfikę działania będą to przede wszystkim podmioty wykonujące usługi publiczne, w których większość udziałów posiada jednostka samorządu terytorialnego lub niezależni operatorzy, wyłonieni w postępowaniu publicznym. Należy dokładnie przedstawić strukturę organizacyjną operatora, zatrudnienie, politykę świadczenia usług, doświadczenie, etc.

7. Analiza wykonalności prawnej (IV.3.)

Ustawami regulującymi podstawowe normy w zakresie infrastruktury transportu publicznego są: Ustawa o drogach publicznych i Ustawa o transporcie drogowym. W przygotowaniu jest Ustawa o transporcie publicznym, która powinna być uwzględniona w przypadku obowiązywania.

8. Promocja projektu (IV.4.)

Jeżeli jednym z celów projektu jest zwiększenie udziału transportu publicznego w obsłudze mieszkańców i odciążenie komunikacyjne danego obszaru, np. poprzez zastosowanie rozwiązań „parkuj i jedź” należy szczegółowo opisać formy promocji projektu. Zaproponowana promocja projektu powinna uwiarygodniać możliwość osiągnięcia celów projektu, zmierzających do zwiększenia udziału wykorzystania przez mieszkańców transportu publicznego w życiu codziennym.

Spis map i fotografii

Do studium wykonalności można załączyć mapki i szkice sytuacyjne lub topograficzne z oznaczeniem terenu realizacji projektu. Można dodatkowo, dla lepszej wizualizacji lokalizacji projektu na tle otoczenia, załączyć zdjęcia lotnicze lokalizacji projektu i jego bezpośredniej okolicy.