

Uchwała Nr 4788/ 2014
Zarządu Województwa Wielkopolskiego
z dnia 18 czerwca 2014 r.

w sprawie: *przyjęcia wzoru wytycznych dotyczących sporządzenia studium wykonalności dla Działania 2.2 „Poprawa dostępności do regionalnego i ponadregionalnego układu drogowego (drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu, powiatowe i gminne)” w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013 (WRPO)*

Na podstawie art. 41 ust. 1 i ust. 2 pkt 4 w związku z art. 11 ust. 5 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tekst jednolity: Dz. U. 2013r.,poz.596 z późn. zm.), art. 25 pkt 1, art. 26 ust. 1 pkt 4, art. 28 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (tekst jednolity: Dz. U. z 2009 r. nr 84, poz. 712 z późn. zm.) oraz na podstawie uchwały Nr 698/2007 Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 14 września 2007 r. w sprawie przyjęcia „Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013”, wraz z późniejszymi zmianami. Zarząd Województwa Wielkopolskiego uchwała, co następuje.

§ 1

Zarząd Województwa Wielkopolskiego postanawia przyjąć nowy wzór wytycznych do sporządzenia Studium Wykonalności dla projektów dla Działania 2.2. „Poprawa dostępności do regionalnego i ponadregionalnego układu drogowego (drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu, powiatowe i gminne)” w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013.

§ 2

Wzór wytycznych do sporządzenia Studium Wykonalności dla projektów dla Działania 2.2. „Poprawa dostępności do regionalnego i ponadregionalnego układu drogowego (drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu, powiatowe i gminne)” stanowi załącznik Nr 1 do niniejszej Uchwały.

§ 3

Wykonanie uchwały powierza się Dyrektorowi Departamentu Wdrażania Programu Regionalnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu.

§ 4

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Marszałek Województwa
Marek Woźniak

**Uzasadnienie do Uchwały Nr 4788/ 2014
Zarządu Województwa Wielkopolskiego
z dnia 18 czerwca 2014 r.**

w sprawie: *przyjęcia wzoru wytycznych dotyczących sporządzenia studium wykonalności dla Działania 2.2 „Poprawa dostępności do regionalnego i ponadregionalnego układu drogowego (drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu, powiatowe i gminne)” w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013 (WRPO)*

Zarząd Województwa Wielkopolskiego w okresie 2007-2013, jako Instytucja Zarządzająca WRPO, odpowiada za przygotowanie wszelkich niezbędnych dokumentów dla potencjalnych beneficjentów, wykorzystywanych w procesie wdrażania Programu. Wnioskodawca ubiegający się o dofinansowanie realizacji projektu w ramach Działania 2.2 „Poprawa dostępności do regionalnego i ponadregionalnego układu drogowego (drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu, powiatowe i gminne)” zobligowany jest przygotować Studium Wykonalności, które umożliwi dokonanie oceny projektu przez Instytucję Zarządzającą WRPO.

Z uwagi na konieczność zapewnienia spójności i przejrzystości procesu aplikacyjnego, wzory wcześniejszych wytycznych dotyczących sporządzenia Studium Wykonalności dla projektów dla Działania 2.2 „Poprawa dostępności do regionalnego i ponadregionalnego układu drogowego (drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu, powiatowe i gminne)” w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013 (WRPO), będą stosowane odpowiednio - przyjęte Uchwałą Zarządu Województwa Wielkopolskiego Nr 2932/2009 z dnia 30 lipca 2009 roku wyłącznie dla projektów złożonych w Konkursach Nr 04/II/2009, Nr 07/II/2010 oraz Nr 11/II/2010, a przyjęte Uchwałą Zarządu Województwa Wielkopolskiego Nr 1239/2008 z dnia 10 kwietnia 2008 r. wyłącznie dla projektów złożonych w Konkursie nr 01/II/2008.

Nowy wzór wytycznych dotyczących sporządzenia Studium Wykonalności dla projektów dla Działania 2.2 „Poprawa dostępności do regionalnego i ponadregionalnego układu drogowego (drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu, powiatowe i gminne)” w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013 (WRPO), stanowiący załącznik Nr 1 do niniejszej uchwały, znajdzie zastosowanie z dniem przyjęcia niniejszej uchwały.

Przyjęcie nowego wzoru wytycznych dotyczących sporządzenia Studium Wykonalności dla projektów dla Działania 2.2. „Poprawa dostępności do regionalnego i ponadregionalnego układu drogowego (drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu, powiatowe i gminne)” (stanowiącego załącznik Nr 1 do niniejszej uchwały) upraszcza wymogi stawiane beneficjentom (skrócono część opisową do niezbędnych elementów charakteryzujących inwestycję).

W związku z powyższym uprawnionym jest podjęcie uchwały przez Zarząd Województwa Wielkopolskiego w sprawie przyjęcia zasad sporządzenia Studium Wykonalności dla Działania 2.2 „Poprawa dostępności do regionalnego i ponadregionalnego układu drogowego (drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu, powiatowe i gminne)” w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013.

*Marszałek Województwa
Marek Woźniak*



**PROGRAM
REGIONALNY**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



WOJEWÓDZTWO
WIELKOPOLSKIE

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Załącznik Nr 1
do Uchwały Nr 4788/2014
Zarządu Województwa Wielkopolskiego
z dnia 18 czerwca 2014 r.

Wytyczne do sporządzenia Studium Wykonalności

**Działanie 2.2 „Poprawa dostępności do regionalnego i ponadregionalnego układu drogowego
(drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu, powiatowe i gminne)”**

Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2007-2013

Zatwierdzone Uchwałą Nr 4788/2014 Zarządu
Województwa Wielkopolskiego

Poznań, czerwiec 2014

Spis treści:

- I. Wnioski ze studium wykonalności**
- II. Charakterystyka Wnioskodawcy**
- III. Projekt i jego otoczenie**
- IV. Logika interwencji**
- V. Analiza instytucjonalna i prawna inwestycji**
- VI. Analiza techniczna / technologiczna**
- VII. Analiza ekonomiczna**
- VIII. Analiza wrażliwości i ryzyka**
- IX. Analiza oddziaływania na środowisko**
- X. Załączniki do studium wykonalności**
- XI. Oświadczenie Wnioskodawcy**

Dla każdego projektu inwestycyjnego Wnioskodawca ubiegający się o dofinansowanie z funduszy Unii Europejskiej powinien przedstawić Studium Wykonalności, umożliwiające dokonanie oceny projektu.

Niniejsze wytyczne są skierowane do wszystkich podmiotów ubiegających się o wsparcie w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007- 2013, Działanie 2.2 „Poprawa dostępności do regionalnego i ponadregionalnego układu drogowego (drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu, powiatowe i gminne)”.

Wytyczne nie mają zastosowania do tzw. „dużych projektów” (zgodnie z art. 40 Rozporządzenia 1083/2006), tj. projektów, których całkowity koszt przekracza 50 mln EUR.

Przygotowując Studium Wykonalności należy mieć na uwadze następujące zasady:

1. Dane przedstawione w Studium Wykonalności muszą 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 2007-2013,
 - Szczegółowym Opiszem Priorytetów Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013;
 - Wytycznymi Instytucji Zarządzającej Wielkopolskim Regionalnym Programem Operacyjnym na lata 2007-2013 w sprawie kwalifikowalności kosztów w ramach Priorytetu I – Działanie 1.7 oraz Priorytetów II-VI,
 - Przewodnikiem do analizy kosztów i korzyści projektów inwestycyjnych (Fundusze Strukturalne, Fundusz Spójności oraz instrument przedakcesyjny), Komisja Europejska,
 - Wytycznymi dotyczącymi metodologii przeprowadzania analizy kosztów i korzyści. Nowy okres programowania 2007-2013. Dokument roboczy nr 4, Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Polityki Regionalnej, 08/2006,
4. Należy wskazać wszystkie źródła pozyskania danych (zarówno liczbowych, jak i nieliczbowych) oraz okres, którego dotyczą. Dane muszą być wiarygodne i realne. Dane statystyczne powinny być nie starsze niż 2 lata, natomiast źródła danych finansowych nie mogą być starsze niż 1 rok. Jeśli w momencie składania Wniosku o dofinansowanie projekt jest w trakcie realizacji lub zakończony – zostały zlecone działania planowane do ujęcia w kosztach projektu – do analizy muszą zostać przyjęte wartości rzeczywiste wynikające z zaakceptowanych warunków/podpisanych umów.

Wszyscy Wnioskodawcy zobowiązani są do sporządzenia Studiów Wykonalności w formie tabelarycznej, zgodnie z przedstawionym schematem. Sporządzając Studium Wykonalności należy stosować czcionkę Arial, rozmiar 10, z pojedynczymi odstępami pomiędzy wierszami.

Przy wypełnianiu tabel należy usunąć opisy stanowiące wskazówki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego do poszczególnych pozycji Studium Wykonalności (uwagi w kolorze szarym).

Wszelkie obliczenia zawarte w studium wykonalności należy załączyć również w wersji elektronicznej w arkuszu Excel.

I. 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. Obligatoryjne jest wypełnienie poniższej tabeli:

| | Wyszczególnienie | | |
|-----|---|---------|---|
| 1. | Nazwa Programu Operacyjnego | | Regionalny Program Operacyjny Województwa Wielkopolskiego na lata 2007- 2013 |
| 2. | Numer i nazwa Priorytetu w ramach Programu Operacyjnego | | II <i>Infrastruktura komunikacyjna</i> |
| 3. | Numer i nazwa Działania w ramach Priorytetu Programu Operacyjnego | | 2.2 <i>Poprawa dostępności do regionalnego i ponadregionalnego układu drogowego (drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu, powiatowe i gminne)</i> |
| 4. | Numer Schematu w ramach Działania (jeśli dotyczy) | | |
| 5. | Nazwa Wnioskodawcy | | |
| 6. | Tytuł projektu | | |
| 7. | Okres realizacji | | Data rozpoczęcia rzeczowej realizacji projektu: Data zakończenia rzeczowej realizacji projektu: Data zakończenia finansowej realizacji projektu: (wpisać zgodnie z formularzem wniosku) |
| 8. | Krótki opis przedmiotu projektu oraz jego odbiorców. | | |
| | | | |
| 9. | Cele projektu | | |
| | | | |
| 10. | Skwantyfikowane wskaźniki produktu i rezultatu | | |
| | | | |
| 11. | Całkowity koszt projektu | | |
| | koszty kwalifikowalne | | |
| | koszty niekwalifikowalne | | |
| 12. | Kwota poziomu dofinansowania (PLN) | | |
| 13. | Wnioski z analizy ekonomicznej (łącznie z podaniem podstawowych wskaźników) | | |
| | Wskaźnik | Wartość | Komentarz |
| | ENPV | | |

| | | | |
|-----|------|--|--|
| | EIRR | | |
| | B/C | | |
| 14. | Inne | | Inne, ważne z punktu widzenia projektu |

II. Charakterystyka Wnioskodawcy

| | |
|--|---|
| Pełna nazwa Wnioskodawcy (lidera wiodącego projektu) | |
| Adres Wnioskodawcy | |
| Nr telefonu | |
| Nr faksu | |
| Adres e-mail | |
| Adres do korespondencji | |
| Numer NIP | |
| Numer REGON | |
| Status prawny | |
| Dane osoby wyznaczonej do kontaktu | |
| Krótką charakterystyką działalności Wnioskodawcy (w przypadku partnerstwa projektowego wszystkich zaangażowanych podmiotów) | |
| Doświadczenie Wnioskodawcy we wdrażaniu projektów współfinansowanych ze środków europejskich | Należy podać w skrócie m.in.: program, w ramach którego realizowane było/jest zadanie, tytuł projektu, wartość, podmioty zaangażowane, stan realizacji inwestycji (czy projekt jest przed podpisaniem umowy finansowej, w trakcie realizacji, zakończony. W przypadku, gdy projekt zakończono, to czy osiągnięto zakładane cele, rozliczono dotację). |

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 | |

III. Projekt i jego otoczenie

| | |
|---|---|
| Tytuł projektu | tytuł powinien być zwięzły, praktyczny, oddawać charakter projektu oraz określać lokalizację projektu |
| Główny obszar priorytetowy | II Infrastruktura komunikacyjna |
| Działanie, w które wpisuje się projekt | 2.2 Poprawa dostępności do regionalnego i ponadregionalnego układu drogowego (drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu, powiatowe i gminne) |
| Schemat w ramach Działania | należy podać nr Schematu WRPO, w ramach którego składany jest projekt |

| Opis projektu | |
|--|---|
| 1. geneza projektu i opis przedmiotu projektu | co będzie realizowane w ramach projektu (ogólnie, szczegółowy opis przedstawiony powinien być w rozdz. VI) |
| 2. określenie rodzaju projektu infrastrukturalnego | <ul style="list-style-type: none"> - nowy (czy zbudowana zostanie zupełnie nowa droga/most/tunel itd.) - modernizacja / poszerzenie drogi (czy istniejąca droga / tunel, itd. będzie modernizowana) - projekt mieszany (czy projekt jest połączeniem modernizacji z budową nowej drogi / tunelu / skrzyżowania) |
| 3. zgodność projektu z celami Działania WRPO | Celem projektu jest poprawa dostępności komunikacyjnej regionu poprzez rozwój infrastruktury dróg powiatowych i gminnych. |
| 4. uzasadnienie potrzeby realizacji projektu (odpowiedź na pytanie, dlaczego powinien być realizowany właśnie ten projekt) | <p>Punkt ten powinien zawierać opis i analizę problemów, które dotyczą bezpośrednich i pośrednich beneficjentów projektu. Analiza powinna pokazywać aktualne problemy związane z funkcjonowaniem określonego odcinka drogi lub systemu transportu drogowego. Przykładowe problemy związane z istniejącym stanem infrastruktury drogowej:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zły stan techniczny infrastruktury drogowej, - niska dostępność komunikacyjna określonego regionu, - brak odpowiednich połączeń drogowych, wysoki poziom wypadkowości, - duża liczba ofiar śmiertelnych, - duże natężenie ruchu zbliżające się do granicy przepustowości istniejących dróg, - skrzyżowanie będące tzw. „wąskim gardłem” na określonym odcinku drogi, - zła geometria skrzyżowania, nieodpowiadająca aktualnym potrzebom, - niska atrakcyjność inwestycyjna, - niska atrakcyjność turystyczno – rekreacyjna. <p>Uzasadnienie powinno udzielić odpowiedzi na zasadność realizacji wszystkich elementów projektu (elementy projektu niezgodne z celami priorytetu traktowane będą jako koszty niekwalifikowalne).</p> |
| Lokalizacja przedsięwzięcia | <p>należy podać:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nazwę województwa, powiatu, gminy i miejscowości, w której będzie realizowany projekt, - opis i krótką charakterystykę lokalizacji, - dodatkowe dane niezbędne do uzasadnienia interwencji EFRR w przedmiot projektu (np. dane demograficzne, ekonomiczne, finansowe). <p>Uwaga: Dane dotyczące obszaru, na którym zlokalizowany jest projekt należy pokazać w taki sposób, aby można było łatwo zauważyć i zrozumieć problemy, które realizacja projektu ma rozwiązać. Należy zwrócić</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>szczególną uwagę, aby opis ten odpowiadał tematyce projektu. Nie należy przepisywać danych statystycznych, które nie są bezpośrednio związane z projektem (podrozdział ten nie może być prezentacją wszystkich danych – powinien odnosić się wyłącznie do najważniejszych z nich).</p> <p>Zawsze, kiedy jest to możliwe, należy powoływać się na wiarygodne źródła informacji, takie jak lokalne statystyki, statystyki krajowe, inne opracowania strategiczne – np. strategia rozwoju gminy, województwa, Ponadto bardzo istotną częścią podrozdziału jest określenie wraz z uzasadnieniem obszaru oddziaływania projektu (ogólnopolski, regionalny/lokalny).</p> |
| Zgodność ze strategiami | <p>Projekt powinien być zgodny z takimi dokumentami jak np. Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do roku 2020, strategia rozwoju powiatu/gminy, planem rozwoju lokalnego danego powiatu/danej gminy, studiami komunikacyjnymi poszczególnych obszarów.</p> <p>Punkt ten przedstawia <u>makroekonomiczny kontekst projektu</u>. Nawiązuje do dokumentów źródłowych/strategicznych związanych z planowanym projektem. Wszystkie dokumenty źródłowe powinny być dokładnie zidentyfikowane.</p> |
| Komplementarność | <p><u>Komplementarność</u> oznacza powiązanie projektu z innymi przedsięwzięciami finansowanymi ze środków własnych bądź ze środków europejskich, zrealizowanymi lub realizowanymi od 2004 r.</p> |
| Wpływ projektu na polityki horyzontalne | <p>Wnioskodawca winien wykazać co najmniej neutralny wpływ projektu w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - równości szans, - zrównoważonego rozwoju. <p>Neutralny wpływ oznacza, że projekt spełnia wyznaczone w danym zakresie minimum lub też brak jest bezpośredniego logicznego powiązania między realizowanym projektem a daną polityką.</p> |
| Uprozczone szkice gminne lub plany główne rozwiązań transportowych, które obejmują infrastrukturę transportową oraz instytucje generujące transport | <p>Szkic powinien objaśniać główne osie transportowe w gminie / powiecie / województwie oraz to w jaki sposób są one ze sobą połączone (w przypadku rozwoju terenów połączenie z innymi centrami przemysłowymi lub biznesowymi).</p> <p>Szkice głównych osi transportowych należy przedstawić w załączeniu do studium wykonalności.</p> |

Charakterystyka obszaru, którego dotyczy projekt (gminy/powiatu/województwa) – dane można uzyskać w Banku Danych Regionalnych GUS (www.stat.gov.pl.) lub skorzystać z innych źródeł np. statystyk JST, statystyk policyjnych itp. Pod tabelą należy podać źródła danych.

| Obszar - powierzchnia ogółem | dane – 3 lata przed złożeniem wniosku | | | rok złożenia wniosku |
|---|---------------------------------------|----|----|----------------------|
| | r. | r. | r. | r. |
| Ludność wg faktycznego miejsca zamieszkania – stan na 31.12 | | | | |
| Rynek pracy – pracujący ogółem | | | | |
| Rynek pracy – bezrobotni zarejestrowani ogółem | | | | |
| Podmioty gospodarcze ogółem | | | | |
| Długość dróg w gminie/powiecie/województwie w km: | | | | |
| Łącznie | | | | |
| W tym: | | | | |
| drogi krajowe | | | | |

| | |
|--|--|
| wojewódzkie | |
| powiatowe | |
| gminne | |
| Opis drogi/tunelu/mostu itd. w projekcie (w przypadku przebudowy/rozbudowy) – stan przed realizacją projektu: | |
| rodzaj nawierzchni | |
| szerokość (m) | |
| jakość nawierzchni | |
| nośność | |
| stan techniczny | |

IV. Logika interwencji

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

Cel / cele projektu

| | |
|--------------------------|---|
| Cel/cele projektu | <p>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.</p> <p>Cele projektu powinny jasno wskazywać, jakie korzyści społeczno – ekonomiczne można osiągnąć dzięki wdrożeniu projektu. Cele powinny być logicznie powiązane ze sobą oraz z celami funduszy.</p> <p>Do typowych celów projektów infrastruktury drogowej można zaliczyć następujące pozycje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - skrócenie czasu podróży użytkowników dróg, - poprawa płynności ruchu pojazdów oraz eliminacja utrudnień w ruchu (zapewnienie określonego poziomu swobody ruchu), - poprawa dostępności regionu, - zmniejszenie liczby wypadków i ofiar ich następstw, - poprawa komfortu podróżowania, - wyprowadzenie ruchu na zewnątrz miasta, - zmniejszenie kosztów utrzymania infrastruktury, - zmniejszenie kosztów w eksploatacji pojazdów, - dostosowanie konstrukcji do zwiększonych obciążeń. |
|--------------------------|---|

Planowane efekty rzeczowe (produkty) uzyskane w wyniku realizacji projektu

| Lp. | Wskaźnik produktu | Źródło danych | Jedn. miary | Rok 0 | r. | r. | r. | suma |
|--------------------------------|-------------------|---------------|-------------|-------|----|----|----|------|
| Wskaźniki kluczowe | | | | | | | | |
| 1. | | | | | | | | |
| 2. | | | | | | | | |
| 3. | | | | | | | | |
| Wskaźniki uzupełniające | | | | | | | | |
| 1. | | | | | | | | |
| 2. | | | | | | | | |
| 3. | | | | | | | | |

Planowane rezultaty realizacji projektu

| Lp. | Wskaźnik rezultatu | Źródło danych | Jedn. miary | Rok 0 | r. | r. | r. |
|--------------------------------|--------------------|---------------|-------------|-------|----|----|----|
| Wskaźniki kluczowe | | | | | | | |
| 1. | | | | | | | |
| 2. | | | | | | | |
| 3. | | | | | | | |
| Wskaźniki uzupełniające | | | | | | | |
| 1. | | | | | | | |
| 2. | | | | | | | |
| 3. | | | | | | | |

Uwaga! Metodologia obliczenia wskaźników przedstawiona jest w ekspertyzie naukowo – badawczej opracowanej przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego pt. „Uproszczona metoda oceny efektywności ekonomicznej inwestycji drogowo – mostowych dla kategorii dróg: wojewódzkich, powiatowych i gminnych”. Ekspertyza zamieszczona jest na stronach internetowych:

http://www.funduszezstrukturalne.gov.pl/Wiadomosci/Fundusze+na+lata+2007-2013/ocena_efektywnosci_ekonomicznej_inwestycji_drogowo_mostowych.htm

http://www.funduszeuropejskie.gov.pl/wiadomosci/strony/ocena_efektywnosci_ekonomicznej_inwestycji_drogowo_mostowych.aspx

W przypadku wskaźników rezultatu każdy Wnioskodawca jest zobowiązany do wyboru wskaźnika „Liczba nowych miejsc pracy powstałych w wyniku realizacji projektów” z Listy wskaźników IZ – szczegółowe zasady określa Instrukcja wypełniania wniosku o dofinansowanie.

V. Analiza instytucjonalna i prawna inwestycji

Analiza instytucjonalna ma na celu opis bezpośrednich i pośrednich beneficjentów projektu oraz problemów ich dotyczących, 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. W ramach rozdziału powinien zostać przedstawiony sposób wyboru inżyniera / menadżera projektu.

Analiza prawna przedstawia kwestie prawne związane z realizacją projektu, tj. kwestie dotyczące własności gruntu/obiektów - gdzie będzie realizowany projekt, dostępności gruntu, a także mediów pod inwestycję.

| | |
|---|---|
| Określenie beneficjentów końcowych projektu (analiza popytu) | Należy zidentyfikować odbiorców projektu (beneficjentów końcowych projektu). Ważne jest także określenie potrzeb odbiorców projektu. Należy przedstawić <u>realne prognozy</u> (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 rolę, 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. |
| Zdolność organizacyjna | Należy udowodnić zdolność organizacyjną (prawną, instytucjonalną) i finansową do wdrożenia projektu. Punkt ten powinien przede wszystkim odpowiedzieć na pytanie: Czy Wnioskodawca posiada zdolność organizacyjną i finansową do wdrożenia projektu i powinien zawierać informacje na temat: <ul style="list-style-type: none"> - instytucji zaangażowanych w realizację/wdrożenie projektu (włącznie z podziałem odpowiedzialności i sposobem ich finansowania), - 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. |
| Ocena długoterminowej trwałości finansowo – instytucjonalnej projektu | Długotrwałość finansowo - instytucjonalna 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): <ul style="list-style-type: none"> - 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. |

| | | | |
|--|---|------------------------|--|
| Uwarunkowania wynikające z procedur prawa budowlanego i zagospodarowania przestrzennego | Tu należy opisać jakie wymogi projektowe i lokalizacyjne wynikają z obowiązujących planów miejscowych i innych aktów prawnych. Dotyczy to parametrów i usytuowania planowanej infrastruktury. | | |
| Pozwolenie na budowę / zgłoszenie budowy (jeśli dotyczy) | Numer | Wydane przez | |
| | | | |
| | | | |
| Inne uwarunkowania prawne | Pozwolenie / decyzja / inny dokument | Podstawa prawna | Data uzyskania / planowana data uzyskania |

VI. Analiza techniczna/technologiczna

Na wnioskodawcy spoczywa obowiązek wykazania, że wybrany przez niego wariant realizacji projektu reprezentuje najlepsze rozwiązanie spośród wszelkich możliwych alternatywnych rozwiązań.

Analiza powinna obejmować następujące elementy:

- Opis aktualnych rozwiązań technicznych oraz proponowanych zmian, które mają przynieść rezultaty zmierzające do osiągnięcia celów projektu.
- Analizę kilku opcji (jeżeli to możliwe) realizacji projektu (przykłady opcji: nowa inwestycja - modernizacja istniejącego systemu, skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną – rondo).

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.

Analiza techniczna

| | |
|-----------------------------------|--|
| Opis planowanej inwestycji | Rodzaj projektu (czego dotyczy, główne elementy składowe lub zadania i rozróżnienie: rozbudowa, modernizacja itp.) |
|-----------------------------------|--|

Analiza opcji technicznych

| | |
|---|--|
| Przybliżone wskazanie innych możliwych szlaków oraz szkic tych szlaków na mapie istniejących szlaków | Należy przedstawić w załącznikach do studium wykonalności. |
| Wskazanie alternatywnych opcji technicznych, (w tym wariantu wybranego do realizacji), ich cech technicznych i potencjalnego wpływu na koszty (np. inny rodzaj nawierzchni, inna grubość nawierzchni, różny zakres inwestycji, różne technologie możliwe do zastosowania, różne rodzaje rozjazdów i skrzyżowań, itp) | 1. 2. 3. |
| Wyjaśnienie wybranego wariantu realizacji inwestycji oraz uzasadnienie jego wyboru | |

Opis wybranej technologii

| | |
|--|---|
| Zakres prac z wyszczególnieniem ich głównych cech charakterystycznych i elementów składowych. Wszędzie gdzie jest to możliwe należy wykorzystać wskaźniki określone ilościowo | Opisując optymalne rozwiązanie technologiczne należy skupić się na ogólnych technologiach, m.in. wykonania nawierzchni, wykonania podbudowy, wykonania warstwy wzmocnionego podłoża, wykonania chodnika, wykonania zjazdów, wykonania robót ziemnych, wykonania obiektów inżynierskich. |
| Twórcy / źródło planu inwestycyjnego | |

Dane techniczne projektowanego odcinka (dla wariantu inwestycyjnego – WI oraz bezinwestycyjnego – W0):

| Lp. | Wyszczególnienie | Jedn. | W0 | WI |
|-----|---|----------------|----|----|
| 1 | Droga: wojewódzka (WOJ), powiatowa (POW), gminna (GMI) | | | |
| 2 | Długość odcinka (wartość większa od 0) | km | | |
| 3 | Powierzchnia odcinka (wartość większa od 0) | m ² | | |
| 4 | Rodzaj terenu: płaski (P), falisty (F), górski (G) | | | |
| 5 | Rodzaj drogi: miejska (M), zamiejska (Z) | | | |
| 6 | Klasa drogi (GP, G, Z, L, D) | | | |
| 7 | Liczba jezdni (1, 2) | | | |
| 8 | Liczba pasów na jezdni (2, 3, 4, 2 do 4) | | | |
| 9 | Szerokość jezdni | | | |
| 10 | Szerokość poboczy utwardzonych lub szerokość pasa awaryjnego | | | |
| 11 | Prędkość dopuszczalna / ograniczenie prędkości (wartość od 10 do 130) | km/h | | |
| 12 | Odcinki z widocznością na wyprzedzanie ≥ 450 m (0%, 20%, 40%, 60%, 80%, 100%, ND – nie dotyczy) | | | |
| 13 | Skrzyżowania jednopoziomowe: TAK/NIE | | | |
| 14 | Skrzyżowania jednopoziomowe typu rondo: TAK/NIE | | | |

| | | | | |
|----|--|---------------|--|--|
| 15 | Skrzyżowania jednopoziomowe skanalizowane: TAK/NIE | | | |
| 16 | Stan techniczny nawierzchni wg SOSN (A, B, C, D) | | | |
| 17 | Czas wymuszonego postoju (wartość równa lub większa od 0) | godz. dobę | | |
| 18 | Skrzyżowania jednopoziomowe z linią kolejową: TAK/NIE | | | |
| 19 | Przeszkody boczne przy krawędzi jezdni: TAK/NIE | | | |
| 20 | Wyszczerbienia krawędzi jezdni (zawężenie pasa ruchu): TAK/NIE | | | |
| 21 | Śliska nawierzchnia lub koleiny: TAK/NIE | | | |
| 22 | Charakter ruchu: gospodarczy (G), turystyczny (T), rekreacyjny (R) | | | |

Dane techniczne projektowanego obiektu (dla wariantu inwestycyjnego – WI oraz bezinwestycyjnego – W0):

| Lp. | Wyszczególnienie | Jedn. | W0 | WI |
|-----|---|----------------|----|----|
| 1 | Powierzchnia obiektu (wartość większa od 0) | m ² | | |
| 2 | Ocena stanu technicznego obiektu (0, 1, 2, 3, 4, 5) | | | |
| 3 | Rodzaj obiektu: stalowy (STA), Żelbetowy (ŻEL), sprężony (SPR), betonowy (BET), kamienny (KAM), ceglany (CEG) | | | |
| 4 | Obiekt na sieci dróg: miejskich (M), zamiejskich (Z) | | | |

Plan finansowania

Plan finansowania musi być spójny z harmonogramem realizacji projektu.

UWAGA: przy określaniu kosztów kwalifikowalnych należy brać pod uwagę *Wytyczne Instytucji Zarządzającej Wielkopolskim Regionalnym Programem Operacyjnym na lata 2007-2013 w sprawie kwalifikowalności kosztów w ramach Priorytetu I – działanie 1.7 oraz Priorytetów II - VI*, a także cel projektu, opis kwalifikujących się do wsparcia typów projektu oraz klasyfikację wydatków strukturalnych.

| Wyszczególnienie kosztu | Lata realizacji | | | | | Suma |
|--|-----------------|------|------|------|------|------|
| | 20__ | 20__ | 20__ | 20__ | 20__ | |
| Koszty kwalifikowalne (poniżej należy wymienić poszczególne kategorie kosztów kwalifikowalnych z rozbiem 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 rozbiem na kwoty netto i podatek VAT): | | | | | | |
| 1. Kategoria kosztu | | | | | | |
| a. kwota netto | | | | | | |
| b. podatek VAT | | | | | | |
| Suma | | | | | | |

| Źródła finansowania kosztów kwalifikowalnych projektu | Kwota (zł) | Procent całości % |
|---|------------|-------------------|
| EFRR | | |
| Wkład własny Wnioskodawcy | | |
| Pozostałe (jakie?) | | |
| Pozostałe (jakie?) | | |
| | | |

| Razem | | | | |
|--------------------|----------------------------------|------------------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| | Koszt całkowity projektu (z VAT) | Koszt całkowity projektu (bez VAT) | Koszt na kilometr (z VAT) | Koszt na kilometr (bez VAT) |
| Z wykupem gruntów | | | | |
| Bez wykupu gruntów | | | | |

VII. Analiza ekonomiczna

Wszyscy Wnioskodawcy (bez względu na wartość projektu) zobowiązani są do przeprowadzenia analiz ruchu oraz do sporządzenia pełnej analizy ekonomicznej.

Celem analizy 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.

Założenia do analizy ekonomicznej:

1. W celu sporządzenia analizy należy przyjąć **społeczną stopę dyskontową** na poziomie **5,5%**. Należy sporządzić analizę ekonomiczną na okres **25 lat**.
2. **Okres referencyjny** dla infrastruktury drogowej powinien obejmować co najmniej 25 lat, w tym okres realizacji projektu.
3. **Kalkulacja korzyści ekonomicznych netto projektu:**
Łączne korzyści projektu drogowego stanowią sumę korzyści dla każdego z elementów kosztów ekonomicznych. W celu wyliczenia korzyści ekonomicznych dla każdej z kategorii kosztów wymienionych poniżej należy odjąć od kosztów ekonomicznych dla wariantu bezinwestycyjnego koszty wariantu inwestycyjnego. Otrzymana różnica stanowi korzyść ekonomiczną określonej kategorii (koszty eksploatacji, czasu, użytkowników itp.). Suma wszystkich kategorii kosztów ekonomicznych stanowi łączne korzyści ekonomiczne dla danego roku.
4. W całym okresie analizy należy przyjąć **ceny stałe**.
5. Koszty budowy (lub przebudowy) podajemy bez podatku od towarów i usług VAT.

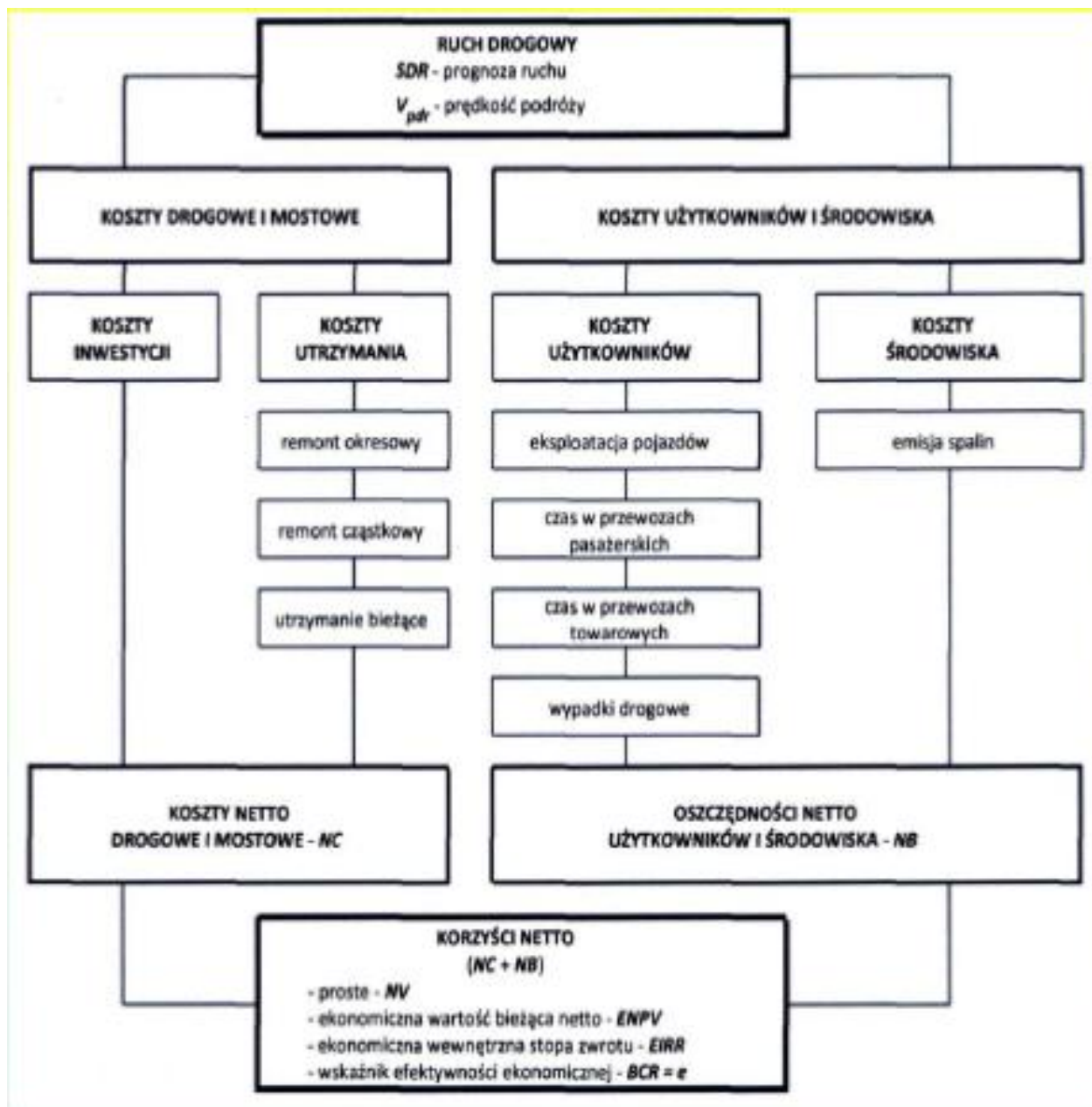
Dokładna metoda i procedura oceny ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych przedstawiona jest w ekspertyzie naukowo – badawczej opracowanej przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego pt. „Uproszczona metoda oceny efektywności ekonomicznej inwestycji drogowo – mostowych dla kategorii dróg: wojewódzkich, powiatowych i gminnych”. Ekspertyza zamieszczona jest na stronach internetowych:

http://www.funduszeuropejskie.gov.pl/Wiadomosci/Fundusze+na+lata+2007-2013/ocena_efektywnosci_ekonomicznej_inwestycji_drogowo_mostowych.htm

http://www.funduszeuropejskie.gov.pl/wiadomosci/strony/ocena_efektywnosci_ekonomicznej_inwestycji_drogowo_mostowych.aspx

W kwestiach nieuregulowanych niniejszymi wytycznymi, proszę kierować się wskazaniem zawartymi w Instrukcji Instytutu Badawczego Dróg i Mostów.

Schemat analizy efektywności ekonomicznej inwestycji drogowych i mostowych jest następujący:



Podstawę kalkulacji efektywności ekonomicznej stanowią odrębnie przygotowane dane wejściowe i parametry elementów wchodzących do rachunku ekonomicznego.

Ruch drogowy to najważniejszy element niezbędny do oceny efektywności inwestycji, w tym oszacowania wskaźnika kosztów czasu w przewozach pasażerskich i towarowych. Koszt czasu należy podawać w PLN.

Ruch drogowy należy podać dla dwóch wariantów:

Wariantu bezinwestycyjnego – stan odniesienia, inwestycja nie jest realizowana,

Wariantu inwestycyjnego – inwestycja będzie realizowana zgodnie z założeniami technicznymi.

Przeprowadzanie pomiarów ruchu i obliczanie średniego dobowego ruchu (SDR) na drogach:

Zasady te zostały określone przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów i zgodnie z ich założeniami pomiary ruchu przeprowadza się w ciągu 2 dni roboczych (wtorek, środa lub czwartek) jednego tygodnia.

Pomiary prowadzi się 16 godzin w godz. 6-22 w przekroju drogi w obu kierunkach razem, w miesiącu maju lub październiku dla następujących kategorii pojazdów:

- motocykle,
- samochody osobowe,
- samochody dostawcze,
- samochody ciężarowe bez przyczep,
- samochody ciężarowe z przyczepami,
- autobusy,
- ciągniki rolnicze.

Obliczanie SDR wraz z przykładami zostały szczegółowo opisane w Instrukcji.

Prognoza średniorocznego dobowego natężenia ruchu jest prognozą wieloletnią i należy ją sporządzić na okres **25 lat**.

Zamieszczone poniżej tabele należy wykorzystać jako podsumowanie analiz ruchowych. Wszelkie dodatkowe obliczenia należy zamieścić w załącznikach do studium wykonalności.

Tabele prezentujące analizy ruchu:

**PROGNOZA RUCHU (SDR) I PRĘDKOŚĆ PODRÓŻY (V)
WO – WARIANT BEZINWESTYCYJNY**

| Rok | Prognoza ruchu, średnioroczny dobowy ruch SDR (poj./dobę) | | | | | | Pomocnicze natężenie ruchu (poj./godz.) | | Prędkość podróży V (km/h) | |
|-----|---|----|-----|-----|---|-------|---|-------------------------|---------------------------|-------|
| | SO | SD | SCb | SCp | A | Razem | N _{1(SO, SD)} | N _{2(S.C., A)} | SO, SD | SC, A |
| | | | | | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | | | |
| t | | | | | | | | | | |
| t+1 | | | | | | | | | | |
| t+2 | | | | | | | | | | |
| ... | | | | | | | | | | |
| ... | | | | | | | | | | |
| ... | | | | | | | | | | |
| ... | | | | | | | | | | |
| ... | | | | | | | | | | |

**PROGNOZA RUCHU (SDR) I PRĘDKOŚĆ PODRÓŻY (V)
WI – WARIANT INWESTYCYJNY**

| Rok | Prognoza ruchu, średnioroczny dobowy ruch SDR (poj./dobę) | | | | | | Pomocnicze natężenie ruchu (poj./godz.) | | Prędkość podróży V (km/h) | |
|-----|---|----|-----|-----|---|-------|---|-------------------------|---------------------------|-------|
| | SO | SD | SCb | SCp | A | Razem | N _{1(SO, SD)} | N _{2(S.C., A)} | SO, SD | SC, A |
| | | | | | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | | | |
| t | | | | | | | | | | |
| t+1 | | | | | | | | | | |
| t+2 | | | | | | | | | | |
| ... | | | | | | | | | | |
| ... | | | | | | | | | | |
| ... | | | | | | | | | | |
| ... | | | | | | | | | | |
| ... | | | | | | | | | | |

Wzory rachunku efektywności ekonomicznej oparto na zasadzie porównania kosztów i korzyści w badanym okresie, z zastosowaniem rachunku dyskontowego do różnicy tych elementów.

Formuły do obliczania wskaźników:

ENPV - ekonomiczna bieżąca wartość netto:

$$ENPV_r = \sum_{t=1}^n \frac{NB_t + NC_t}{\left(1 + \frac{r}{100}\right)^t} \quad 2.$$

gdzie:

$ENPV_r$, ekonomiczna wartość bieżąca netto (zdyskontowany zysk netto lub zdyskontowana korzyść netto przy stopie dyskontowej r) z inwestycji; warunkiem przyjęcia inwestycji do realizacji jest dodatni $ENPV_r$,

n okres,

NB_t oszczędności użytkowników i środowiska w kolejnym roku t ,

NC_t koszty drogowe netto w kolejnym roku t ,

r stopa dyskontowa w %.

ERR - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu:

$$ENPV_r = \sum_{t=1}^n \frac{NB_t + NC_t}{\left(1 + \frac{r}{100}\right)^t} = 0$$

B/C - wskaźnik efektywności ekonomicznej:

$$BCR = e = \frac{\sum_{t=1}^n v_{rt} \cdot NB_t}{\sum_{t=1}^n v_{rt} \cdot NC_t}$$

gdzie:

- $BCR=e$ wskaźnik efektywności ekonomicznej,
- v_{rt} czynnik dyskontujący w kolejnym roku t badanego okresu,
- NB_t oszczędności użytkowników w kolejnym roku t badanego okresu,
- NC_t koszty drogowe w kolejnym roku t badanego okresu,
- n okres (w analizie przyjmujemy $n = 25$ lat)

Wybrana opcja powinna cechować się najwyższą ERR, chyba, że wymagane dla niej nakłady są niemożliwe do sfinansowania. Obliczenie ENPV oraz ERR powinno obejmować po stronie kosztów zdyskontowaną sumę nakładów inwestycyjnych, oraz koszty utrzymania, natomiast po stronie korzyści, sumę oszacowanych w pieniądzu korzyści, takich jak zmniejszenie czasu podróży, zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów, zmniejszenie liczby wypadków, ograniczenie emisji zanieczyszczeń.

VIII. Analiza wrażliwości i ryzyka

Analiza wrażliwości stanowi uzupełniający etap w badaniu oceny inwestycji drogowych i mostowych. Badaniami należy objąć tylko koszty inwestycji. Stopień szczegółowości badania zależy bezpośrednio od lokalizacji inwestycji. W przypadku inwestycji poza granicami administracyjnymi miast należy przeanalizować wzrost kosztów inwestycji o 15%, w przypadku inwestycji w obszarach miejskich należy przeanalizować wzrost kosztów inwestycji o 25%. Należy również wziąć pod uwagę w wzrost najbardziej istotnego (najwyższego) kosztu eksploatacyjnego o 15%

Wyniki analizy wrażliwości opisane wartościami *ENPV*, *BCR* i *EIRR* według wymienionych wariantów należy zestawić w formie tabeli.

Lista zmiennych krytycznych (w formie rankingu)

| Zmienna krytyczna | ENPV | | EIRR | | BCR | |
|-------------------|------|-----|------|-----|-----|-----|
| | -x% | +x% | -x% | +x% | -x% | +x% |
| 1. | | | | | | |
| 2. | | | | | | |
| 3. | | | | | | |

Analiza ryzyka

Wnioskodawca powinien sporządzić jakościową 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 |
|---|---|-------------------|
| Zwiększenie nakładów o 10 % | | |
| Wzrost najbardziej istotnego (najwyższego) kosztu eksploatacyjnego o 15% | | |
| Inne | | |

IX. Analiza oddziaływania na środowisko

| | |
|---|---|
| Krótki opis wpływu realizacji inwestycji na środowisko – np. w formie streszczenia Raportu z oceny oddziaływania na środowisko | Jeżeli Raport Ocena Oddziaływania na Środowisko (OOS) jest wymagany należy krótko streścić wnioski z Raportu OOS. Jeśli Raport Ocena Oddziaływania na Środowisko (OOS) nie jest wymagany należy w tabeli zawrzeć krótkie określenie wpływu przedsięwzięcia na środowisko – informacje odnośnie tego, czy projekt może spowodować: - zagrożenia dla środowiska w fazie budowy, - zagrożenia dla środowiska w fazie eksploatacji projektu. |
| Ocena wpływu przedsięwzięcia na obszary objęte programem NATURA 2000 | Opis wpływu – na podstawie decyzji Wojewody Wielkopolskiego |

X. Załączniki do studium wykonalności.

| | |
|---|--|
| XI. Oświadczenie Wnioskodawcy: | |
| Oświadczam(y), że wszelkie informacje przedstawione w niniejszym dokumencie są prawdziwe, przedstawione w sposób rzetelny oraz przygotowane w oparciu o najpełniejszą wiedzę. | |
| 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 | |

Niniejsze Wytyczne powstały w oparciu o następujące dokumenty:

1. Wytyczne dotyczące metodologii przeprowadzania analizy kosztów i korzyści. Nowy okres programowania 2007-2013. Dokument roboczy nr 4, Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Polityki Regionalnej, 08/2006;
2. Wytyczne w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, maj 2013 r.,
3. Metodyka sporządzania analiz dla projektów realizowanych w Polsce, współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej, w: Niebieska księga. Podręcznik dla beneficjentów. Analiza kosztów i korzyści projektów inwestycyjnych w sektorze transportu;
4. Uproszczona metoda oceny efektywności ekonomicznej inwestycji drogowo – mostowych dla kategorii dróg: wojewódzkich, powiatowych i gminnych – Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie, luty 2008.