

NAZWA ZAMÓWIENIA:

Opracowanie studium wykonalności projektu „Centrum Komunikacyjne w Legionowie”

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA:

I. TŁO I CELE PROJEKTU „CENTRUM KOMUNIKACYJNE W LEGIONOWIE”

Projekt „Centrum Komunikacyjne w Legionowie” (dalej projekt CKwL) zakłada utworzenie przy stacji kolejowej „Legionowo” głównego centrum przesiadkowego miasta, powiatu legionowskiego oraz powiatów sąsiadujących pełniącego funkcję dworca kolejowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą, integrującego różne formy transportu zbiorowego w aglomeracji warszawskiej – transport kolejowy oraz autobusowy oraz pośrednio transport lotniczy.

Projekt ubiega się o dofinansowanie w ramach Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy – Priorytet 2 „Środowisko i infrastruktura” - Obszar wsparcia „Odbudowa, remont, przebudowa i rozbudowa podstawowej infrastruktury oraz poprawa stanu środowiska” - Cel 3 „Poprawa zarządzania, bezpieczeństwa, wydajności i niezawodności lokalnych/regionalnych publicznych systemów transportowych.

CEL GŁÓWNY PROJEKTU CKwL:

Celem głównym projektu CKwL jest usprawnienie różnych form komunikacji lokalnej, regionalnej i międzynarodowej poprzez poprawę jakości i funkcjonalności infrastruktury transportowej miasta Legionowo.

CELE SZCZEGÓŁOWE PROJEKTU CKwL:

- Integracja środków komunikacji publicznej kolejowej i samochodowej,
- usprawnienie połączeń z głównymi portami lotniczymi regionu Mazowsza,
- poprawa standardu obsługi pasażerów kolei i komunikacji autobusowej,
- popularyzacja form transportu zbiorowego i systemu „Parkuj i jedź”,
- usprawnienie rozwiązań funkcjonalnych w zakresie ruchu samochodowego w mieście,
- poprawa jakości przestrzeni publicznej, atrakcyjności miasta i warunków do rozwoju społeczno-gospodarczego.

ZGODNOŚĆ PROJEKTU CKwL z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI

Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015

Cel główny i cele szczegółowe projektu CKwL są zgodne z:

Priorytetem II SRK – Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej – Infrastruktury techniczna – Infrastruktura transportowa; w zakresie poprawy jakości i dostępności do usług transportu publicznego zwiększając jego rolę i znaczenie, szczególnie na obszarach aglomeracji,

Priorytetem VI SRK – Rozwój regionalny i podniesienie spójności terytorialnej – Rozwój obszarów metropolitalnych; w zakresie rozszerzania zasięgu oddziaływania tych obszarów i uzupełnienie powiązań infrastruktury transportu zbiorowego z innymi mniejszymi ośrodkami.

Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020

Cel główny i cele szczegółowe projektu CKwL są zgodne z Celem pośrednim 3 – Stymulowanie rozwoju funkcji metropolitalnych Warszawy.

Kierunek działań 3.1 – Wzmocnienie powiązań Warszawy z otoczeniem regionalnym, krajowym i międzynarodowym; w zakresie poprawy powiązań drogowo-kolejowych na obszarze metropolitalnym,

Kierunek działań 3.2 – Rozwój i poprawa standardów infrastruktury technicznej; w zakresie wspierania rozwoju nowoczesnego transportu publicznego (miejskiego i podmiejskiego) m.in. poprzez modernizację dworców.

Strategia Rozwoju Gminy Miejskiej Legionowo 2007-2015

Cel główny i cele szczegółowe projektu CKwL są zgodne z C4 Sferą infrastruktury transportowej – Rozbudowa oraz modernizacja zewnętrznego i wewnętrznego systemu transportowego miasta.

Cele operacyjne:

- poprawa powiązań komunikacyjnych miasta z otoczeniem,
- rozbudowa i modernizacja układu drogowo-ulicznego miasta.

Kierunek działań – Budowa dworca kolejowego w Legionowie

Lokalny Program Rewitalizacji miasta Legionowo na lata 2007-2025

Cel główny i cele szczegółowe projektu CKwL są zgodne z:

Celem 1 – Zapewnienie podstawowej infrastruktury technicznej - Budowa nowych miejsc parkingowych,

Celem 3 – Tworzenie przyjaznej przestrzeni publicznej oraz poprawa estetyki – Remont dworca kolejowego i budynków użyteczności publicznej – Budowa dworca kolejowego w Legionowie.

II. LOKALIZACJA PROJEKTU

Lokalizacja projektu CKwL: Gmina Legionowo, powiat legionowski, województwo mazowieckie.

Najważniejsze korzyści lokalizacji projektu:

1. Miejsce realizacji projektu na przecięciu jednych z najważniejszych dla regionu szlaków komunikacyjnych – linii kolejowej międzynarodowego korytarza E65 relacji Warszawa-Gdynia (sieć TEN-T) i drogi krajowej DK nr 61 relacji Warszawa-Augustów (kierunek Litwa).

2. Miejsce realizacji projektu w dużej bliskości portów lotniczych obsługujących miasto stołeczne Warszawa oraz całą aglomerację warszawską, a także województwo mazowieckie połączonych linią E65 (port lotniczy „Chopin”, budowany port lotniczy „Modlin”).

3. Usytuowanie projektu CKwL poza granicami i w bliskiej odległości od Warszawy stanowi korzystną lokalizację dla rozwoju transportu zbiorowego zamiast indywidualnego w ramach systemu Parkuj i jedź.

4. Legionowo jako miasto powiatowe stanowiące w coraz większym stopniu punkt przesiadkowy w dojazdach do Warszawy

dla mieszkańców terenów ościennych.

5. Usytuowanie zmodernizowanej linii kolejowej E65 w mieście Legionowo oraz planowane przez spółkę PKP Intercity uruchomienie ruchu pociągów dużych prędkości na trasie Warszawa-Gdynia.

III. GŁÓWNE FUNKCJE CKwL

1. Miejsce przesiadkowe dla niezmotoryzowanych i zmotoryzowanych użytkowników pociągów aglomeracyjnych/podmiejskich oraz autobusowej komunikacji miejskiej (kierunek Warszawa) zamieszkałych w Legionowie oraz gminach i powiatach bezpośrednio przyległych do powiatu legionowskiego oraz innych.

2. Miejsce przesiadkowe dla użytkowników dalekobieżnej komunikacji autobusowej z miast i wsi podregionu ciechanowsko-płockiego i ostrołęcko-siedleckiego w drodze do portów lotniczych regionu Mazowsza oraz miasta stołecznego Warszawy.

IV. ELEMENTY SKŁADOWE PROJEKTU CKwL

Zakres rzeczowy projektu CKwL obejmuje zadania:

- (1) budowę obiektu dworcowego wraz z parkingiem wielopoziomowym, peronami dla autobusów, zintegrowanym systemem informacji pasażerskiej oraz zagospodarowanie otoczenia na terenie pełniącym obecnie funkcję przestrzeni obsługi komunikacyjnej stacji „Legionowo” równoległym do ulicy Kościuszki w Legionowie (zadanie A),
- (2) budowę parkingu wielopoziomowego dla pojazdów osobowych i autobusów od strony os. Piaski w Legionowie usytuowanego na przecięciu drogi krajowej nr 61 oraz linii kolejowej E65 relacji Warszawa-Gdynia (zadanie B),
- (3) budowę drogi stanowiącej dojazd do CKwL od strony os. Piaski w Legionowie oraz pełniącej funkcję wewnętrznej obwodnicy miasta, łączącej ulicę Polną i ulicę Piaskową w Legionowie (zadanie C),
- (4) budowę przejścia dla pieszych przez tory kolejowe relacji Warszawa-Tłuszcz, w okolicach osiedla Kozłówka w Legionowie (zadanie D),

CHARAKTERYSTYKA I PARAMETRY – UWAGA ! poniższe dane stanowią jedynie założenia do projektowania, ostateczna wersja parametrów i charakterystyki będzie znana na etapie prac projektowych.

ZADANIE A:

Teren 1 - zakres opracowania

a) Garaż wielopoziomowy, otwarty, cztero-kondygnacyjny

Sugerowane parametry techniczne budynku:	
Powierzchnia zabudowy	- 2 840 m ²
Kubatura budynku	- 11 360 m ³
Liczba miejsc postojowych dla samochodów osobowych	282 mp
Liczba kondygnacji nadziemnych	- 4 pełne
Liczba kondygnacji podziemnych	- 0

b) Budynek dworca

Sugerowane parametry techniczne budynku:	
Powierzchnia zabudowy	- 1 200 m ²
Kubatura budynku	- 20 300 m ³
Liczba kondygnacji nadziemnych	- 3 pełne + 1 niepełna

Liczba kondygnacji podziemnych – 0

c) Zadaszenie nad dworcem autobusowym

Ponadto należy zaprojektować przebudowę (modernizację) dworca autobusowego, zgodnie z istniejącym planem i lokalizacją oraz z uwzględnieniem lokalnej zmiany organizacji ruchu.

ZADANIE B:

Teren 2 – zakres opracowania

a) Garaż dwupoziomowy, otwarty

Sugerowane parametry techniczne garażu:

Powierzchnia zabudowy	- 10 360 m ²
Kubatura budynku	- 41 600 m ³
Liczba miejsc postojowych dla samochodów osobowych	- 803 mp

Liczba kondygnacji nadziemnych	- 2 pełne
Liczba kondygnacji podziemnych	- 0

b) Dworzec autobusowy

Dworzec autobusowy otwarty, liniowy

Liczba stanowisk – 5

Stanowiska zadaszone

ZADANIE C:

Klasa drogi: L

Kategoria ruchu KR4

Droga jednojezdniowa o szerokości jezdni 6m i długości 1,9km

Chodnik jednostronny o szerokości 2m

Zatoki autobusowe

Zjazdy indywidualne

Odwodnienie powierzchniowe

ZADANIE D:

Przeście jednopoziomowe, piesze

V. STAN PRZYGOTOWAŃ PROJEKTU CKwL:

Stopień przygotowania projektu do realizacji obejmuje dla zadania:

(1) Zadanie A:

- ⤴ planowane opracowanie dokumentacji technicznej: wrzesień 2011-marzec 2012,
- ⤴ ocena oddziaływania na środowisko: do realizacji, planowane październik-listopad 2011

(2) Zadanie B:

- ⤴ planowane opracowanie dokumentacji technicznej: wrzesień 2011-marzec 2012
- ⤴ ocena oddziaływania na środowisko: do realizacji, planowane październik-listopad 2011

(3) Zadanie C:

- ⌘ planowane opracowanie dokumentacji technicznej: zrealizowane
- ⌘ ocena oddziaływania na środowisko: zrealizowane

(4) Zadanie D:

- ⌘ planowane opracowanie dokumentacji technicznej: wrzesień-październik 2011
- ⌘ ocena oddziaływania na środowisko: do realizacji, planowane październik-listopad 2011

VI. OPIS OGÓLNY I SPOSÓB PRZYGOTOWANIA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA:

1. Przedmiotem zamówienia jest usługa, polegająca na opracowaniu studium wykonalności dla projektu „Centrum Komunikacyjne w Legionowie”. Inwestorem dla przedsięwzięcia jest Gmina Legionowo.

2. W skład usługi, o której mowa w pkt 1, wchodzi także Master Plan zakresie obsługi komunikacyjnej miasta Legionowo i powiatu legionowskiego, w szczególności w odniesieniu do transportu zbiorowego, wraz z uwzględnieniem projektu CKwL, który powinien zachować spójność merytoryczną z opracowywanym studium wykonalności i stanowić oddzielne opracowanie, stanowiące załącznik do studium.

3. Przedmiot zamówienia obejmuje:

STUDIUM WYKONALNOŚCI – przygotowane w szczególności w oparciu o poniższe założenia,

- 1) zdefiniowanie niezbędnego zakresu danych do opracowania studium wykonalności;
- 2) pozyskanie niezbędnych informacji i danych oraz wykonanie niezbędnych badań i pomiarów niezbędnych do opracowania studium wykonalności;
- 3) opracowanie projektu studium wykonalności (Zamawiający na tym etapie wymaga przeprowadzenia mu prezentacji wyników prac przez Wykonawcę;
- 4) opracowanie studium wykonalności;

Założenia do studium wykonalności
1. Wnioski z przeprowadzonej analizy 2. Charakterystyka projektu 3. Odniesienie do zatwierdzonej strategii rozwoju danego obszaru, w tym rozwoju infrastruktury drogowej 4. Analiza otoczenia społeczno-gospodarczego projektu 5. Uwarunkowania realizacyjne 6. Zidentyfikowane problemy 7. Logika interwencji 8. Analiza techniczna 9. Analizy ruchu 10. Identyfikacja ostatecznego wariantu inwestycyjnego 11. Koszty realizacji i sposób finansowania 12. Analiza finansowa 13. Analiza ekonomiczna 14. Analiza wrażliwości 15. Ocena wpływu na środowisko 16. Analiza instytucjonalna 17. Analiza prawna wykonalności inwestycji 18. Plan wdrożenia projektu 19. Analiza ryzyka projektu 20. Promocja projektu

Wnioski z przeprowadzonej analizy

W tym punkcie należy zawrzeć wnioski ze studium wykonalności, w szczególności: informację o celach projektu, przyjętych wskaźnikach jego realizacji, wykonalności technicznej, instytucjonalnej, finansowej projektu.

Charakterystyka projektu

1.1. Podstawowe informacje o podmiocie wdrażającym projekt

Należy podać podstawowe dane Beneficjenta: nazwę, formę prawną, dane teleadresowe, dane o wpisie do odpowiednich rejestrów (jeśli dotyczy), dane kontaktowe osób odpowiedzialnych za realizację projektu.

1.2. Definicja projektu

Należy określić, na czym polegać będzie realizowany projekt, jakie cele powinny zostać osiągnięte dzięki jego realizacji, jakie problemy Beneficjenta będą rozwiązywane dzięki realizacji inwestycji.

1.3. Podstawowe informacje o projekcie

1.3.1. Tytuł

Należy podać nazwę projektu. Nazwa powinna być jednolita dla całej dokumentacji aplikacyjnej i technicznej.

1.3.2. Lokalizacja projektu

Należy określić dokładną lokalizację projektu (adres, numery działek) przedstawić w formie graficznej lokalizację projektu – na tle województwa, powiatu / gminy oraz miejscowości.

1.3.3. Cele ogólne i szczegółowe projektowanego przedsięwzięcia

Należy wymienić cele ogólne i szczegółowe, które będą osiągnięte dzięki realizacji projektu.

1.3.4. Budżet projektu

Należy zaprezentować budżet projektu w podziale na koszty kwalifikowane i niekwalifikowane oraz w ujęciu czasowym.

1.3.5. Partnerzy

Szwajcarsko-Polski Program Współpracy będzie dotyczyć partnerów i beneficjentów pochodzących z publicznego i prywatnego sektora, organizacji pozarządowych i innych organizacji w ramach społeczeństwa obywatelskiego. W punkcie tym należy wskazać ewentualnego partnera projektu ze strony szwajcarskiej – jeśli takowy występuje, oraz określić przedmiot porozumienia partnerskiego.

1.3.6. Okres trwania projektu

Należy określić okres realizacji projektu, oraz dodatkowo – wskazać okres referencyjny dla projektu. Dla projektów transportowych polegających na budowie infrastruktury towarzyszącej sieciom transportowym, w tym parkingów typu „parkuj i jedź”, okres eksploatacji wynosi co najmniej 25 lat.

Odniesienie do zatwierdzonej strategii rozwoju danego obszaru, w tym rozwoju infrastruktury drogowej

1.4. Znaczenie projektu dla realizacji celów partnerstwa

Beneficjent powinien określić, jakie znaczenie dla realizacji polityki i celów Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy ma realizowany projekt. Cele Programu zawarte są w Umowie Ramowej o wdrażaniu Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy w celu zmniejszenia różnic społeczno-gospodarczych w obrębie rozszerzonej Unii Europejskiej oraz aneksach do Umowy.

Projekt ma wpływać na:

- przyczynienie się do zmniejszenia różnic społeczno-gospodarczych pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a bardziej rozwiniętymi państwami rozszerzonej Unii Europejskiej (UE); oraz
- przyczynienie się do zmniejszenia różnic społeczno-gospodarczych na obszarze Rzeczypospolitej Polski pomiędzy dynamicznymi ośrodkami miejskimi a peryferyjnymi regionami słabo rozwiniętymi pod względem strukturalnym.

1.5. Strategia rozwoju obszaru

Należy wskazać lokalne i regionalne dokumenty strategiczne przyjęte przez jednostki samorządu terytorialnego oraz administracji państwowej, dotyczące realizowanej inwestycji, i wskazać wnioski oraz wytyczne zawarte w wymienionych dokumentach, mające związek z Projektem.

W szczególności proszę wskazać – jeśli istnieją – dokumenty dotyczące współpracy miasta Legionowa z otaczającymi miasto jednostkami samorządowymi w celu zapewnienia jeszcze większej integracji różnych środków transportu (rozkłady jazdy, opłata za przejazd, zintegrowany system informacji itd.). Dla niniejszego projektu należy określić, czy nawiązana została – lub będzie – współpraca z pobliskimi miastami: Nieporęt i Zegrze w celu usprawnienia usługi publicznego transportu nad Zalew Zegrzyński i zredukowania w ten sposób ilości samochodów używanych w tym celu.

Na podstawie dokumentów strategicznych, ich projektów oraz własnych ustaleń należy przedstawić najważniejsze założenia strategii rozwoju transportu na obszarze oddziaływania Projektu.

Należy ponadto w studium wykonalności zawrzeć informację, czy ustanowiono (lub planuje się ustanowienie) kontakt z podobnym miastem szwajcarskim o analogicznym rozmiarze i urbanistyce transportu.

Analiza otoczenia społeczno-gospodarczego projektu

1.6. Podstawowe dane społeczno-gospodarcze

Proszę o przedstawienie najważniejszych wskaźników społeczno – gospodarczych dla obszaru oddziaływania Projektu, w szczególności dotyczących realizowanego przedsięwzięcia.

W ramach analiz społeczno-gospodarczych należy przedstawić dane i prognozy dotyczące co najmniej:

- liczby mieszkańców terenu objętego realizowanym projektem (miasto, aglomeracja);
- liczby miejsc pracy;
- liczby uczniów szkół ponadpodstawowych i studentów;
- liczby miejsc w szkołach ponadpodstawowych oraz na wyższych uczelniach.

W zakresie transportu publicznego należy przygotować następujące założenia:

- ruchliwość w stanie istniejącym i w przyszłości;
- podział zadań przewozowych w stanie istniejącym oraz prognozowane zmiany;
- średnie napełnienie analizowanych środków transportu (samochody, autobusy, tramwaje, trolejbusy, metro i in.)
- średnia długość i czasy podróży zależnie od środka transportu i szacunek wartości przyszłych;
- prognozy całkowitego wzrostu ruchu z podziałem na różne rodzaje systemów (transport publiczny, indywidualny) i środków transportu publicznego (autobus, metro, koleje, itd.).

Pozostałe dane konieczne do sporządzenia modelu zmian w systemie transportu na terenie objętym projektem:

- koszty eksploatacji pojazdów transportu publicznego;
- koszty eksploatacji pojazdów indywidualnych;
- obecne i przyszłe czynniki wpływające na popyt na różne sposoby transportu.

Proszę przedstawić dane z ostatnich 2-3 lat, dane aktualne oraz – jeśli dostępne – prognozy wartości wskaźników społeczno – gospodarczych na najbliższe 3-5 lat.

1.7. Stan zagospodarowania przestrzennego otoczenia projektu

Należy przedstawić informację na temat przyjętych planów i rozwiązań w zakresie zagospodarowania przestrzennego na terenie inwestycji. Należy udowodnić, iż realizowana inwestycja jest zgodna z ustaleniami miejscowego planu, lub będzie zgodna w momencie jej realizacji (projekt planu zagospodarowania zgodny z zamierzeniami inwestycyjnymi).

1.8. Istniejący system transportowy

Proszę opisać system transportowy miasta Legionowa oraz okolicznych gmin, leżących w obszarze oddziaływania projektu. W szczególności należy określić, jak na obszarze oddziaływania Projektu funkcjonuje system transportu w kierunku Warszawy.

Na podstawie przygotowanej charakterystyki istniejącego systemu transportowego należy określić najważniejsze cechy systemu, braki i problemy, które wymagają rozwiązania.

Proszę ponadto opisać, jak wygląda współpraca miasta Legionowa z otaczającymi miasto jednostkami samorządowymi w celu zapewnienia jeszcze większej integracji różnych środków transportu (rozkłady jazdy, opłata za przejazd, zintegrowany system informacji itd.). W szczególności należy określić, czy nawiązana została lub zostanie współpraca z gminami

Nieporęt i Zegrze w celu usprawnienia usług transportu publicznego nad Zalew Zegrzyński i zredukowania w ten sposób ilości samochodów używanych w tym celu.

1.9. Analiza potrzeb komunikacyjnych mieszkańców w stanie istniejącym i planistyczne założenie na przyszłość
Na podstawie istniejącego systemu transportowego należy określić, jakie są obecne potrzeby komunikacyjne mieszkańców. Ponadto należy określić planowane zmiany w systemie transportowym (z wyjątkiem planowanej inwestycji).
Należy określić, czy dla obszaru oddziaływania inwestycji (Legionowo oraz okoliczne gminy) sporządzony został lub zostanie zintegrowany plan transportu. Jeśli plan został lub zostanie sporządzony – proszę o określenie najważniejszych założeń planu.

Uwarunkowania realizacyjne

1.10. Plany zagospodarowania przestrzennego

Należy przedstawić obowiązujące na terenie realizowanej inwestycji plany zagospodarowania przestrzennego, i wykazać zgodność realizowanego przedsięwzięcia z obowiązującymi planami.

1.11. Plany rozwoju systemów transportu publicznego

Należy określić, czy realizowany Projekt jest dostosowany do przyjętych planów rozwoju systemów transportu publicznego, oraz ewentualnie – czy realizacja projektu wpłynie na zmiany rozwoju systemów transportu publicznego.

1.12. Uwarunkowania społeczne

Należy opisać wszelkie uwarunkowania społeczne Projektu, w tym m.in. kwestie zależności realizacji Projektu od zgody społeczności lokalnej, konieczność dostosowania budynków do wymagań osób niepełnosprawnych, założenia odnośnie równouprawnienia w zakresie zatrudnienia pracowników w ramach projektu itd.

Proponuje się przeprowadzenie analizy akceptacji proponowanego projektu wśród mieszkańców Legionowa (w odniesieniu do budowy nowego dworca kolejowego, parkingów u pobliżu stacji i centrum miasta oraz w kontekście zwiększonego ruchu w mieście z powodu dodatkowego publicznego transportu pasażerów).

Zaleca się przeprowadzenie konsultacji społecznych w celu lepszego poznania postrzegania projektu przez lokalnych mieszkańców. Wyniki konsultacji społecznych należy opisać w studium wykonalności.

1.13. Uwarunkowania prawne

Należy omówić wszelkie kwestie prawne związane z Projektem, które mają bezpośredni wpływ na możliwość realizacji inwestycji oraz uzyskania dofinansowania ze Szwajcarsko – Polskiego Programu Współpracy, m.in. kwestie związane z zamówieniami publicznymi, dostosowaniem budowanej infrastruktury do obowiązujących norm bezpieczeństwa.

1.14. Uwarunkowania finansowe

Należy określić możliwe rozwiązania w zakresie finansowania projektu oraz graniczne warunki finansowe realizowanego projektu:

- zdolności finansowe Beneficjenta w zakresie możliwości pokrycia udziału własnego;
- możliwe źródła finansowania projektu ze źródeł zewnętrznych – wraz z potwierdzeniem możliwości finansowania (promesy kredytowe, umowy przedwstępne udzielenia finansowania);
- możliwość pozyskania dotacji ze Szwajcarsko - Polskiego Programu Współpracy.

Zidentyfikowane problemy

Beneficjent powinien, na podstawie przedstawionej analizy otoczenia społeczno-gospodarczego projektu, przedstawić problemy dotyczące grupy docelowej projektu. Należy w szczególności przedstawić problemy bezpośrednio związane z realizowaną inwestycją, w tym takie, które zostaną rozwiązane dzięki realizacji inwestycji.

Logika interwencji

1.15. Oczekiwane wskaźniki oddziaływania projektu – jako cele ogólne projektu

Należy określić cele ogólne realizowanego projektu, pamiętając o wyborze takich celów, które nie spowodują zbytniego zawężenia analiz studyjnych do zbadania jednego sposobu rozwiązania problemów zidentyfikowanych przez Beneficjenta. Celem ogólnym nie może być np. „budowa centrum przesiadkowego dla komunikacji publicznej”, gdyż takie zidentyfikowanie celu nie pozwala na zbadanie zasadności budowy centrum, a jedynie na określenie jego programu

użytkowego, wielkości lub lokalizacji.

Celami ogólnymi projektu mogą być, w przypadku projektów dotyczących systemów transportu publicznego, przykładowo:

- poprawa dostępności regionów, centralnych obszarów miast i aglomeracji oraz rejonów peryferyjnych do transportu;
- zmniejszenie wpływu transportu na środowisko dzięki przejęciu przepływów pasażerskich z gałęzi transportu mniej przyjaznych dla środowiska (przede wszystkim przeniesienie się pasażerów ze środków transportu indywidualnego na środki transportu publicznego).

Inne, przykładowe cele ogólne projektu znaleźć można w dokumencie „Niebieska księga. Sektor transportu publicznego”.

1.16. Oczekiwane produkty realizacji projektu

Należy określić produkty realizowanego przedsięwzięcia. Produktami realizacji projektu będą materialne efekty inwestycji – np. mkw. budynków oddanych do użytku pasażerom.

1.17. Oczekiwane rezultaty projektu

Należy określić oczekiwane rezultaty realizowanego przedsięwzięcia. Rezultatami będą bezpośrednie efekty realizacji projektu, np. oszczędność czasu pasażerów transportu publicznego, zmniejszenie liczby osób uczestniczących w wypadkach drogowych, wzrost zatrudnienia w wyniku realizacji projektu, itd.

1.18. Komplementarność z innymi działaniami

Czy projekt jest komplementarny z innymi działaniami, inwestycjami, zrealizowanymi, realizowanymi obecnie lub planowanymi do realizacji? Jeśli tak – w jakim zakresie?

1.19. Matryca logiczna projektu

Należy sporządzić szczegółową matrycę logiczną zawierającą działania: produkty, rezultaty i oddziaływania projektu. Matryca musi również zawierać wyjaśnienie, w jaki sposób produkty, rezultaty i oddziaływania będą mierzone.

Przykładowa matryca logiczna, zawierająca wszystkie wymagane elementy, została przedstawiona poniżej.

	Logika interwencji	Obiektywnie sprawdzalne wyznaczniki osiągnięć	Źródła informacji o wskaźnikach i sposób weryfikacji	Założenia
Cele nadrzędne	Jaki jest cel nadrzędny (przykładowo – cel programu, z którego realizowany jest projekt), do którego osiągnięcia przyczyni się realizowane przedsięwzięcie?	Jakie są kluczowe wskaźniki związane z celem nadrzędnym?	Jakie będą źródła informacji o osiągnięciach tych wskaźników?	-
Cele ogólne projektu – oddziaływanie projektu	Jakie są ogólne cele projektu?	Jakie są ilościowe lub jakościowe wskaźniki, określające, czy założone cele zostały osiągnięte	Jakie są źródła informacji o wartościach osiągniętych wskaźników?	Jakie warunki muszą być spełnione, aby osiągnąć założone cele ogólne projektu?
Oczekiwane rezultaty projektu	Jakie są planowane bezpośrednie efekty realizacji projektu?	Jakie będą wskaźniki określające, czy projekt osiągnął założone cele i jakie będą ich wartości?	Jakie będą źródła informacji o uzyskanych rezultatach?	Jakie warunki muszą być spełnione, aby osiągnąć założone rezultaty projektu?
Oczekiwane produkty projektu	Jakie fizyczne, namacalne efekty realizacji projektu planuje się uzyskać?	Jakie wartości wskaźników produktu planuje się uzyskać?	Jakie będą źródła informacji o uzyskanych produktach?	Jakie warunki muszą być spełnione, aby uzyskać założone produkty projektu?

Analiza techniczna

1.20. Stan istniejącej infrastruktury transportu publicznego

Należy opisać istniejącą infrastrukturę w obrębie realizowanego projektu oraz określić jej stan techniczny.

W podrozdziale zawarta powinna również być informacja, które z elementów istniejącej infrastruktury będą wykorzystane w realizowanym projekcie (czy pozostaną bez zmian, będą przedmiotem przebudowy, nadbudowy, remontu).

1.21. Bezpieczeństwo ruchu

Należy opisać środki bezpieczeństwa ruchu (pojazdów, pieszych) zastosowane w opisywanym projekcie. Należy określić również, czy w projekcie uwzględniono rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo w sąsiedztwie inwestycji (ogrodzenie wzdłuż linii kolejowych, zaawansowany system monitoringu dla obszaru) i inne środki (redukcja hałasu).

1.22. Identyfikacja potencjalnych rozwiązań umożliwiających realizację celów projektu

Należy wskazać i szczegółowo opisać możliwe warianty inwestycyjne, które zapewniają kompleksowe rozwiązanie problemów przedstawionych w poprzednich częściach studium wykonalności. Szczególny nacisk powinien zostać położony na kwestie parkingów – zapewniając, że realizowana infrastruktura umożliwi wdrożenie modelu komunikacji publicznej typu „parkuj i jedź”.

1.23. Preselekcja wariantów pod względem technicznym

Należy dokonać wyboru tych wariantów inwestycyjnych, które są wykonalne pod względem technicznym. Wybór wariantów wykonalnych należy uzasadnić.

1.24. Wybór rekomendowanych wariantów inwestycyjnych do dalszych analiz

Należy przedstawić wnioski z przeprowadzonej analizy technicznej, określając, które z proponowanych wariantów będą przedmiotem dalszej analizy.

1.25. Rozwiązania innowacyjne zastosowane w wariantach realizacyjnych

Należy określić, czy w projekcie zastosowane będą – i jakie – rozwiązania innowacyjne w zakresie kierowania ruchem pasażerskim, informacji dla podróżnych, inteligentnego sterowania systemami w budynkach itd.

Analizy ruchu

1.26. Analiza danych historycznych i stanu istniejącego

W tym punkcie należy zawrzeć wyniki z przeprowadzonych analiz i pomiarów ruchu, zgodnie z metodologią pomiarów opisaną w dokumencie „Niebieska księga. Transport publiczny”.

Zakres analizy ruchu, badany obszar, badane elementy systemu transportowego powinny być zaplanowane przez wykonawcę studium wykonalności w porozumieniu z Beneficjentem, niemniej jednak proponuje się co najmniej przeprowadzenie:

- identyfikacji dróg dojazdowych z obszaru inwestycji do Warszawy;
- analizy liczby pojazdów transportu indywidualnego, które wjeżdżają w obszar oddziaływania projektu;
- analizy liczby pojazdów transportu indywidualnego, które wyjeżdżają z obszaru oddziaływania projektu w kierunku Warszawy;
- identyfikacji elementów systemu transportu publicznego w kierunku Warszawy;
- analizy liczby pasażerów transportu publicznego w kierunku Warszawy.

Proszę w szczególności dostarczyć również dane i informacje dotyczące obecnego natężenia ruchu kolejowego (ilość pasażerów dziennie, ilość pociągów w trakcie dnia).

Dla planowanego przedsięwzięcia proponuje się wykonanie następujących badań:

- napełnienia pojazdów transportu publicznego na wybranych przekrojach pomiarowych, metodą obserwatora zewnętrznego. Liczba przekrojów powinna być uzależniona od zmienności liczby pasażerów w pojazdach na kolejnych odcinkach pomiędzy przystankami. Pomiar należy wykonać na każdym odcinku, na którym następuje zmiana liczby pasażerów o więcej niż 15-20%. Pomiar należy wykonać co najmniej dla dwóch okresów, po trzy godziny w szczycie porannym i popołudniowym, lub w trzech okresach: porannym, popołudniowym i okresie międzyszczytowym;
- napełnienia pojazdów transportu indywidualnego na dwóch – trzech przekrojach pomiarowych (wjazd w strefę oddziaływania projektu oraz wyjazd ze strefy oddziaływania projektu), metodą obserwatora zewnętrznego;

- pomiary czasu przejazdu środka transportu publicznego pomiędzy przystankami (z uwzględnieniem czasu postoju na przystanku wraz z wymianą pasażerów) w okresie jak dla pomiarów napętnienia;
- pomiary czasu przejazdu środka transportu indywidualnego – we własnym zakresie;
- pomiary na wszystkich charakterystycznych przekrojach tworzących naturalne lub sztuczne bariery (np. na mostach przez rzekę przepływającą przez miasto lub tory kolejowe przecinające obszar oddziaływania inwestycji);
- pomiary na kordonach – wszystkie lub najważniejsze przekroje wokół obszaru oddziaływania inwestycji.

Należy również przeprowadzić badania preferencji wśród osób korzystających z transportu indywidualnego w kierunku Warszawy – określić ilu z kierowców, którzy przejeżdżają przez obszar oddziaływania projektu do Warszawy, zrezygnowałoby z podróży samochodem, gdyby była alternatywa w postaci wysokosprawnego transportu publicznego.

W ramach analiz ruchu wykorzystać można wcześniejsze opracowania zawierające analizy ruchu pojazdów oraz użytkowników komunikacji publicznej, np. zintegrowane plany rozwoju transportu publicznego i zweryfikować je z prowadzonymi badaniami.

Należy przeprowadzić również szczegółowe rozpoznanie strategii rozwoju analizowanego obszaru pod względem planowanych inwestycji w sieciach transportu publicznego oraz rozwoju sieci ulicznej.

1.27. Model sieci w roku bazowym

Model sieci w roku bazowym zawierać powinien następujące elementy:

- generowanie podróży – będące wynikiem ruchliwości mieszkańców oraz przyjezdnych;
- rozkład ruchu pomiędzy źródłami i celami podróży;
- podział podróży na środki transportu;
- wybór tras przejazdu pomiędzy źródłem i celem z uwzględnieniem cech jakościowych oferowanej sieci transportowej.

Model powinien zostać sporządzony na podstawie przeprowadzonych badań i pomiarów ruchu.

Model należy opisać ze szczegółowością pozwalającą na weryfikację jego wiarygodności. Weryfikacja modelu jest prowadzona przez porównanie przynajmniej następujących wielkości z modelu, z wartościami z badań i pomiarów przeprowadzonych uprzednio i opisanych w poprzednim podrozdziale:

- napętnienie pojazdów transportu publicznego w poszczególnych przekrojach pomiarowych, w ekranach i kordonach w podziale na środki transportu i kierunki;
- średnie długości i czasy podróży w podziale na poszczególne środki transportu publicznego;
- średnie prędkości podróży pojazdów komunikacji indywidualnej.

1.28. Modele sieci dla horyzontów prognozy

Należy opracować model sieci transportowej w prognozowanym okresie, dla poszczególnych horyzontów prognozy, z uwzględnieniem planowanych zmian w systemie transportu indywidualnego i publicznego, wynikających z przeprowadzenia planowanej inwestycji.

Modele sieci dla poszczególnych horyzontów prognozy zawierać powinny następujące elementy:

- generowanie podróży – będące wynikiem ruchliwości mieszkańców oraz przyjezdnych;
- rozkład ruchu pomiędzy źródłami i celami podróży;
- podział podróży na środki transportu;
- wybór tras przejazdu pomiędzy źródłem i celem z uwzględnieniem cech jakościowych oferowanej sieci transportowej.

Model sieci dla projektów transportu publicznego powinien obejmować następujące okresy:

- rok po wejściu w fazę eksploatacji;
- kolejne w odstępach pięcioletnich;
- na koniec okresu odniesienia analizy.

Okres analizy nie może być krótszy niż 25 lat.

Konieczność przeprowadzenia prognoz dla okresów pośrednich zależy od stopnia złożoności projektu i prawdopodobieństwa zróżnicowania współczynników wzrostu w czasie.

W prognostycznych modelach sieci transportu publicznego oraz sieci ulicznej należy uwzględnić wszystkie planowane inwestycje wraz z harmonogramem ich realizacji.

Analizę ruchu należy wykonać dla wszystkich wstępnie wyodrębnionych jako wykonalne wariantów inwestycyjnych.

1.29. Założenia do prognozy ruchu

W celu oszacowania prognozowanej struktury transportu indywidualnego i publicznego należy rozpatrzyć co najmniej następujące czynniki:

- zmiany demograficzne, w tym liczbę ludności w podziale na strukturę wiekową, poziom wykształcenia oraz liczbę osób w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym;
- zmiany społeczno-ekonomiczne, w tym: poziom produktu krajowego brutto na analizowanym obszarze, dochody ludności, liczbę posiadanych samochodów prywatnych (mierzoną liczbą samochodów na 1000 mieszkańców), poziom bezrobocia (mierzony jako stosunek liczby bezrobotnych do liczby osób aktywnych na rynku pracy);
- zmiany przestrzenne prowadzące do zmian w dystrybucji potencjałów ruchu;
- zmiany w rozdziale zadań transportowych będące w pewnym stopniu wynikiem zmian społeczno-ekonomicznych, polityki zarządzania ruchem na danym obszarze (obecność lub brak ograniczeń dotyczących użytkowania samochodów, miejsc parkingowych, itp.) a także oferty transportowej, w tym oddziaływania analizowanego projektu).

Proszę wziąć pod uwagę dane dotyczące przewidywanego wzrostu natężenia ruchu, w tym kolejowego, w najbliższych 10 latach. Należy określić, czy przewoźnik kolejowy będzie zainteresowany i będzie w stanie zwiększyć swoją ofertę przewozową (ilość pociągów, częstotliwość) jeśli popyt na usługi transportowe wzrośnie. Wyniki analizy działania kolejowej sieci transportowej należy wziąć pod uwagę przy szacowaniu wskaźników wzrostu ruchu i przy szacowaniu strony finansowej projektu.

1.30. Wskaźniki wzrostu ruchu

Należy oszacować wartości co najmniej następujących wskaźników:

- praca przewozowa w pasażerokilometrach użytkowników poszczególnych rodzajów transportu publicznego i transportu indywidualnego;
- praca przewozowa w pasażerogodzinach użytkowników poszczególnych rodzajów transportu publicznego i transportu indywidualnego;
- praca przewozowa w wozogodzinach użytkowników poszczególnych rodzajów transportu publicznego i transportu indywidualnego.

Wartości wskaźników należy zestawiać dla każdego z przyjętych horyzontów czasowych prognozy.

Ze względu na charakter modeli ruchu transportu publicznego i indywidualnego (znacząca liczba pasażerów w godzinach szczytu), wartości wskaźników należy uśrednić i przedstawić w ujęciu dobowym oraz rocznym.

1.31. Zmiany innych wskaźników modelu ruchu

Należy oszacować wartości innych kluczowych wskaźników modelu ruchu.

1.32. Wyniki prognozy ruchu

W punkcie tym należy określić wyniki przeprowadzonych analiz ruchu – ilość osób korzystających z poszczególnych środków transportu.

1.33. Analiza przepustowości projektowanej inwestycji

Należy określić możliwą przepustowość poszczególnych elementów sieci transportowej (poszczególne metody transportu publicznego, transport indywidualny), w szczególności – przepustowość planowanego parkingu oraz infrastruktury towarzyszącej dla podróżujących transportem publicznym.

1.34. Oszacowanie danych do dalszych analiz

Należy określić wielkości związane z analizą ruchu, wpływające na sytuację finansową projektu. Należy co najmniej określić: liczbę podróżnych korzystających z infrastruktury towarzyszącej wybudowanej w ramach projektu oraz liczbę osób korzystających z parkingu typu „parkuj i jedź”.

Należy również przedstawić metodologię oszacowania ww. wartości.

1.35. Podsumowanie prognoz ruchu

Należy przedstawić najważniejsze wnioski z przeprowadzonych prognoz ruchu – wnioski z obecnej sytuacji w zakresie

transportu na obszarze oddziaływania inwestycji, prognozy ruchu dla poszczególnych środków transportu z wykorzystaniem wypracowanych modeli ruchu, zmiany w zakresie transportu publicznego i indywidualnego związane z realizowaną inwestycją.

Identyfikacja ostatecznego wariantu inwestycyjnego

1.36. Aspekty techniczne

Należy opisać najważniejsze warunki techniczne, które muszą zostać spełnione przez warianty realizacyjne. Następnie wyodrębnić należy te warianty inwestycyjne, które są zasadne do realizacji ze względów technicznych.

1.37. Aspekty środowiskowe

Należy opisać wymogi środowiskowe, które muszą zostać spełnione przez warianty inwestycyjne, a następnie spośród możliwych do realizacji pod względem technicznym wariantów wyróżnić takie, które spełniają te wymogi oraz wykluczyć te, które nie spełniają minimalnych wymogów środowiskowych.

1.38. Aspekty społeczno – ekonomiczne

Należy dokonać charakterystyki społeczno – ekonomicznej każdego z wykonalnych wariantów inwestycyjnych – określić korzyści społeczno-ekonomiczne wynikające z realizacji każdego z wykonalnych (pod względem technicznym i środowiskowym) wariantów inwestycyjnych. Uproszczona analiza ekonomiczno – społeczna będzie podstawą do określenia najbardziej korzystnego wariantu inwestycyjnego.

1.39. Aspekty finansowe

Należy określić najważniejsze cechy finansowe każdego z wariantów inwestycyjnych – koszty inwestycyjne, eksploatacyjne, przychody z bieżącej działalności, konieczne nakłady odtworzeniowe, możliwe wartości dofinansowania z dotacji (o ile są różne dla różnych wariantów inwestycyjnych).

Jednocześnie z dalszej analizy należy wykluczyć warianty niewykonalne pod względem finansowym z uwagi na zbyt wysokie nakłady inwestycyjne konieczne do poniesienia.

Analiza podstawowych cech finansowych poszczególnych wariantów inwestycyjnych będzie podstawą do wyboru wariantu najbardziej korzystnego.

1.40. Identyfikacja ostatecznego wariantu inwestycyjnego

Na podstawie zidentyfikowanych w poprzednich podrozdziałach cech społeczno – ekonomicznych i finansowych należy dokonać analizy wykonalnych wariantów inwestycyjnych, wybierając najbardziej korzystny z nich pod względem szeroko rozumianych korzyści społecznych, wykonalności i trwałości (w szczególności finansowej).

Analiza wariantów może zostać dokonana jedną z powszechnie akceptowanych w tego typu opracowaniach metod, np.: dynamicznego kosztu jednostkowego (DGC), pełnej analizy społeczno-ekonomicznej (która dla wybranego wariantu zostanie przeprowadzona w jednej z kolejnych części studium wykonalności).

Analiza powinna być przeprowadzona dla minimum dwóch wariantów inwestycyjnych – proponowanego i alternatywnego, oraz dla wariantu bezinwestycyjnego. W wyjątkowych przypadkach należy przeprowadzić porównanie wariantu inwestycyjnego oraz bezinwestycyjnego, aby wykazać, iż realizacja Projektu jest uzasadniona ekonomicznie.

Analiza wariantów ma na celu określenie, który z proponowanych wariantów jest najkorzystniejszy i powinien zostać zrealizowany.

W ramach opisu ostatecznego wariantu inwestycji należy również opisać ostateczny sposób funkcjonowania obiektu: przeznaczenie poszczególnych jego części, rodzaje prowadzonej działalności, sposób wykorzystania obiektu (cele publiczne / komercyjne).

Koszty realizacji i sposób finansowania

1.41. Koszty inwestycji

Należy przedstawić planowane nakłady inwestycyjne w podziale na zadania inwestycyjne, w ujęciu czasowym.

1.42. Źródła finansowania

Należy określić źródła finansowania projektu:

- w podziale na środki własne, zewnętrzne – komercyjne oraz dotacje;
- w podziale na wydatki kwalifikowane i niekwalifikowane,
- w ujęciu czasowym.

Analiza finansowa

1.43. Metodyka analizy

Analiza finansowa winna być przeprowadzona w oparciu o metodologię zdyskontowanych przepływów środków pieniężnych (ang. Discounted Cash Flow) i obejmować powinna skonsolidowaną analizę finansową, z punktu widzenia właściciela i operatora infrastruktury. Analiza brać powinna pod uwagę wyłącznie przepływy środków pieniężnych, tj. rzeczywistą kwotę pieniężną wypłacaną lub otrzymywaną przez dany projekt, i uwzględniać przepływy środków pieniężnych w tym roku, w którym zostały dokonane i ujęte w danym okresie odniesienia.

Należy przedstawić pozostałe elementy zastosowanej metodyki analizy finansowej, w szczególności:

- czy zastosowano model różnicowy, czy inwestycja będzie realizowana w modelu „greenfield” i w związku z tym nie jest konieczna analiza różnicowa;
- czy przeprowadzono analizę w cenach stałych, czy zmiennych.

1.44. Założenia podstawowe

Należy umieścić projekt w kontekście danych i trendów makroekonomicznych występujących w Polsce lub regionie. Przedstawić należy co najmniej dane o:

- dynamice krajowego PKB;
- dynamice regionalnego PKB;
- wielkości inflacji;
- dynamice realnego wzrostu płac.

Dla danych krajowych należy skorzystać z dokumentu „Warianty rozwoju gospodarczego Polski” przygotowanego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, dostępnego pod adresem:

http://www.mrr.gov.pl/fundusze/wytyczne_mrr/obowiazujace/horyzontalne/Documents/Zaktualizowane_warianty_rozwoju_gospodarczego_Polski_19072011.pdf

Beneficjent powinien ponadto przedstawić przyjęte wielkości stopy dyskontowej, stosowane w obliczeniu efektywności finansowej

1.45. Koszty inwestycyjne

Należy przedstawić nakłady inwestycyjne na realizację projektu, w podziale na poszczególne zadania inwestycyjne, w ujęciu czasowym.

1.46. Koszty operacyjne i utrzymania

Należy przedstawić wszelkie koszty bieżące związane z funkcjonowaniem infrastruktury powstałej w ramach projektu – przedstawić je w układzie rodzajowym, dla całego okresu prognozy. Należy również określić, jakie wskaźniki wzrostu kosztów bieżących zastosowano.

1.47. Przychody

W studium wykonalności należy wyróżnić wszystkie źródła przychodów projektu, następnie przedstawić prognozy przychodów dla całego okresu eksploatacji projektu (referencyjnego).

W ramach analizy przychodów należy przedstawić:

- dane ilościowe o sprzedaży dla każdego ze źródeł przychodów;
- ceny jednostkowe dla każdego ze źródeł przychodów;
- łączną wartość przychodów dla każdego ze źródeł przychodów.

Należy określić wskaźniki dynamiki przychodów dla całego okresu referencyjnego.

Przyjęte wartości należy uzasadnić.

W przypadku prowadzenia analizy różnicowej (oszacowania przepływów pieniężnych projektu wynikających z różnicy pomiędzy stanem obecnym a stanem po realizacji inwestycji) do przychodów projektu zaliczyć należy również ewentualne zyski ze sprzedaży obecnie istniejącej infrastruktury, takiej, która nie będzie wykorzystywana w projekcie (nieruchomości, wyposażenie, itp.) i będzie mogła zostać sprzedana.

1.48. Obliczenia finansowe

W tym punkcie należy przedstawić prognozy podstawowych sprawozdań finansowych projektu oraz Beneficjenta przy założeniu realizacji projektu: rachunek przepływów pieniężnych, rachunek zysków i strat, bilans. Dokumenty należy przedstawić w układzie według Ustawy o rachunkowości, przynajmniej według kategorii głównych (określanych cyframi rzymskimi).

1.49. Analiza efektywności finansowej projektu

Należy dokonać analizy efektywności finansowej projektu – z dofinansowaniem oraz bez dofinansowania ze Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy – za pomocą wskaźników efektywności finansowej NPV i IRR. Wartości wskaźników efektywności powinny być typowe dla projektów dofinansowanych z funduszy bezzwrotnych, tj. dla „projektu z dotacją” mogą być na poziomie właściwym dla przedsięwzięć komercyjnych (NPV, IRR znacząco > 0), dla „projektu bez dotacji” powinny być ujemne lub bliskie 0.

1.50. Podsumowanie analizy finansowej

W podsumowaniu analizy finansowej należy wymienić najważniejsze wnioski z przeprowadzonej analizy finansowej. Szczególnie istotne jest, czy projekt jest trwały finansowo -

Analiza ekonomiczna

Analiza ekonomiczno-społeczna dopełnia przeprowadzoną analizę finansową. Szeroko rozumiana społeczno – ekonomiczna analiza kosztów i korzyści, z jaką mamy do czynienia w tym rozdziale, powinna uwzględniać nie tylko finansowe koszty i korzyści wyrażone przepływami pieniężnymi, ale też brać pod uwagę te aspekty oddziaływania Projektu, które nie są wprost i bezpośrednio wyrażone w pieniądzu, choć ostatecznie mają wpływ na przepływy pieniężne w regionie.

Analiza ekonomiczna opiera się na przekształceniu cen rynkowych w ceny kalkulacyjne (tzn. uwzględniające niedoskonałości rynkowe), i uwzględnieniu tzw. efektów zewnętrznych, które są źródłem społecznych korzyści i kosztów nie branych pod uwagę w analizie finansowej, ponieważ nie generują faktycznych wydatków lub przychodów (np. skutki środowiskowe lub efekty redystrybucyjne). Ujęcie ich staje się możliwe dzięki przypisaniu poszczególnym pozycjom wpływów i wydatków współczynnika przeliczeniowego pozwalającego przekształcić ceny rynkowe w ceny kalkulacyjne.

W ramach analizy ekonomicznej dokonuje się zatem następujących korekt rachunku przepływów pieniężnych będącego wynikiem przeprowadzonej analizy finansowej:

Etap 1: skorygowanie o efekty zewnętrzne;

Etap 2: skorygowanie efektów podatków, dotacji lub innych transferów;

Etap 3: przekształcenie cen rynkowych w ceny kalkulacyjne, co pozwala uwzględnić także społeczne koszty i korzyści (ustalenie współczynników przeliczeniowych).

1.51. Metodyka analizy

Należy przedstawić metodykę zastosowanej analizy ekonomicznej, informację o zastosowanych wskaźnikach jednostkowych kosztów ekonomicznych oraz informację o zastosowanym wskaźniku dyskonta.

W analizie ekonomicznej należy zastosować co najmniej wskaźniki jednostkowych kosztów ekonomicznych i finansowych, wymienione w załączniku A do dokumentu „Niebieska Księga. Sektor transportu publicznego”.

1.52. Scenariusze analizy

Należy przedstawić podstawowe założenia dla zastosowanych scenariuszy analizy ekonomicznej.

1.53. Korekta o efekty fiskalne

Transferami są wszelkie podatki, opłaty, koszty finansowe, subsydia. Ich wykluczenie z analizy CBA wynika z faktu, iż nie stanowią one kosztu dla społeczeństwa, a są jedynie transferem dochodów (narzędziem redystrybucji dochodów). Nie przyczyniają się do wzrostu ani spadku dobrobytu społecznego.

Należy przedstawić wartości transferów, o które dokonano korekt rachunku przepływów pieniężnych wybranego wariantu

inwestycyjnego.

1.54. Rachunek korzyści użytkowników i korzyści prostych

Należy przedstawić i uzasadnić korzyści (głównie grupy docelowej projektu) niemierzalne wprost w wartościach pieniężnych, które zostaną uzyskane dzięki realizacji projektu. Korzyści należy przedstawić w ekwiwalencie pieniężnym.

1.55. Odchylenia cenowe

Niektóre z kosztów bieżących i nakładów inwestycyjnych w projekcie nie odpowiadają ich rynkowej wartości – wynika to z nierównowagi pomiędzy podażą i popytem w niektórych regionach kraju. Dotyczy to w szczególności kosztów pracy – które np. przy braku specjalistów w danej dziedzinie na pewnym obszarze są wyższe od przeciętnych, rynkowych wartości. W przypadku wystąpienia odchyżeń cenowych należy dokonać odpowiedniej korekty przepływów pieniężnych projektu.

1.56. Obliczenie wskaźników efektywności ekonomicznej

Dla projektu należy podać wartości wskaźników efektywności ekonomicznej: ENPV i EIRR, dla całości zainwestowanego kapitału, przy przyjętej stopie dyskonta, oraz biorąc pod uwagę wyodrębnione uprzednio korekty społeczno-ekonomiczne przepływów finansowych projektu.

1.57. Podsumowanie analizy ekonomicznej

W podsumowaniu analizy ekonomicznej należy określić, czy realizacja projektu jest zasadna – czy wskaźniki efektywności ekonomicznej dla całości zainwestowanego kapitału, bez udziału dotacji są na poziomie zapewniającym, iż osiągnięte zostaną trwałe i wartościowe korzyści społeczne.

Analiza wrażliwości

Analiza wrażliwości powinna obejmować badanie wpływu zmiany czynników ekonomiczno-społecznych i finansowych na wykonalność i trwałość projektu.

W analizie wrażliwości należy zastosować następujące zmienne ekonomiczno – społeczne:

Ruch pasażerski -15%;
Nakłady inwestycyjne +15%, +25%;
Jednostkowe koszty czasu +-15%;
Średni koszt podróży (wszystkie środki transportu) +-15%;
Razem: ruch pasażerski -15% i nakłady inwestycyjne +15%.

oraz zmienne finansowe:

przychody (całkowite) +-15%;
dotacja -50%;
dotacja -100%;
nakłady inwestycyjne +15%, +25%;
razem: przychody -15% i nakłady inwestycyjne +15%.

Beneficjent może, oprócz wymienionych czynników wrażliwości, zastosować własne parametry, w szczególności takie, które wynikają ze specyfiki przedsięwzięcia oraz takie, których zmiana o 1% powoduje zmianę ERR / IRR o 1 pp. lub zmianę ENPV / NPV o 5%.

Ocena wpływu na środowisko

W tym rozdziale należy umieścić informacje znajdujące się w raporcie oddziaływania na środowisko oraz dokumentach z przeprowadzonej procedury oddziaływania na środowisko.

1.58. Opis przedsięwzięcia

Należy dokonać krótkiej charakterystyki przedsięwzięcia pod względem jego możliwego oddziaływania na środowisko.

1.59. Analizowane warianty przedsięwzięcia

Należy określić, czy rozpatrywano różne warianty realizacji przedsięwzięcia z uwagi na aspekty środowiskowe. Jeśli tak – należy przedstawić analizowane warianty przedsięwzięcia (zgodnie z raportem oddziaływania na środowisko).

1.60. Etapowanie realizacji przedsięwzięcia

Należy określić, czy przedsięwzięcie będzie etapowane z uwagi na konieczność ochrony środowiska.

1.61. Środowisko w otoczeniu inwestycji

Należy określić, jakie czynniki związane z realizacją oraz eksploatacją przedsięwzięcia mogą wpływać na środowisko (zanieczyszczenia, hałas, itd.)

1.62. Potencjalne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko

Należy określić siłę oddziaływania inwestycji na środowisko podczas jej eksploatacji.

1.63. Środki ochrony środowiska

Należy określić, jakie środki ochrony środowiska i przeciwdziałania potencjalnym oddziaływaniom przedsięwzięcia na środowisko planuje Beneficjent podczas realizacji oraz eksploatacji inwestycji.

1.64. Oddziaływanie na krajowy i europejski system ochrony przyrody

Należy określić, czy inwestycja jest realizowana na obszarach chronionych pod względem środowiskowym lub w pobliżu takich obszarów. Jeśli tak – należy opisać obszary chronione znajdujące się w pobliżu inwestycji, zaprezentować na mapie bliskość inwestycji oraz obszarów chronionych.

1.65. Uciążliwość na etapie budowy i eksploatacji

Należy określić siłę oddziaływania inwestycji na środowisko podczas jej realizacji.

1.66. Wpływ przedsięwzięcia na dobra materialne i dobra kultury

Należy określić, czy inwestycja będzie oddziaływać na dobra materialne i dobra kultury, jakie przewidziano środki zaradcze minimalizujące ewentualne straty w tym zakresie z tytułu realizacji inwestycji.

1.67. Okresowe badania stanu środowiska

Należy określić, czy planowane są okresowe badania stanu środowiska w pobliżu realizowanej inwestycji, tak aby określić ewentualny trwały wpływ inwestycji na środowisko i móc minimalizować jego skutki przez podjęcie działań zaradczych.

1.68. Konsultacje społeczne

Należy przedstawić wyniki i tryb przeprowadzonych konsultacji społecznych projektu podczas procedury oceny oddziaływania projektu na środowisko.

Analiza instytucjonalna

1.69. Wykonalność instytucjonalna projektu. Status prawny beneficjenta

Należy zidentyfikować Beneficjenta pod względem jego formy prawnej, organizacyjnej.

Należy określić, w jaki sposób zaplanowano zarządzanie projektem podczas jego realizacji – czy będzie on np. zarządzany przez wybranych pracowników Beneficjenta, zespół projektowy złożony z pracowników Beneficjenta, zewnętrzne jednostki w porozumieniu z Beneficjentem, itd.

Należy również określić sposób zarządzania projektem podczas jego eksploatacji – czy obiekty powstałe w wyniku realizacji inwestycji będą zarządzane przez Beneficjenta czy podmiot zewnętrzny, a jeśli przez podmiot zewnętrzny – proszę określić tryb zawarcia i rodzaj umowy o zarządzanie.

Celem opisu jest udowodnienie, iż Beneficjent odpowiednio zaplanował realizację projektu, jest przygotowany do zarządzania projektem.

1.70. Trwałość projektu

Należy opisać sposób zarządzania projektem w okresie jego eksploatacji – czy operatorem projektu będzie Beneficjent, czy zewnętrzny operator. W przypadku zarządzania projektem w okresie jego eksploatacji przez zewnętrznego operatora należy określić tryb wyboru operatora, przedstawić najważniejsze założenia umowy o zarządzanie.

1.71. Zamówienia publiczne

Należy określić, jakie rodzaje postępowań o udzielenie zamówienia publicznego będą stosowane dla poszczególnych części inwestycji.

Analiza prawna wykonalności inwestycji

Beneficjent w ramach analizy prawnej powinien:

- określić wymagania formalno-prawne w stosunku do realizowanego przedsięwzięcia;
- poinformować, które z wymaganych prawnie kroków zostały już przeprowadzone;
- przedstawić harmonogram czynności zmierzających do spełnienia wszystkich wymogów prawnych przez projekt.

Plan wdrożenia projektu

1.72. Harmonogram realizacji inwestycji

Należy przedstawić uszczegółowiony i zaktualizowany – w stosunku do wstępnej propozycji projektu – harmonogram realizacji inwestycji. Zaleca się przedstawienie harmonogramu w formie wykresu Gantta, z pisemnym określeniem daty początkowej i końcowej danego etapu realizacji inwestycji. W przedstawionym harmonogramie realizacji inwestycji należy przedstawić zarówno działania organizacyjne (pozyskiwanie zezwoleń, uzgodnienia z urzędami, odbiór inwestycji, rozliczenie finansowe projektu itd.) jak i prace inwestycyjne, z którymi bezpośrednio związane są wydatki finansowe.

1.73. Zaawansowanie projektu - posiadane uzgodnienia i decyzje, warunki techniczne

Beneficjent powinien wskazać wymagane do realizacji inwestycji uzgodnienia, decyzje administracyjne i techniczne oraz określić, które z decyzji, uzgodnień zostały uzyskane i przedstawić harmonogram pozyskania dotychczas nie uzyskanych uzgodnień i decyzji.

Analiza ryzyka projektu

Proszę przeprowadzić jakościową analizę ryzyka – wyodrębnić czynniki ryzyka ekonomiczno-finansowego, formalno-instytucjonalnego, ekologiczno-technicznego, określić prawdopodobieństwo wystąpienia danego czynnika ryzyka (niskie – średnie – wysokie), znaczenie danego czynnika dla projektu (niskie – średnie – wysokie) oraz sposoby minimalizacji poszczególnych czynników ryzyka, w szczególności tych, których wystąpienie jest co najmniej średnie i jednocześnie ich znaczenie jest również co najmniej średnie.

Proszę w szczególności omówić ryzyko mogącego się pojawić sprzeciwu / opozycji wobec działań budowlanych oraz sposób, w jaki to ryzyko będzie zarządzane. Ponadto jako jedna z konsekwencji atrakcyjnego węzła transportowego w Legionowie może być rosnąca liczba ludzi dojeżdżających do stacji samochodami, co będzie powodowało rosnący ruch i emisję w mieście. Proszę szczegółowo opisać sposoby minimalizacji tego ryzyka.

Promocja projektu

Proszę przedstawić szczegółowy plan działań informacyjno - promocyjnych przewidzianych do promocji projektu i użycia publicznych środków transportu w regionie. Plan promocji projektu powinien być zgodny z wytycznymi dla Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy.

Należy określić, w jaki sposób system informacji pasażerskiej przewidziany w projekcie może być połączony z bieżącą informacją turystyczną i miejską.

MASTER PLAN – przygotowany w szczególności w oparciu o poniższe założenia,

- 5) zdefiniowanie niezbędnego zakresu danych do opracowania Master Planu;
- 6) pozyskanie niezbędnych informacji i danych, wykonanie niezbędnych badań i pomiarów niezbędnych do opracowania Master Planu;
- 7) opracowanie projektu Master Planu w zakresie obsługi komunikacyjnej miasta Legionowo i powiatu legionowskiego, w szczególności w odniesieniu do transportu zbiorowego, wraz z uwzględnieniem CKwL (Zamawiający na tym etapie wymaga przeprowadzenia mu prezentacji wyników prac przez Wykonawcę),
- 8) opracowanie Master Planu w zakresie obsługi komunikacyjnej miasta Legionowo i powiatu legionowskiego, w szczególności w odniesieniu do transportu zbiorowego, wraz z uwzględnieniem CKwL.

Założenia do Master Planu
1. diagnoza stanu istniejącego w zakresie środków transportu, przewoźników, stanu infrastruktury, potencjału systemu usług transportowych, sieci komunikacji, lokalnych uwarunkowań społeczno-gospodarczych, 2. diagnoza problemów, barier, ograniczeń komunikacyjnych w układzie funkcjonalnym miasta i powiatu, 3. analiza obecnego popytu na usługi transportowe i jego prognoza (co najmniej na 10 lat), w tym w odniesieniu do samego CKwL, 4. diagnoza potencjalnych ryzyk w perspektywie wzrostu zapotrzebowania na usługi transportowe, 5. określenie zakładanych celów do osiągnięcia zmierzających do poprawy jakości funkcjonowania układu komunikacyjnego, 6. analiza i zdefiniowanie kierunków działań, zwłaszcza w odniesieniu do poprawy jakości, funkcjonalności i dostępności systemu transportowego oraz zmniejszenia uciążliwości dla systemu komunikacyjnego miasta Legionowo przy zachowaniu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, 7. analiza rozwiązań w zakresie organizacji systemu informacji dla użytkowników w zakresie usług transportowych oraz możliwość ich wdrożenia, 8. aspekt zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska naturalnego, 9. określenie możliwych sposobów finansowania usług transportowych, 10. analiza oddziaływania i spodziewanych rezultatów wdrożenia działań Master Planu,

4. Przy opracowywaniu studium wykonalności, w tym analizy ekonomicznej i finansowej, Wykonawca kierować się będzie zgodnością z zasadami określonymi w dokumentach:

- Przewodniku do analizy kosztów i korzyści projektów inwestycyjnych, Wydanie Komisja Europejska 2008.

- Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007 – 2013 - Wytucznych w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód, znak MRR/H/14(2)01/2009 Ministerstwo Rozwoju Regionalnego 15 stycznia 2009.

- Niebieskiej Księdze:

- Sektor transportu publicznego - Ministerstwo Infrastruktury, wydanie Wrzesień 2008r.,
- Sektor kolejowy „Infrastruktura i tabor” - Ministerstwo Infrastruktury, wydanie Grudzień 2008r.,
- Infrastruktura drogowa - Ministerstwo Infrastruktury, wydanie Grudzień 2008r.,

VII. HARMONOGRAM REALIZACJI PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA I PODZIAŁ USŁUGI NA ETAPY:

1. Szczegółowy harmonogram opracowania poszczególnych etapów usługi:

L.p.	Etap	Termin
1	Termin wykonania projektu studium wykonalności	64 dni od dnia podpisania umowy
2	Termin wykonania projektu Master Planu	56 dni od dnia podpisania umowy
3	Termin wykonania studium wykonalności	od dnia przekazania projektu studium wykonalności nie dłużej niż do 80-tego dnia od dnia rozpoczęcia realizacji usługi
4	Termin wykonania Master Planu	od dnia przekazania projektu Master Planu nie dłużej niż do 80-tego dnia od dnia rozpoczęcia realizacji usługi

2. Poprzez „projekt studium wykonalności” jak również „projekt Master Planu” Zamawiający rozumie opracowania zawierające wszelkie informacje możliwe do ujęcia w danym momencie, z wyjątkiem tych, które nie są dostępne w danej chwili, a które są niezbędne do realizacji przedmiotu zamówienia.