



**Unia Europejska**  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



## **Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)**

**dla osi priorytetowej: IV. Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna**

**dla działania: 4.5. Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie**

**dla poddziałania: 4.5.1. Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie - ZIT**

### **I. NUMER WNIOSKU**

WND-RPSL.04.05.01-24-03E2/16-002

### **II. TYTUŁ PROJEKTU**

Zakup elektrycznego taboru autobusowego wraz z systemem inteligentnego zarządzania flotą, wraz z budową centralnej stacji ładowania i wymiany baterii oraz rozproszonych stacji szybkiego ładowania baterii w mieście Jaworzno.

### **III. WNIOSKODAWCA - LIDER PROJEKTU**

"PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ" SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

### **IV. TRYB WYBORU**

Tryb konkursowy

### **V. NUMER NABORU**

RPSL.04.05.01-IZ.01-24-022/15

### **VI. WYDATKI KWALIFIKOWANE [PLN]**

48 750 000,00

### **VII. WNIOSKOWANE DOFINANSOWANIE [PLN]**

41 437 500,00

### **VIII. OKRES REALIZACJI PROJEKTU**

2016-10-01 - 2017-09-30

### **IX. INSTYTUCJA ROZPATRUJĄCA WNIOSEK**

Instytucja Zarządzająca RPO WSL - Wydział Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego

**A. PODMIOTY ZAANGAŻOWANE W REALIZACJĘ PROJEKTU****A.1. Dane wnioskodawcy - lidera projektu****A.1.1. Dane identyfikacyjne podmiotu****Numer REGON**

273065841

**Numer NIP**

6320000217

**Nazwa podmiotu**

"PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ" SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

**Kod i nazwa przeważającego rodzaju działalności wg PKD**

4931 - TRANSPORT LĄDOWY PASAŻERSKI, MIEJSKI I PODMIEJSKI

**Numer KRS**

0000057850

**Data rozpoczęcia działalności**

1996-05-31

**Forma prawna podmiotu**

spółki z ograniczoną odpowiedzialnością - duże przedsiębiorstwo

**Forma własności podmiotu**

Jednostki samorządu terytorialnego lub samorządowe osoby prawne

**A.1.2. Dane teleadresowe podmiotu****Kraj**

Polska

**Miejscowość**

Jaworzno

**Ulica**

ul.Krakowska

**Nr budynku**

9

**Nr lokalu****Kod pocztowy**

43600

**Poczta**

Jaworzno

**A.1.3. Możliwość odzyskania podatku VAT w projekcie****Czy podmiot ma możliwość odzyskania podatku VAT w projekcie?**

TAK

**Uzasadnienie**

Występuje sprzedaż opodatkowana podatkiem VAT bezpośrednio powiązana z produktami projektu.

**A.2. Partnerstwo w ramach projektu****Czy projekt realizowany w partnerstwie?**

NIE

**Liczba partnerów projektu (łącznie z liderem)**

1

**A.4. Podmiot realizujący projekt****Czy realizacja projektu zostanie powierzona innemu podmiotowi niż wnioskodawca?**

NIE

**A.5. Podmiot zarządzający przedmiotem projektu****Czy zarządzanie przedmiotem projektu zostanie powierzone innemu podmiotowi niż lider/wnioskodawca?**

NIE



## B. SZCZEGÓŁOWY OPIS PROJEKTU

### B.1. Tytuł projektu

Zakup elektrycznego taboru autobusowego wraz z systemem inteligentnego zarządzania flotą, wraz z budową centralnej stacji ładowania i wymiany baterii oraz rozproszonych stacji szybkiego ładowania baterii w mieście Jaworzno.

### B.2. Krótki opis projektu

Przedmiot projektu obejmuje:

1. Budowę centralnej stacji szybkiego ładowania i wymianę baterii, stację transformatorową i niezbędne wyposażenie,
2. Budowę 3 peryferyjnych stacji szybkiego ładowania wraz z zagospodarowaniem terenu,
3. Zakup 22 autobusów elektrycznych wraz elementami zarządzania flotą.

Rzeczowa realizacja projektu przyczyni się m.in. do:

- poprawy stanu środowiska poprzez ograniczenie zanieczyszczeń powietrza z sektora transportowego,
  - unowocześnienia miejskiego taboru autobusowego,
  - podniesienia jakości lokalnej i regionalnej obsługi transportowej,
  - poprawy wizerunku Miasta za sprawą podejmowania działań bezpośrednio wpływających, na jakość życia mieszkańców i ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko transportu,
  - wzrostu świadomości społecznej związanej z ograniczeniem negatywnego wpływu na środowisko sektora transportu.
- Właścicielem powstałej w ramach projektu infrastruktury będzie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Jaworznie.

### B.3. Miejsce realizacji projektu

#### Typ obszaru realizacji

Duże obszary miejskie (o ludności >50 000 i dużej gęstości zaludnienia)

#### Czy projekt realizowany na terenie całego województwa śląskiego?

NIE

#### Miejsca realizacji projektu

Lokalizacja: 1	
Województwo	Śląskie
Powiat	Jaworzno
Gmina	Jaworzno
Miejscowość	Jaworzno
Kod pocztowy	43-600
Ulica	Krakowska
Nr	9
Zaznaczono na mapie	

Lokalizacja: 2	
Województwo	Śląskie
Powiat	Jaworzno
Gmina	Jaworzno
Miejscowość	Jaworzno
Kod pocztowy	43-600
Ulica	łącznik ul.Chełmońskiego i Szpitalnej
Nr	
Zaznaczono na mapie	

Lokalizacja: 3	
Województwo	Śląskie
Powiat	Jaworzno
Gmina	Jaworzno

Miejscowość	Jaworzno
Kod pocztowy	43-600
Ulica	skrzyżowanie ul.Pstrowskiego i Krakowskiej
Nr	
Zaznaczono na mapie	

<b>Lokalizacja: 4</b>	
Województwo	Śląskie
Powiat	Jaworzno
Gmina	Jaworzno
Miejscowość	Jaworzno
Kod pocztowy	43-600
Ulica	Gwardzistów
Nr	
Zaznaczono na mapie	

#### B.4. Klasyfikacja projektu i zakres interwencji

##### Obszar działalności gospodarczej

Transport i składowanie

#### Typy projektu

##### Zakup taboru autobusowego na potrzeby transportu publicznego.

##### Dominujący

43. Infrastruktura na potrzeby czystego transportu miejskiego i jego promocja (w tym wyposażenie i tabor)

##### Uzupełniający

0.

#### Czy projekt wynika z programu rewitalizacji?

NIE

#### B.5. Realizacja projektu w formule partnerstwa publiczno-prywatnego

##### Czy projekt jest realizowany w formule ppp?

NIE

#### B.6. Komplementarność projektu i powiązanie z projektami

##### B.6.1. Czy projekt jest komplementarny z innym projektem/projektami?

TAK

#### Komplementarność projektu

<b>Inny projekt: 1</b>
<i>Tytuł projektu</i>
Zakup nowoczesnego taboru autobusowego przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Jaworznie
<i>Uzasadnienie komplementarności</i>
Projektu obejmował zakup 30 sztuk autobusów służących komunikacji zbiorowej oraz interaktywnych tablic informacyjnych pełniących funkcję elektronicznej informacji pasażerskiej. Wartość inwestycji 27 148 337,68 zł brutto. Wartość dofinansowania 18 733 335,83 zł netto.

Projekt wykazuje komplementarność funkcyjną, gdyż przyczynia się do osiągnięcia zdefiniowanego w ramach projektu celu głównego. Zakup nowoczesnego taboru autobusowego przyczynił się, bowiem do zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów.

Projekt dodatkowo wykazuje komplementarność w zakresie inwestycji realizowanych przy współudziale środków RPOWSL.

**Inny projekt: 2***Tytuł projektu*

Zakup trzech nowych autobusów przegubowych Solaris Urbino 18 - 2014 rok

*Uzasadnienie komplementarności*

Projekt wykazuje komplementarność funkcyjną gdyż przyczynia się do osiągnięcia zdefiniowanego w ramach projektu celu głównego. Zakup nowoczesnego taboru autobusowego przyczynił się bowiem do zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów. Wartość inwestycji 3 642 855,3 zł netto.

**Inny projekt: 3***Tytuł projektu*

Zakup autobusu elektrycznego na potrzeby przewozowe PKM w Jaworznie

*Uzasadnienie komplementarności*

Projekt wykazuje komplementarność funkcyjną, gdyż przyczynia się do osiągnięcia zdefiniowanego w ramach projektu celu głównego. Zakup nowoczesnego taboru autobusowego przyczynił się bowiem do zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów. Wartość inwestycji 1 803 847,50 zł netto zakup autobusu z systemem pantografowym. 578 664,56 zł netto zakup infrastruktury towarzyszącej w tym stacji szybkiego ładowania.

**Inny projekt: 4***Tytuł projektu*

Zakup 6 pojazdów autobusowych przez PKM w roku 2004

*Uzasadnienie komplementarności*

Projekt wykazuje komplementarność funkcyjną, gdyż przyczynia się do osiągnięcia zdefiniowanego w ramach projektu celu głównego. Zakup nowoczesnego taboru autobusowego przyczynił się bowiem do zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów.

Projekt wykazuje komplementarność w zakresie realizacji inwestycji współfinansowanych ze środków zewnętrznych (WFOŚiGW w Katowicach). Całkowita wartość projektu 5100 000,00 zł netto.

**B.6.2. Powiązanie z projektami****Czy projekt jest powiązany (w ramach wiązki/grupy projektów) z projektem/projektami?**

TAK

**Opis powiązania**

Niniejszy projekt wpisuje się w wiązkę projektów Transport publiczny zdefiniowanej w ramach strategii ZIT Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego. Wszystkie projekty planowane do realizacji przez Gminy Subregionu Centralnego w ramach poddziałania 4.5.1 są wzajemnie powiązane i wpisują się w przedmiotową wiązkę, a w konsekwencji wspólnie przyczyniają się do osiągnięcia celów strategii ZIT.

**B.7. Czy realizacja projektu w formule zaprojektuj i wybuduj?**

NIE

**B.8. Diagnoza, cele projektu, sposób realizacji celów RPO WSL (osi priorytetowej, działania)**

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na kształt publicznego transportu zbiorowego realizowanego na obszarze Jaworzna są: położenie geograficzne miasta i jego rola dla otoczenia.

Struktura przestrzenna Jaworzna wymaga, by rozproszone terytorialnie dzielnice były połączone przynajmniej z obszarem

centralnym, a w miarę potrzeb także między sobą. Natomiast usytuowanie w obrębie skupiska miast o wysokim stopniu urbanizacji sprawia, że występuje konieczność powiązań międzymiastowych. Dotyczą one miast sąsiednich oraz niegraniczących bezpośrednio z Jaworzniem Katowic, które są stolicą województwa śląskiego i najważniejszym miastem konurbacji. Publiczny transport zbiorowy na terenie miasta oparty jest głównie o komunikację autobusową organizowaną przez miasto. Wykonawcą przewozów jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Jaworznie.

PKM Sp. z o.o. w Jaworznie od lat prowadzi konsekwentną politykę wymiany taboru. Od 2011 roku eksploatowane są wyłącznie autobusy niskopodłogowe i spełniające wygórowane normy czystości spalin. W 2015 r. PKM dysponowało 59 niskopodłogowymi autobusami. Średni wiek autobusów wynosił 7,5 roku. Należy zaznaczyć, że wszystkie autobusy będące w eksploatacji są przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych. Niestety działalność przewozowa na terenie Miasta nadal odpowiedzialna jest za duże zanieczyszczenie powietrza na terenie Jaworzna. O ile dotychczasowe modernizacje taboru realizowane przez PKM Sp. z o.o. stanowiły przede wszystkim eliminację niedoskonałości (ciągła eksploatacja starych, wysłużonych pojazdów, relatywnie duża liczba taboru pozyskanego na rynku wtórnym), o tyle obecny projekt charakteryzuje się podejściem jakościowym, gdyż wprowadzenie taboru elektrycznego oznacza wymierne korzyści środowiskowe w zakresie redukcji emisji zanieczyszczeń, istotne zmiany w strukturze kosztów realizacji przewozów, a także znaczący wzrost komfortu podróżowania (praktycznie całkowite wyeliminowanie emisji hałasu).

Sektor transportu stanowi bowiem duże i wciąż rosnące źródło emisji gazów cieplarnianych i jest jednym z głównych (obok niskiej emisji) czynników odpowiedzialnych za zanieczyszczenie powietrza. Stan ten potwierdza przeprowadzona na potrzeby opracowywania PGN analiza sektorowa. Realizacja przedmiotowej inwestycji stanowi zatem odpowiedź na zdiagnozowane w projekcie problem główny tj. Niewystarczająca atrakcyjność transportu publicznego na terenie Jaworzna.

Problemy szczegółowe zidentyfikowane w ramach projektu to: znaczny wpływ sektora transportowego na środowisko naturalne (emisja gazów cieplarnianych), zwiększone nakłady finansowe na modernizację taboru autobusowego, wzmożony ruch w obrębie miasta pojazdów prywatnych.

Realizacja niniejszego projektu jest odpowiedzią na zdiagnozowane problemy.

Celem głównym projektu jest: Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów korzystających z usług PKM Sp. z o.o. w Jaworznie.

Cel główny projektu realizuje założenia Osi Priorytetowej IV Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna RPO WSL 2014-2020 i wpisuje się bezpośrednio w realizację Działania 4.5 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie. Projekt wpisuje się w Poddziałanie 4.5.1. - Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie - ZIT, co oznacza, że jest zgodny z założeniami Strategii ZIT Subregionu Centralnego. Strategia ZIT Subregionu Centralnego Woj. Śląskiego na lata 2014-2020 jest narzędziem dedykowanym wdrażaniu ZIT, podczas jej tworzenia uwzględniono wszelkie wymagania dotyczące tzw. strategii ZIT, a jej postanowienia dotyczą zakresu interwencji ZIT oraz projektów komplementarnych POIS. Na mocy Uchwały Zarządu Województwa Śląskiego nr 1276/261/IV/2013 z 11 czerwca 2013 r. cały obszar SC jest obszarem podlegającym interwencji z wykorzystaniem instrumentu ZIT.

Niniejszy projekt wpisuje się w realizację wiązki projektów Transport publiczny zdefiniowana w ramach ZIT.

## B.9. Uzasadnienie spełnienia kryteriów

### Kryterium dostępu: spełnia - nie spełnia [0-1]

Spełnienie warunków dostępu określonych w § 3 Przedmiot konkursu i warunki dostępu, pkt. 4 regulaminu naboru.

Kryterium spełnione – projekt nie zakłada wydatków na infrastrukturę drogową.

## B.10. Analiza instytucjonalna i prawna projektu i wnioskodawcy (doświadczenie)

Beneficjentem, który występuje o dotację oraz ją rozlicza jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Jaworznie. Spółka działa na podstawie:

- Ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks Spółek handlowych (Dz. U. z dnia 08.11.2000 r. Nr 94 poz. 1037 z późn. zm.),
- Ustawy z dnia 20.12.1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz. U. Nr 9 z 1997 r. poz. 43 z późn. zm.),
- Rozporządzenia 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.
- Uchwały Rady Miejskiej Jaworzna z 26 marca 2009 r. nr XXXI/430/2009 oraz Zarządzenie nr GK/0151/204/09 w sprawie wykonywania przez PKM powierzonych przez Prezydenta Miasta zadań z zakresu usług transportu lokalnego,
- Umowy wykonawczej zawartej z Gminą Jaworzno w dniu 30 czerwca 2009 r. wraz z aneksami,
- Uchwały Rady Miasta Jaworzno z dnia 30.03.2016 (projekt) w sprawie wyrażenia woli powierzenia PKM Sp. z o.o. w Jaworznie, jako operatorowi wewnętrznemu realizacji świadczenia usług użyteczności publicznej polegających na bieżącym i nieprzerwanym zaspokajaniu potrzeb mieszkańców Gminy Miasta Jaworzno z zakresu transportu zbiorowego,
- Ogłoszenie o zamiarze bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z dnia 11.12.2015.

PKM jest spółką kapitałową, której Gmina Jaworzno posiada 100% udziałów.

Informacje ogólne o Wnioskodawcy:

Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. - duże przedsiębiorstwo.

NIP: 6320000217,

REGON: 273065841,

Dane adresowe:

43-600 Jaworzno, ul. Krakowska 9,

Telefon: 32 753 55 00,

Fax: 32 753 55 01,

Email: pkm@pkm.jaworzno.pl,

Strona www: www.pkm.jaworzno.pl.

Oprócz beneficjenta głównego w projekcie występują beneficjenci pośredni tj.: mieszkańcy Jaworzna oraz regionu, pracownicy PKM Sp. z o.o. w Jaworznie.

Podstawowym zadaniem Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Jaworznie (PKM Jaworzno) jest wykonywanie powierzonych przez Prezydenta Miasta zadań z zakresu usług transportu lokalnego (uchwała Rady Miejskiej Jaworzna z 26 marca 2009 r. nr XXXI/430/2009 wraz z aneksami oraz Zarządzenie nr GK/0151/204/09).

Od dnia wejścia w życie umowy wykonawczej z dn. 30.06.2009 r., PKM zobowiązane jest świadczyć usługi transportu lokalnego na zasadach określonych w umowie z zachowaniem standardów świadczenia usług.

W związku ze świadczeniem usług publicznych PKM ma prawo do rekompensaty. Zasady naliczania rekompensaty zostały określone w załączniku do ww. rozporządzenia nr 1370/2007. Szczegóły dotyczące wypłat i rozliczeń rekompensaty zawarte zostały w Umowie Wykonawczej.

W grudniu 2015 Gmina zamieściła ogłoszenie o zamiarze zawarcia kolejnej umowy do roku 2019.

Zespół projektowy.

Beneficjent projektu posiada możliwość w pełni samodzielnie zarządzać wdrożeniem projektu.

Dla sprawnego przeprowadzenia całego projektu została przygotowana specjalna struktura organizacyjna. Budują ją najbardziej kompetentni pracownicy spółki, posiadający bogate doświadczenie w realizowaniu wyznaczonych im obowiązków. Struktura organizacyjna projektu została oparta o kryterium podziału kompetencji. Pozwoli to dokonać optymalizacji zatrudnienia przy założeniu sprawności realizacji postawionych zadań.

Doświadczenie

Beneficjent posiada doświadczenie w realizacji projektów inwestycyjnych dofinansowanych z funduszy europejskich m.in. ze środków RPO WSL na lata 2007-2013 oraz krajowych WFOŚiGW. Doświadczenie beneficjenta zostało opisane w punkcie dotyczącym komplementarności (pole B.6.1 wniosku).

Z uwagi na kwalifikacje zarządcze oraz dotychczasowe doświadczenie beneficjenta należy ocenić, iż posiada on odpowiednią zdolność organizacyjną do wdrożenia projektu i osiągnięcia zaplanowanych celów. Realizacja działań nie jest uzależniona od działań osób ani instytucji trzecich. Brak jest rozpoznawalnych zagrożeń dla realizacji projektu, wynikających z czynników formalno-prawnych oraz instytucjonalnych.

#### **B.11. Decyzje/zezwoleń/opinie, które są niezbędne do realizacji projektu / prowadzenia działalności w ramach projektu.**

Dla zakresu rzeczowego inwestycji beneficjent uzyskał:

-Decyzję pozwolenie na budowę nr 517/2015 wydane w dniu 28.10.2015r,

-Opinia dotycząca braku konieczności pozyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – Opinia Urzędu Miasta Jaworzno z dnia 21.03.2016 nr OŚ.ŚR.6220.10.2016,

-Zaświadczenie organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów NATURA 2000.

#### **B.12. Utrzymanie celów i trwałości projektu**

##### **Okres trwałości**

5 lat

##### **Odpowiedzialność za utrzymanie celów i trwałości projektu**

Utrzymanie celów i trwałości projektu jest rolą beneficjenta.

Wnioskodawca informuje, iż na dzień obecny dysponuje umową wykonawczą do 1.07.2016 a także, iż Organizator ogłosił



(<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:434828-2015:TEXT:PL:HTML&tabId=1>), iż zamierza zawrzeć z beneficjentem kolejną umowę na okres od 1.07.2019 do 1.07.2029 – na okres przekraczający okres trwałości projektu. Umowa ta zostanie zawarta do końca 2016r. W związku z faktem, iż beneficjent jest podmiotem wewnętrznym nie istnieje możliwość by Organizator zawarł umowę wykonawczą z innym podmiotem niż beneficjent. Tym samym należy uznać, iż warunek zapewnienia trwałości oraz rozliczenia dotacji poprzez obniżenie rekompensaty w całym okresie amortyzacji ST zakupionych w projekcie będzie spełniony.

### **Założenia do utrzymania celów i trwałości projektu**

Zgodnie z obowiązującymi zasadami projekt będzie funkcjonować w okresie długoterminowym. W ciągu 5 lat od momentu rozliczenia projektu (rzeczowego i finansowego) nie zostaną wprowadzone żadne znaczne modyfikacje odnośnie jego pierwotnego przeznaczenia. Wnioskodawca zagwarantuje maksymalną efektywność społeczno-kosztową w wykorzystaniu zakupowanego taboru poprzez racjonalną alokację taboru na poszczególnych liniach oraz duży stopień wykorzystania go przy realizacji zadań przewozowych. Społeczność lokalna będzie w nieograniczony sposób korzystać z zakupionego nowoczesnego taboru autobusowego z zachowaniem zasady niedyskryminowania uczestników.

PKM Sp. z o.o. w Jaworznie wykazuje niską fluktuację kadr zarządzających, co gwarantuje trwałość struktury organizacyjnej projektu oraz zachowanie jej kluczowych elementów po zakończeniu realizacji.

Zgodnie z obowiązującymi zasadami projekt będzie funkcjonować w okresie długoterminowym. W ciągu 5 lat od momentu rozliczenia projektu (rzeczowego i finansowego) nie zostaną wprowadzone żadne znaczne modyfikacje odnośnie jego pierwotnego przeznaczenia.

W perspektywie tej projekt będzie spełniał kryteria i normy obowiązujące w Unii Europejskiej odnośnie pierwotnego przeznaczenia i wykorzystania. Żadne wartości nabyte podczas projektu nie zostaną zbyte, a kontynuacja projektu będzie odbywała się zgodnie z zapisami wniosku i umowy o dofinansowanie.

Beneficjent pozostanie właścicielem majątku powstałego w wyniku realizacji inwestycji przez co najmniej 5 lat od momentu jej rozliczenia (wpływu ostatniej płatności na konto beneficjenta). Trwałość techniczna projektu zostanie osiągnięta poprzez zapewnienie wysokiej jakości wykonania inwestycji. Spełnione będą normy i kryteria jakościowe, dotyczące powstałych produktów projektu. Zastosowane zostaną urządzenia i materiały, które posiadają odpowiednie certyfikaty bezpieczeństwa. Zachowana będzie zasada trwałości projektu, zgodnie z art. 71 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r.

### **Trwałość finansowa**

W trakcie realizacji – do czasu otrzymania refinansowania poniesionych nakładów – projekt będzie finansowany ze środków własnych beneficjenta. Dla potrzeb zabezpieczenia środków finansowych wnioskodawca podpisze stosowną umowę kredytową (uruchomiony zostanie kredyt inwestycyjny).

Projekt nie zachwieje stabilnością płatniczą jednostki oraz nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu zadłużenia. Gwarantuje to całkowicie wykonalność finansową opisywanego przedsięwzięcia. Trwałość finansowa projektu na etapie realizacji i eksploatacji zostanie zagwarantowana.

## **B.13. Pomoc publiczna w projekcie**

### **B.13.1. Test pomocy publicznej**

#### **a. Czy wnioskodawca jest przedsiębiorcą w rozumieniu funkcjonalnym (wykorzystuje produkty projektu do działalności o charakterze gospodarczym)?**

TAK

#### **Uzasadnienie powiązania**

Produkty projektu (dla zakupu taboru autobusowego) będą wykorzystywane w działalności o charakterze gospodarczym przez beneficjenta.

#### **b. Czy transfer zasobów przypisywalny władzy publicznej jest selektywny – tzn. uprzywilejowuje określone podmioty lub wytwarzanie określonych dóbr?**

TAK

#### **Uzasadnienie powiązania**

Dofinansowanie ze środków RPO jest selektywne. Beneficjenci transferu są dokładnie zdefiniowani w regulaminie

konkursowym o dofinansowanie, w związku, z czym jest on selektywny – tylko wybrane, określone podmioty mogą starać się o dofinansowanie i z niego korzystać.

**c. Czy transfer skutkuje przysporzeniem na rzecz określonego podmiotu, na warunkach korzystniejszych niż rynkowe?**

TAK

**Uzasadnienie powiązania**

Dofinansowanie jest przysporzeniem na warunkach korzystniejszych niż rynkowe. W przypadku uzyskania wsparcia realizacja projektu odbywać się będzie przy niższym udziale środków własnych beneficjenta (wkładu własnego).

**d. Czy w efekcie tego transferu występuje lub może wystąpić zakłócenie konkurencji?**

TAK

**Uzasadnienie powiązania**

Realizacja projektu w zakresie zakupu taboru autobusowego potencjalnie wpłynie, na konkurencyjność świadczonych przez beneficjenta usług względem oferty innych przewoźników.

**e. Czy transfer wpływa na wymianę handlową między krajami członkowskimi?**

TAK

**Uzasadnienie powiązania**

Domyślnie ze względu na przepływ kapitału i usług na rynki UE.

**B.13.2. Zakres pomocy publicznej i / lub de minimis**

**Czy projekt podlega zasadom pomocy publicznej?**

TAK

**Czy projekt podlega zasadom pomocy de minimis?**

NIE

**Czy Wnioskodawca jest Beneficjentem pomocy publicznej?**

NIE

**Wielkość przedsiębiorstwa**

Inne przedsiębiorstwo

**Podstawa prawna udzielenia pomocy**

Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) Nr 1191/69 i 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r.)

Projekt zakwalifikowany, jako podlegający pomocy publicznej na podstawie, Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., oraz zapisów pkt. 27 (nie spełnienie kryterium czwartego Altmark) dokumentu pn. „Wytyczne w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym” z dn. 19.10.2015 r. Pomoc publiczna na zakup taboru jest dopuszczalna na podstawie art. 93 TFUE, w powiązaniu z rozporządzeniem 1370/2007. PKM wykonując zadania operatora transportu publicznego działa w ramach określonych rozporządzeniem 1370/2007 (powierzenie zadań na podstawie art. 5 rozporządzenia 1370/2007), w tym otrzymuje wynagrodzenie (rekompensatę) nieprzekraczające pułapu obliczonego metodą określoną w załączniku do ww. rozporządzenia. Zgodnie z zapisami podrozdziału 6.2 ww. wytycznych z dn. 19.10.2015 r., rekompensata stanowi również pomoc publiczną. W załączniku dodatkowe wyjaśnienie

## Uzasadnienie spełnienia efektu zachęty

Efekt zachęty został osiągnięty, gdyż zakres projektu podlegający zasadom pomocy publicznej tj. zakup taboru autobusowego, nie zostałby zrealizowany w zaplanowanym zakresie i czasie bez zakładanego wsparcia finansowego.

## B.14. Analiza techniczna - stan aktualny

W celu realizacji usług przewozowych PKM Jaworzno wykorzystuje aktualnie 59 autobusów o dość zróżnicowanych parametrach jakościowych. Jest to wynik prowadzonej polityki inwestycyjnej, zgodnie z którą oprócz pojazdów fabrycznie nowych do eksploatacji kierowane są także autobusy nabywane na rynku wtórnym. Choć także one wyposażane są w liczne udogodnienia, jak choćby dynamiczny system informacji pasażerskiej – wizualnej i głosowej, to w oczywisty sposób pojazdy te noszą znamiona wcześniejszej eksploatacji.

Przedsiębiorstwo od końca 2010 roku eksploatuje wyłącznie autobusy niskopodłogowe i spełniające wygórowane normy czystości spalin.

Wszystkie pojazdy codziennie przechodzą bieżące przeglądy techniczne, są tankowane, a także czyszczone z zewnątrz i wewnątrz. Nowoczesny tabor to także nowe wyzwania przed pracownikami zaplecza technicznego.

Miejscem zarówno bieżącego utrzymania taboru PKM Jaworzno jak i jego przetrzymywania poza służbą jest zajezdnia zlokalizowana w Jaworznie przy ulicy Krakowskiej 9. Została ona otwarta w 1983 roku i była – w tamtym czasie – przewidziana pod eksploatację do 120 autobusów. Obiekt jest w pełni wyposażony: w skład zaplecza technicznego wchodzi takie obiekty, jak hala warsztatowa, budynek administracyjny (w tym pomieszczenia dla kierowców i dyspozytorów), stacja paliw oraz stacja diagnostyczna, dostępna także dla podmiotów zewnętrznych, o szerokim zakresie usług, jednakże nie posiada zaplecza do obsługi i ładowania taboru elektrycznego, a żaden z istniejących obiektów nie nadaje się do adaptacji.

## B.15. Analiza techniczna - stan projektowany

Zakres rzeczowy projektu obejmuje:

1. Budowę centralnej stacji szybkiego ładowania wraz ze stacją transformatorową i niezbędnym wyposażeniem – w miejscu zlikwidowanej hali warsztatowej utworzona zostanie centralna stacja szybkiego ładowania i wymiany baterii. Hala wyposażona zostanie w stanowiska służące do obsługi pojazdów nowej generacji (zakupionych autobusów elektrycznych), jak np. stanowisk umożliwiających przeglądy pantografów, ładowania pojazdów). Stacja szybkiego ładowania przeznaczona jest do ładowania baterii akumulatorów autobusów elektrycznych. Parametry techniczne oraz algorytm funkcjonowania stacji został dostosowany do wymagań technicznych ładowanego pojazdu. Stacja szybkiego ładowania składa się z prostownika aktywnego AC/DC ze zintegrowanym modułem DC/DC, stanowiącym źródło prądowo-napięciowe z możliwością zadawania parametrów obciążenia w zależności od systemu zarządzania baterii w pojeździe.

2. Budowę 3 peryferyjnych stacji szybkiego ładowania wraz z zagospodarowaniem terenu - Mając na uwadze charakter prowadzonego ruchu, stacje doładowujące umieszczone zostaną w następujących lokalizacjach:

- Krakowska Pętla – Zabudowa stacji transformatorowej i 3 szt. ładowarek 190 kW.
- Szpital Pętla – Zabudowa ładowarki 190 kW.
- Bieczyna Astrów – Zabudowa ładowarki 190 kW.

Infrastruktura ta będzie miała charakter rozproszony, dostosowany do potrzeb maksymalnego zaangażowania taboru elektrycznego, co skutkować będzie uzyskiwaniem maksymalnych możliwych redukcji emisji gazów cieplarnianych. Z uwagi na znaczenie sieci komunikacyjnej przy pętli autobusowej przy ul. Krakowskiej w lokalizacji tej zabudowane zostaną trzy stacje dokujące, aby wypełnić potrzeby związane z ładowaniem oczekujących autobusów. Łącznie powstanie pięć punktów szybkiego ładowania w trzech lokalizacjach, przeznaczone do utrzymania ciągłości ruchu autobusów elektrycznych.

3. Zakup 22 sztuk autobusów elektrycznych - W ramach projektu przewiduje się nabycie 22 autobusów elektrycznych, wyposażonych wyłącznie w napęd bezemisyjny, w następujących konfiguracjach:

- 3 sztuki autobus standardowy elektryczny,
- 9 sztuk autobus przegubowy elektryczny,
- 4 sztuki autobus midi (ok. 8-9 m) elektryczny,
- 6 sztuk autobus standardowy elektryczny przystosowany do szybkiej wymiany baterii.

Spośród wszystkich rodzajów ładowania akumulatorów dostępnych na rynku PKM Jaworzno zamierza wykorzystać trzy, tj. pantografy na autobusach, wtyczki plug-in oraz wymienne baterie. Autobusy wyposażone będą w system zarządzania flotą. Szczegółowy opis branżowy systemu ładowania został opisany w dokumentacji technicznej opracowanej dla potrzeb przedmiotowego projektu.

Zastosowana w projekcie technologia zapewnia bezpieczeństwo wykonania i odpowiednią trwałość techniczną infrastruktury po oddaniu wszystkich części do użytku. Na etapie projektowania wzięto pod uwagę obecne zapotrzebowanie przedsiębiorstwa na tabor autobusowy. Rozwiązania technologiczne i techniczne zaproponowane w inwestycji nie naruszają interesów oraz praw własności osób trzecich. Nie istnieje rozwiązanie alternatywne dla danego projektu. Zakup pojazdów elektrycznych bez budowy infrastruktury do ładowania (zarówno centralnej i peryferyjnej) byłoby nieuzasadnione biorąc pod

uwagę prawidłowe funkcjonowanie planowanego do zakupu taboru (wystąpiłby brak punktów ładowania pojazdów). Wybór technologii wykonania oraz zastosowane rozwiązania techniczne uznano za optymalne ze względu na: - koszt wykonania, zakres prac, optymalną efektywność kosztową w stosunku do zakładanych produktów i rezultatów, stopień skomplikowania prac, lokalne warunki fizyczno-klimatyczne, efektywność energetyczną, trwałość materiałową, prawną i instytucjonalną, neutralny wpływ obiektu na środowisko. Nie planuje się innego wykorzystania infrastruktury powstałej w ramach projektu ani zakupionego taboru, do którego został przystosowany i zaprojektowany. Wymogi formalne stawiane autobusom i specyfikację zamieszczono w załączniku do wniosku aplikacyjnego.

## B.16. Analiza specyficzna

Sieć komunikacyjna ujęta w Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego dla miasta Jaworzna, jest obsługiwana przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Jaworznie. Wykonawca usług przewozowych pełni rolę operatora wewnętrznego w myśl przepisów Rozporządzenia WE 1370/2007, pozostając w całości własnością komunalną - tj. miasta, dla którego prowadzi usługi. Szczegółowy zakres realizowanych przewozów wynika z zapisów planu transportowego, przyjętego przez Radę Miasta Jaworzna i opublikowanego w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

Podstawą realizacji ujętych w planie transportowym usług jest umowa pomiędzy reprezentującym miasto Miejskim Zarządem Dróg i Mostów, pełniącym funkcje organizatora w myśl 1370/2007 oraz PKM, będącym operatorem wewnętrznym, w którym stuprocentowy udział ma miasto Jaworzno. Precyzyjna alokacja kosztów i przychodów oraz zakaz działalności spółki przewozowej na innych rynkach lokalnych (w kraju i za granicą) sprawiają, że nie występuje możliwość relokacji majątku pozyskanego w drodze realizacji niniejszego projektu - PKM ma status operatora wewnętrznego, który to status uniemożliwia realizację przewozów poza siecią określoną w planie transportowym miasta Jaworzna.

Sieć komunikacyjna obejmuje 25 linii: A, E, J, N, S, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 311, 312, 313, 314, 319, 321, 326, 328, 350, 367, 368, 369, 370, 374, a w trakcie typowego dnia roboczego są łącznie wykonywane 844 kursy autobusów. Obecnie w przewozach wykorzystywane jest 59 autobusów, w tym 30 sztuk pojazdów kupionych w ramach RPO WSL 2007-2013. Blisko połowa autobusów to pojazdy już zamortyzowane lub zakupione jako używane, co powoduje zasadność ich wymiany na nowy tabor. Skreśleniu podlegać będą najstarsze pojazdy. Wymiana taboru jest też okazją by znacznie poprawić walory ekologiczne transportu publicznego poprzez zastosowanie nowej technologii napędu autobusów, tj. silników elektrycznych.

Nowe autobusy elektryczne skierowane zostaną w pierwszym rzędzie na kursujące po głównym ciągu komunikacyjnym miasta linie E, J, 303 oraz 307, z możliwością ich wykorzystania także na innych liniach, w ramach optymalizacji ruchu i zwiększania efektów zewnętrznych nowego taboru.

Rokrocznie autobusami PKM Jaworzno przewożonych zostaje 12,9 mln pasażerów. Jest to wielkość o relatywnie dużej stabilności na przestrzeni czasu, podobne wyniki (około 3 pas/wzkm przebiegu) notowane były także w poprzednich latach. W wyniku projektu spodziewany jest wzrost liczby przewożonych pasażerów. Jest to możliwe dzięki zwiększeniu stopnia nasycenia sieci komunikacyjnej podażą. Założony wzrost do 13,3 mln pasażerów wynika z następujących przesłanek:

- uruchomienie dwóch nowych linii komunikacyjnych w mieście,
- doprowadzenie komunikacji w rejon oddalony, nie posiadający wcześniej dostępu do usług powszechnych w zakresie transportu publicznego,
- poprawa koordynacji na wspólnych odcinkach (dotyczy nowych linii),
- objęcie obsługą dotąd pomijanych fragmentów Osiedla Stałego dzięki możliwości remarszrutyzacji linii, po trasach których skierowane zostaną nowe połączenia (dostosowanie wielkości taboru do lokalnych potrzeb).

Założony wzrost liczby pasażerów, wynoszący w wartościach względnych 1,031 %, wynika także z ogólnej poprawy jakości, jaka się dokona w wyniku realizacji projektu. Dzięki skierowaniu na linie nowych pojazdów, wyposażonych m.in. w klimatyzację, które równocześnie zastępować będą wycofywany, kilkunastoletni tabor, skokowej poprawie ulegnie wizerunek transportu publicznego. Obecnie obok pojazdów nowych, zakupionych w większości w wyniku projektu realizowanego w ramach RPO WSL 2007-2013, nadal kursują pojazdy mocno wyeksploatowane, nabyte na rynku wtórnym. Część z nich pochodzi jeszcze z lat dziewięćdziesiątych. Czynnikiem poprawy jakości wpływa tym samym także na osiągnięte przewozy, choć należy wskazać, że poziom jakościowy transportu publicznego w Jaworznie już dziś wyróżnia się w skali regionu, oferując m.in. w części autobusów bezpłatny dostęp do Internetu wi-fi.

Dla zapewnienia maksymalnych korzyści zewnętrznych planowany do nabycia tabor to autobusy elektryczne, całkowicie bezemisyjne. Będą wyposażone we wszystkie niezbędne udogodnienia dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się (niepełnosprawnych, z wózkami dziecięcymi itp.), takie jak m.in.:

- rampy najazdowe,
- wydzielona przestrzeń dla wózków inwalidzkich w strefie dla pasażerów stojących,
- oznaczenia wypukłe (alfabet Braille'a), np. na przyciskach otwierania drzwi,
- poręcze o intensywnej, jaskrawej malaturze dla poprawy komfortu osób słabowidzących.

Do grupy udogodnień tego rodzaju zaliczyć też należy kompleksowy system informacji pasażerskiej. W związku z tym, że w Jaworznie już dziś funkcjonuje System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, nowonabywane autobusy będą od razu integrowane w warstwie informatycznej. Pozwoli to z jednej strony na zapewnienie informacji na pokładzie pojazdów dla osób

niewidomych (komunikaty głosowe o najbliższych przystankach) oraz z dysfunkcją narządu słuchu (wyświetlacze wewnętrzne), a z drugiej – wplecie nowe autobusy w system już działający, na który składają się informacje w czasie rzeczywistym na elektronicznych tablicach przystankowych, dostępnych poprzez aplikacje webowe na smartfonach oraz w formie komunikatów SMS.

Zakup autobusów elektrycznych w bardzo silny sposób promuje walory ekologiczne transportu publicznego. Należy zaznaczyć, że zdecydowano się na zakup autobusów najbardziej przyjaznych środowisku, bez możliwości zasilania paliwami ciekłymi i gazowymi, wyłącznie z silnikiem elektrycznym. Łącznie planuje się zakup 22 autobusów elektrycznych, w tym 9 sztuk autobusów przegubowych, 9 sztuk autobusów standardowych (~12 m) oraz 4 sztuki autobusów midi (~9 m). Łączna pojemność wszystkich nowych pojazdów to co najmniej 1845 miejsc. Analiza możliwości w zakresie zasilania baterii trakcyjnych pozwoliła na wskazanie jako optymalnych technologii ładowania przez pantograf dachowy (ładowanie szybkie), w systemie plug-in (ładowanie postojowe), a także zasilanie poprzez szybką wymianę całej baterii („konteneryzacja” zasobników).

W zakresie korzyści zewnętrznych, związanych ze zmianą sposobu napędzania autobusów, ująć należy nie tylko ograniczenie emisji spalin, ale także znaczącą poprawę komfortu akustycznego. Silniki elektryczne nie emitują uciążliwego hałasu, co przyczynia się do poprawy warunków życia w otoczeniu linii autobusowych, ale także

Nowe pojazdy przyczynią się do wycofania najstarszych i najbardziej wyeksploatowanych autobusów spośród tych, które obecnie są ekspediowane na linie. Specyfika eksploatacji autobusów elektrycznych uniemożliwia prostą restytucję obecnego taboru, zwłaszcza w kontekście uruchomienia nowych linii, dlatego też nowy tabor będzie liczniejszy od starego. Czas potrzebny na ładowanie na pętlach nawrotnych sprawia, że do obsługi takiej samej pracy eksploatacyjnej potrzeba więcej autobusów. Wymusza to zmiany w organizacji ruchu, w tym zmiany rozkładów jazdy i wozobiegów.

Zmiany organizacyjne są konieczne dla zachowania wysokiej jakości transportu publicznego w Jaworznie. Obecnie poziom niezawodności komunikacji miejskiej wynosi niemal 100 %, co oznacza, że brak realizacji kursu jest zjawiskiem absolutnie marginalnym. Wobec dużej innowacyjności projektu w zakresie stosowanego napędu i w szczególności trudności w eksploatacji w okresie zimowym (żywołność baterii przy temperaturach ujemnych) wycofywanie starych autobusów odbywać się będzie wraz z docieraniem się kolejnych partii autobusów elektrycznych.

Zapewniona zostanie optymalizacja układu komunikacyjnego, tak aby wykorzystywać nowe, ekologiczne autobusy elektryczne w jak największym stopniu. Oznacza to bowiem, że poprawa komfortu podróżowania jest odczuwalna dla większej liczby pasażerów, a także w maksymalnym możliwym stopniu ogranicza się emisję spalin do atmosfery.

Niepoślednie znaczenie w projekcie ma także poprawa bezpieczeństwa. Jest ona osiągana poprzez lepsze wyposażenie autobusów w urządzenia bezpieczeństwa, tj. zainstalowanie w pojazdach:

- poręczy jaskrawych (dla zwiększenia bezpieczeństwa osób niedowidzących),
- punkowego oświetlenia strefy drzwi,
- monitoringu przestrzeni pasażerskiej,
- zabudowanych alkomatów.

Należy zwrócić uwagę, że zmiany w zakresie eksploatowanego taboru i techniki jego napędu wymuszają także, aby w ramach projektu dostosowana została infrastruktura, immanentnie związana z utrzymaniem gotowości technicznej na rzecz przewozów. Przedmiotowa infrastruktura obejmuje budowę hali obsługowej dla autobusów, wyposażonej adekwatnie do obsługiwanego taboru, zlokalizowanej na terenie zajezdni PKM Jaworzno, przy ul. Krakowskiej. Dla zapewnienia optymalnych warunków eksploatacji pojazdów stacje szybkiego doładowania zabudowane zostaną w trzech miejscach (Byczyna Astrów, pętla Krakowska, Chełmońskiego Szpital), przy czym na pętli przy ul. Krakowskiej zabudowane zostaną trzy stanowiska, dla umożliwienia równoczesnego ładowania większej liczby autobusów.

Projekt pozostaje spójny z planami miasta w zakresie tworzenia infrastruktury komunikacyjnej, takiej jak centralny węzeł w rejonie galerii „Galena” czy centrum przesiadkowe w dzielnicy Szczakowa (umożliwienie dogodnych przesiadek multimodalnych, tj. na transport kolejowy). Szczególnym przykładem zintegrowanego podejścia do rozwoju transportu publicznego, w które wpisuje się niniejszy projekt, jest infrastruktura przy szpitalu. Dla lepszej obsługi i możliwości optymalizacji układu komunikacyjnego planowane jest utworzenie w tym rejonie pętli nawrotnej (działanie poza zakresem niniejszego projektu, realizowane bezpośrednio przez miasto), która będzie wykorzystywana przez nowy tabor, kupowany w niniejszym projekcie, a także stanie się miejscem ulokowania jednej ze stacji szybkiego ładowania akumulatorów autobusów. Należy nadmienić, że PKM Jaworzno było jednym z pierwszych w Polsce miast, na ulice których wyjechał autobus elektryczny. Pojazd ten jest wykorzystywany w codziennym ruchu liniowym, a jego eksploatacja przyczyniła się do istotnych obserwacji, budujących doświadczenie PKM Jaworzno odnośnie zużycia energii, ładowania baterii, dziennego przebiegu, maksymalnego przebiegu między doładowaniami itp. Zebrane dotąd doświadczenia podnoszą także wiarygodność przeprowadzonych analiz – te bowiem bazowały nie na wartościach teoretycznych, lecz na konkretnych danych, pochodzących z eksploatacji obserwowanej podobnego pojazdu.

Nadto przewidziana do realizacji inwestycja wpisuje się w projekt Planu Mobilności Miejskiej dla miasta Jaworzno [http://www.jaworzno.pl/downloads/2016-03-10\\_11-33-39-597922/plan-85proc-ostatecznie.pdf](http://www.jaworzno.pl/downloads/2016-03-10_11-33-39-597922/plan-85proc-ostatecznie.pdf). Należy zwrócić uwagę, iż spośród szczegółowych wskazań Planu Mobilności Miejskiej jest ograniczanie hałasu transportowego, najpełniej realizowanego przez tabor elektryczny. Wykorzystanie tego rodzaju komunikacji zostało wpisane bezpośrednio w odniesieniu do głównego ciągu osadniczego, toteż uznać należy, że zakres projektu z nadatkiem wypełnia założenia Planu Mobilności Miejskiej,

generując dodatkowe efekty środowiskowe i ekonomiczne, związane z korzyściami skali, poprzez obsługę bezemisyjnym taboru elektrycznym głównych ciągów komunikacyjnych miasta.

Projekt jest zgodny z lokalną strategią w zakresie redukcji obciążenia środowiska w zakresie emisji gazów cieplarnianych jak z zużycia energii. Projekt został ujęty w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej Miasta Jaworzno. Projekt ujęto w tabeli zadań pt „Zakup elektrycznego taboru autobusowego wraz z systemem inteligentnego zarządzania flotą pojazdów”. Dokument obowiązuje i został przyjęty uchwałą nr XIV/188/2015 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 26 listopada 2015 r.

Redukcja emisji CO<sub>2</sub> na skutek realizacji projektu wyniesie 151,7 ton.

Projekt pozostaje spójny z Programem ochrony powietrza dla terenu województwa śląskiego pkt 4.3.2. "Ograniczenie emisji z transportu", działanie 7 "Rozwój komunikacji publicznej - wymiana taboru na pojazdy ekologicznie czyste". Wnioskowany projekt w możliwie największym stopniu przyczynia się do realizacji tak nakreślonego celu Programu ochrony powietrza. Projekt jest zgodny z Strategią Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego - projekt realizuje Cel 1 "Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi" wpisując się w priorytetowy kierunek działań 1.D. "Rozwój suprastruktury, w tym zakup i modernizacja taboru.; Cel 3 "Efektywna mobilność" wpisując się w priorytetowy kierunek działań 3.J "Remont i zakup taboru komunikacji publicznej z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów oraz komfortu podróży", a także Cel 4 "Wzrost bezpieczeństwa systemu transportowego", poprzez wpisywanie się w priorytetowy kierunek działań 4.G "Promocja "zasobooszczędnych"/ekologicznych gałęzi i środków transportu". Należy zwrócić uwagę, że zakres projektu, tj. fundamentalna zmiana w podejściu do ruchu autobusowego, realizuje przedstawione cele, w szczególności 3.J oraz 4.G, w najpełniejszy możliwy sposób. Tabor elektryczny eliminuje hałas, co podnosi komfort podróży w stopniu niemożliwym do osiągnięcia przez autobusy napędzane silnikami spalinowymi, ponadto dywersyfikacja sposobów zasilania ogranicza prawdopodobieństwo wpływu czynników zewnętrznych na system transportowy.

## B.17. Analiza finansowa

Analiza obejmuje zarówno fazę inwestycji jak i operacyjną. Przyjęto okres 25 lat, zgodnie z wytycznymi IZ RPO WSL oraz „Wytycznymi w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020”.

Założenia:

- stopa dyskontowa wynosi 4%,
- analiza wykonana jest w cenach stałych,
- analiza wykonania jest w PLN,
- nie założono nakładów odtworzeniowych,
- analiza została przeprowadzona z punktu widzenia funkcjonowania całej jednostki.

Koszt całkowity projektu: 59 962 500,00 PLN

Koszty kwalifikowane: 48 750 000,00 PLN

Koszty niekwalifikowane: 11 212 500,00 PLN.

Nakłady obejmują 3 zadania:

Zadanie 1- Budowa stacji szybkiego ładowania wraz ze stacją transformatorową i niezbędnym wyposażeniem

Zadanie 2 - Budowa peryferyjnych stacji ładowania

Zadanie 3 - Zakup autobusów elektrycznych

Podatek VAT jest kosztem niekwalifikowanym ze względu na to, iż beneficjent ma możliwość jego odzyskania. Stawka podatku VAT wynosi 23% dla całej inwestycji.

Koszty i przychody operacyjne:

Na podstawie danych beneficjenta określono prognozy kosztów i przychodów bezpośrednio związanych z eksploatacją infrastruktury w wariantie zerowym oraz inwestycyjnym.

W kosztach operacyjnych została uwzględniona amortyzacja w odniesieniu do majątku powstałego w wyniku realizacji projektu. Została przyjęta amortyzacja liniowa, przy założeniu 23 letniego okresu żywotności ekonomicznej projektu.

Koszty działalności jednostki w pierwszym pełnym roku funkcjonowania inwestycji wyniosą 32 mln PLN, (w tym amortyzacja).

W skład kosztów wchodzi koszt energii elektrycznej do zasilania nowego taboru, usługi obce: wymiana akumulatorów w nowym taborze, koszt serwisu autobusów elektrycznych. Uwzględniono oszczędność wynikającą ze zmniejszenia zużycia paliwa przez nowy tabor. W wariantie bezinwestycyjnym ujęto koszty zużycia energii i serwisu przez stary tabor w wariantie obecnym.

Przychody operacyjne dotyczą: przychodów ze sprzedaży biletów, pozostałe przychody z tyt. świadczenia usług publicznych (m.in..reklama), przychody ze sprzedaży usług (m.in. stacja kontroli pojazdów, najmu). Zarówno w wariantie bezinwestycyjnym, jak i inwestycyjnym przychody założono na nie zmienionym poziomie, uwzględniając niewielki przyrost wpływów taryfowych.

Prognoza rachunku zysków i strat dla przedsięwzięcia została wykonana w układzie zgodnym z Ustawą o rachunkowości na

poziomie szczegółowości grup głównych. Dotacja z EFRR została uwzględniona w rachunku jako pozostałe przychody operacyjne proporcjonalnie do wartości amortyzacji środków trwałych wytworzonych w projekcie.

Prognoza rachunku przepływów pieniężnych dla analizowanego przedsięwzięcia została wykonana metodą pośrednią. Dotacja EFRR została uwzględniona w rachunku jako wpływy z działalności inwestycyjnej. Udział własny beneficjenta został ujęty jako wpływy z działalności finansowej (wkład własny jest pokryty kredytem inwestycyjnym) podobnie jak rekompensata.

Prognoza rachunku przepływów jasno wskazuje na dodatnie przepływy pieniężne.

Efektywność inwestycji FNPV/C bez dotacji

stopa dyskontowa 4,0%

Finansowa zaktualizowana wartość netto inwestycji (FNPV/C) -56 776 748

Wskaźnik B/C 0,02

Finansowa wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji (FRR/C) -9,82%

Efektywność inwestycji FNPV/C z dotacją.

stopa dyskontowa 4,0%

Finansowa zaktualizowana wartość netto inwestycji (FNPV/C) -16 863 036

Wskaźnik B/C 0,71

Finansowa wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji (FRR/C) -6,11%

Efektywność inwestycji FNPV/K.

stopa dyskontowa 4,0%

Finansowa zaktualizowana wartość netto z kapitału (FNPV/K) -25 786 605

Finansowa wewnętrzna stopa zwrotu z kapitału (FRR/K) -8,08%

## B.18. Analiza ekonomiczna

### Czy wymagana jest analiza ekonomiczna?

TAK

#### Opis

Analiza metodą uproszczoną

Korzyści dla środowiska

W wyniku realizacji inwestycji wystąpią istotne korzyści dla środowiska, takie jak:

☐ zmniejszenie emisji spalin poprzez:

a) zakup autobusów elektrycznych spowoduje redukcję rocznie emisji zanieczyszczeń ze spalin silników ON o:

CO 8,3 ton

NOX 7,8 ton

PM2.5 i PM10 3,5 ton

b) a także redukcję emisji CO<sub>2</sub> na poziomie 151,7 ton (uwzględniając emisję z energii elektrycznej do zasilania nowych pojazdów)

• zmniejszenie hałasu poprzez:

a) wymianę starego taboru autobusowego na nowoczesne autobusy miejskie z silnikiem elektrycznym – pozostaje jedynie szum ogumienia i praca mechanizmów np. drzwi.

Korzyści dla społeczeństwa

W wyniku realizacji inwestycji wystąpią istotne korzyści dla społeczeństwa takie jak:

☐ zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów komunikacji miejskiej,

☐ wzrost komfortu podróży komunikacją miejską,

☐ zmniejszenie hałasu generowanego przez transport publiczny,

☐ oszczędność kosztów eksploatacji autobusów – niższe koszty usług,

☐ wzmocnienie wśród mieszkańców Jaworzna świadomości rozwiązywania problemów związanych z transportem publicznym, przy współudziale środków unijnych,

☐ poprawa warunków życia mieszkańców Jaworzna poprzez redukcję emisji,

☐ obniżenie kosztów leczenia chorób spowodowanych emisją spalin oraz hałasu i wibracji generowanych przez silniki wyeksploatowanych autobusów,

☐ wzrost komfortu życia mieszkańców.

#### Analiza metodą wielokryterialną

Uzupełnieniem analizy ekonomicznej jest analiza wielokryterialna. W analizie tej ujęto czynniki społeczno-gospodarcze mające znaczenie dla projektu i otoczenia.

Czynnikom przypisano wartości punktowe według skali 1-10 pkt. oraz nadano im wagi odzwierciedlające znaczenie dla społeczeństwa. Następnie określono wpływ poszczególnych czynników jako iloczyn wartości i wagi. Suma wpływu poszczególnych czynników określa znaczenie projektu dla otoczenia społeczno-gospodarczego.

Zidentyfikowane, nieskwantyfikowane efekty społeczno-ekonomiczne to:

☐ poprawa warunków pracy kierowcy – realizacja projektu umożliwi przede wszystkim wycofanie z eksploatacji autobusów najstarszej generacji, które technicznie znacznie odbiegają od aktualnych standardów. Przede wszystkim nowe autobusy będą wyposażone w szereg zabezpieczeń elektronicznych wspomagających pracę kierowcy, a także posiadają klimatyzowaną kabinę, co gwarantuje optymalne warunki pracy w każdych warunkach pogodowych;

☐ poprawa komfortu jazdy pasażerów – w wyniku zastąpienia autobusów najbardziej wyeksploatowanych, pojazdami nowymi, zmniejszy się średnie wypełnienie taboru. Ponadto wszystkie nowe autobusy będą:

a) niskopodłogowe, co zdecydowanie ułatwia wsiadanie osobom starszym, niepełnosprawnym czy opiekunom dzieci w wózkach,

b) posiadać lepiej rozwiązany system wentylacji i są mniej hałaśliwe,

c) generować niższy poziom hałasu i wibracji,

d) wyposażone w monitoring i przyciski alarmowe zapewniające poprawę bezpieczeństwa podróży,

e) posiadać klimatyzację całopojazdową – kabiny kierowcy i przestrzeni pasażerskiej.

☐ zmniejszenie szkodliwych dla środowiska emisji spalin – w wyniku spalania paliw silniki spalinowe produkują zanieczyszczenia, które są szkodliwe dla środowiska i człowieka. Wymianie podlega 22 szt. autobusów, co znacznie przyczyni się redukcji emisji spalin oraz - w konsekwencji - do zmniejszenia kosztów leczenia oraz poprawy zdrowia mieszkańców. Warto pamiętać, że autobus elektryczny nie generuje prawie w ogóle hałasu.

Analizę przedstawia tabela w SW. Projekt uzyskał 57 pkt na 60 możliwych a więc spełnia wszystkie kryteria i jest wysoce efektywny.

## B.19. Analiza wrażliwości i ryzyka

### Opis

Analizy dokonuje się poprzez identyfikację zmiennych krytycznych w drodze zmiany pojedynczych zmiennych o określoną procentowo wartość i obserwowanie występujących w rezultacie wahań w finansowych/ekonomicznych wskaźnikach efektywności. Za krytyczne uznaje się te zmienne, w przypadku których zmiana ich wartości o +/- 1 % powoduje odpowiednią zmianę wartości bazowej NPV o co najmniej +/- 1%. Dla przedmiotowej inwestycji dla:

☐ kosztów operacyjnych zmiana o 1 % powoduje zmianę NPV/C o 0,42 %,

☐ przychodów operacyjnych zmiana o 1 % powoduje zmianę NPV/C o 0,00 %,

☐ nakładów inwestycyjnych zmiana o 1 % powoduje zmianę NPV/C o 1,02 %.

Z badania wynika, że badane czynniki nie są zmiennymi krytycznymi, minimalne przekroczenia odchyłu 1% dla nakładów inwestycyjnych trudno rozpatrywać w kategorii krytycznych, zważywszy na to, iż przedsięwzięcie będzie dopiero realizowane, a koszty i nakłady to prognozy, które przede wszystkim dla nakładów ulegną obniżeniu po przetargu.

Przeprowadzona analiza ryzyka uwzględnia sześć podstawowych obszarów ryzyka w ramach projektu:

- Ryzyka techniczne/technologiczne o dużym wpływie na realizację projektu i niskim prawdopodobieństwie wystąpienia,
- ryzyka finansowe o dużym lub bardzo dużym wpływie na realizację projektu i zróżnicowanym prawdopodobieństwie wystąpienia,
- ryzyka prawne o dużym lub bardzo dużym wpływie na realizację projektu i zróżnicowanym prawdopodobieństwie wystąpienia,
- ryzyka organizacyjne/zarządcze o dużym wpływie na realizację projektu i niskim prawdopodobieństwie wystąpienia,
- ryzyka zewnętrzne o dużym prawdopodobieństwie wystąpienia i zróżnicowanym wpływie na realizację projektu,
- pozostałe ryzyka o dużym prawdopodobieństwie wystąpienia i małym wpływie na realizację projektu.

Zauważyć można, iż poza brakiem możliwości otrzymania dotacji na realizację projektu jedynie dwa ryzyka są bardzo prawdopodobne i mogą mieć znaczący wpływ na uzyskanie efektów projektu. Z tego powodu Inwestor powinien zabezpieczyć się przed ryzykiem utraty płynności finansowej na skutek opóźnień w wypłacie zaliczki czy refundacji (w przypadku otrzymania dofinansowania). Na bieżąco projektem muszą zarządzać wyznaczeni pracownicy Beneficjenta projektu. Konieczne jest również elastyczne podejście do planowania i gotowość do modyfikacji harmonogramu realizacji projektu.

Spośród mniej prawdopodobnych ryzyk, jednak mogących mieć wysoki wpływ na efekt końcowy projektu warto dobrze zdiagnozować kwestie zamówień publicznych – punkt bardzo wrażliwy w kwestiach zachowania planowanego terminu realizacji projektu. Dobrze przygotowana SIWZ i odpowiednio kompetentnie przeprowadzona procedura przetargowa są



gwarantem realizacji harmonogramu. Poza gestią zleceńodawcy pozostaje skłonność oferentów do odwołań. Pozostałe ryzyka z kategorii niskiego prawdopodobieństwa i wysokiego wpływu na projekt są stosunkowo nieskomplikowane w zarządzaniu, a prawdopodobieństwo ich wystąpienia nie przekracza 5%. Większość z nich może być łatwo kontrolowana za pomocą sprawnego monitoringu projektu.

Jak wynika z przeprowadzonej analizy:

- Technologia realizacji nie odgrywa znaczącej roli w projekcie,
- zamówienia w projekcie realizowane będą zgodnie z obowiązującym PZP, wytycznymi instytucji zarządzającej programem w ramach którego udzielona zostanie dotacja na realizację projektu oraz przepisami wewnętrznymi Inwestora,
- w strukturze Inwestora funkcjonuje komórka odpowiedzialna za zamówienia publiczne. Pracownicy legitymują się dużym doświadczeniem w tym zakresie,
- inwestor dysponuje doświadczoną kadrą w obszarze związanym z zarządzaniem projektami współfinansowanymi ze środków zewnętrznych,
- zapewniono właściwą koordynację pomiędzy poszczególnymi zespołami, w celu dotrzymania terminowej realizacji projektu,
- realizacja projektu częściowo zależy od czynników zewnętrznych, niezależnych od Inwestora.

## B.20. Powiązanie ze strategiami

*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020*

STRATEGIA jest narzędziem dedykowanym wdrażaniu ZIT – co oznacza, że podczas jej tworzenia uwzględniono wszelkie wymagania dotyczące tzw. strategii ZIT, a jej postanowienia dotyczą zakresu interwencji ZIT oraz projektów komplementarnych POIS. Na mocy Uchwały Zarządu Województwa Śląskiego nr 1276/261/IV/2013 z 11 czerwca 2013 r. cały obszar SC jest obszarem podlegającym interwencji z wykorzystaniem instrumentu ZIT.

W Strategii wyznaczone zostały dwa cele strategiczne oraz wpisujące się w nie priorytety oraz konkretne kierunki działania tj.: CS1. Rozwój kapitału ludzkiego bazujący na zatrudnialności i spójności społeczno-gospodarczej SC.

- P1.1. Gospodarka i miejsca pracy,
- P1.2. Aktywność społeczna i zapobieganie wykluczeniom.

CS2. Zdrowe środowisko życia w SC dzięki zmniejszonej antropopresji.

- P2.1. Ochrona powietrza i efektywność energetyczna,
- P2.2. Ochrona zasobów przyrody.

Przedmiotowy projekt wpisuje się w cel strategiczny 2 (CS2) Priorytet P 2.1 zdefiniowane w ramach priorytetu działanie D.2.1.1. Cel szczegółowy C2.1.1.1. Zwiększona atrakcyjność transportu publicznego dla pasażerów.

Do każdego z działań STRATEGII przypisane są odpowiadające mu skwantyfikowane wiązki projektów.

Niniejszy projekt wpisuje się w wiązkę projektów Transport publiczny zdefiniowanej w ramach strategii ZIT Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego.

Wszystkie projekty planowane do realizacji przez Gminy Subregionu Centralnego w ramach poddziałania 4.5.1 są wzajemnie powiązane i wpisują się w przedmiotową wiązkę, a w konsekwencji wspólnie przyczyniają się do osiągnięcia celów strategii ZIT.

Określone w projekcie wskaźniki produktu, związane z realizacją inwestycji objętej wnioskiem mają bezpośredni wpływ na osiągnięcie wartości docelowej wskaźników określonych dla tego poddziałania w Strategii ZIT Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego tj.:

- Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji Miejskiej - Wartość docelowa wskaźnika określonego w Strategii do 2023 to 165 szt. Wskaźnik określony w projekcie wynosi 22 szt., co stanowi 13,33% wartości wskaźnika Strategii ZIT Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego,
- Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej - Wartość docelowa wskaźnika określonego w Strategii do 2023 to 8250 osób. Wskaźnik określony w projekcie wynosi 1800 osób, co stanowi 21,82 % wartości wskaźnika Strategii ZIT Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego.

*Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030*

Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 wpisuje się w działania na rzecz osiągnięcia celu nadrzędnego Białej Księgi oraz unijnej strategii adaptacji do zmian klimatu, jakim jest poprawa odporności państw członkowskich na aktualne i oczekiwane zmiany klimatu, w tym lepsze przygotowanie do ekstremalnych zjawisk klimatycznych i pogodowych oraz redukcja kosztów społeczno-ekonomicznych z tym związanych. Dokument został opracowany przez Ministerstwo Środowiska na podstawie analiz wykonanych przez Instytut Ochrony Środowiska - Państwowy Instytut Badawczy w ramach projektu pn. "Opracowanie i wdrożenie Strategicznego Planu Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu - KLIMAD ", realizowanego na zlecenie MŚ w latach 2011-2013 ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Dokument ten formułuje m.in. Scenariusze zmian klimatu do 2030 r. i wpływ na sektory i obszary wrażliwe precyzyjnie

odnosząc je np. do obszarów gospodarki przestrzennej i obszarów zurbanizowanych oraz budownictwa. Plan adaptacji stwierdza m.in., że Obszary zurbanizowane stanowią szczególną kategorię w strukturze przestrzeni geograficznej, charakteryzującą się dużą gęstością populacji ludzkiej, a tym samym są bardzo wrażliwe z uwagi na negatywne oddziaływanie antropopresji.

Ponadto wskazuje na dużą dynamikę zmian warunków klimatycznych, które mogą negatywnie wpływać zarówno na wykonawstwo robót, jak i na właściwości wyrobów budowlanych w tym ich trwałość. Na podstawie scenariuszy Plan ustala cele i kierunki działań a wśród nich również Cel 3. Rozwój transportu w warunkach zmian klimatu. Kierunek działań w ramach tego celu kierunek działanie 3.1 Wypracowywanie standardów konstrukcyjnych uwzględniających zmiany klimatu. Działanie priorytetowe uwzględnienie w procesie projektowania i budowy infrastruktury transportowej zmienionych warunków klimatycznych.

## B.21. Realizacja zasad horyzontalnych

### Zasada partnerstwa?

wpływ pozytywny

#### Uzasadnienie

Projekt bezpośrednio wynika z dokumentu strategicznego Miasta Jaworzno jakim jest Plan Gospodarki Niskoemisyjnej znajdujący się na stronie UM Jaworzno (<http://bip.jaworzno.pl/Article/get/id,28171.html>). Zadanie z nazwy zostało wskazane w PGN (projekt nr 32). PGN został poddany konsultacjom społecznym w dniach od 19 października do 9 listopada 2015 r. Wszystkie zainteresowane strony mogły składać uwagi do przedłożonego dokumentu. Tym samym można uznać, że partnerzy społeczni w postaci mieszkańców Miasta byli włączeni w proces przygotowywania niniejszego projektu. Powoduje to, że dzięki współpracy władz miejskich, partnerów w postaci placówek edukacyjnych objętych projektem oraz mieszkańców projekt jest zgodny z zasadą partnerstwa

### Promowanie równości szans kobiet i mężczyzn?

wpływ neutralny

#### Uzasadnienie

Celem projektu nie jest promowanie równości szans kobiet i mężczyzn, ale będzie on realizowany z poszanowaniem zasad tej polityki. W szczególności produkty projektu będą dostępne dla obu grup w takim samym zakresie, a komunikaty dotyczące realizacji projektu i jego efektów będą przygotowywane w taki sposób, aby nie preferować żadnej płci ich odbiorców.

### Zrównoważony rozwój?

wpływ pozytywny

#### Uzasadnienie

Projekt realizowany jest zgodnie z polityką zrównoważonego rozwoju. projekt jest zgodny ze Strategicznym planem adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 w obszarze następujących celów i kierunków działań: Cel 3. Rozwój transportu w warunkach zmian klimatu. Kierunek działań w ramach tego celu kierunek działanie 3.1 Wypracowywanie standardów konstrukcyjnych uwzględniających zmiany klimatu. Działanie priorytetowe Uwzględnienie w procesie projektowania i budowy infrastruktury transportowej zmienionych warunków klimatycznych.

### Zachowanie zasad polityki przestrzennej?

wpływ neutralny

#### Uzasadnienie

Projekt realizowany jest zgodnie z:

- Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Cel 1, 3 i 6; kierunki działań: 1.1. Wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych głównych ośrodków miejskich; 1.2. Intensyfikacja powiązań funkcjonalnych pomiędzy głównymi węzłami sieci osadniczej; 1.3. Integracja obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich; 3.1. Poprawa dostępności polskich miast i regionów; 3.2. Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu; 6.1. Wprowadzenie zintegrowanego systemu

planowania społeczno-gospodarczego i przestrzennego (...).

- Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2010-2020.Cel 1; kierunek działań:1.2. Tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji poza miastami wojewódzkimi; poddziałanie 1.2.2 – Wspieranie rozwoju i znaczenia miast subregionalnych.

- Strategią Rozwoju Kraju 2020 Wizji kraju do roku 2020 - obszar strategiczny Konkurencyjna Gospodarka, cel rozwojowy II 7. Zwiększenie efektywności transportu.

### **Zapobieganie dyskryminacji?**

wpływ neutralny

### **Uzasadnienie**

Celem projektu nie jest zapobieganie dyskryminacji, ale będzie on realizowany z poszanowaniem zasad tej polityki. W szczególności produkty projektu będą dostępne dla wszystkich grup bez względu na płeć pochodzenie rasowe lub etniczne, religię lub przekonania, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną.

**C. ZAKRES RZECZOWO - FINANSOWY PROJEKTU****C.1.a Kluczowe etapy realizacji inwestycji dla kosztów kwalifikowalnych**

Lp.	Kluczowe etapy realizacji inwestycji	Data
1	Termin rozpoczęcia realizacji projektu	2016-10-01
2	Termin wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia, które przekroczy 50 % planowanych kosztów projektu	2016-04-15
3	Termin zawarcia umowy z wykonawcą prac inwestycyjnych/projektowych (50 % planowanych kosztów projektu)	2016-07-15
4	Termin zakończenia realizacji projektu	2017-09-30

**C.1.b Uzasadnienie wskazanego terminu realizacji oraz opis stopnia zaawansowania prac**

Nie dotyczy. Rzeczowy zakres projektu nie został rozpoczęty.

**C.2. Planowane koszty****C.2.1. Zadania w ramach projektu**

Lp.	<sup>1</sup> Nazwa zadania	<sup>2</sup> Kategoria interwencji	<sup>3</sup> Termin realizacji od	<sup>4</sup> Termin realizacji do
	<sup>5</sup> Opis działań planowanych do realizacji w ramach zadań / podmiot działania			
	<sup>6</sup> Wartość zadania	<sup>7</sup> Dofinansowanie		
1	<sup>1</sup> Zadanie1- Budowa stacji szybkiego ładowania wraz ze stacją transformatorową i niezbędnym wyposażeniem	<sup>2</sup> Infrastruktura na potrzeby czystego transportu miejskiego i jego promocja (w tym wyposażenie i tabor)	<sup>3</sup> 2017-01-01	<sup>4</sup> 2017-03-31
	<sup>5</sup> Centralna stacja ładowania i serwisowania autobusów elektrycznych Budowa stacji szybkiego ładowania wymiany baterii, wyposażenie stacji szybkiego ładowania autobusów i wymiany baterii w ładowarki, budowa stacji transformatorowej do zasilania stacji szybkiego ładowania autobusów i wymiany baterii.			
	<sup>6</sup> 8 376 300,00	<sup>7</sup>		5 788 500,00
2	<sup>1</sup> Zadanie 2- Budowa peryferyjnych stacji ładowania	<sup>2</sup> Infrastruktura na potrzeby czystego transportu miejskiego i jego promocja (w tym wyposażenie i tabor)	<sup>3</sup> 2016-10-01	<sup>4</sup> 2016-12-31
	<sup>5</sup> Budowa stacji transformatorowej do zasilania ładowarek, zakup i zabudowa ładowarek, pozostałe koszty budowy stacji szybkiego ładowania autobusów w lokalizacji Piłsudski; Zabudowa stacji szybkiego ładowania autobusów w lokalizacji Byczyna i Chełmońskiego/Szpital .			
	<sup>6</sup> 2 632 200,00	<sup>7</sup>		1 819 000,00
3	<sup>1</sup> Zadanie 3- Zakup autobusów elektrycznych	<sup>2</sup> Infrastruktura na potrzeby czystego transportu miejskiego i jego promocja (w tym wyposażenie i tabor)	<sup>3</sup> 2017-01-01	<sup>4</sup> 2017-09-30
	<sup>5</sup> Zakup taboru (22 szt.): - 6 szt. autobusów ok. 12 m wraz z wymiennymi bateriami, - 9 szt. autobusów Mega 18 m z systemem pantografowym, - 3 szt. autobusów 12 m z systemem pantografowym, - 4 szt. autobusów Midi 8-10 m z systemem pantografowym.			
	<sup>6</sup> 48 954 000,00	<sup>7</sup>		33 830 000,00

**C.2.2. Koszty kwalifikowane (bez ryczałtów)****Zadanie 1: Zadanie1- Budowa stacji szybkiego ładowania wraz ze stacją transformatorową i niezbędnym wyposażeniem****Partner: Wnioskodawca - Lider**

Lp.	<sup>1</sup> Sygnatura	<sup>2</sup> Nazwa kosztu				
	<sup>3</sup> Kategoria kosztów		<sup>4</sup> Kategoria podlegająca limitom		<sup>5</sup> Pomoc publiczna/Pomoc de minimis	
	<sup>6</sup> ilość	<sup>7</sup> j.m.	<sup>8</sup> Cena jednostkowa	<sup>9</sup> Wydatki kwalifikowalne	<sup>10</sup> Wnioskowane dofinansowanie	<sup>11</sup> % dofinans.
	<sup>12</sup> Opis, uzasadnienie, specyfikacja i parametry kosztu w danej kategorii					
1	<sup>1</sup> WYD001	<sup>2</sup> Centralna stacja ładowania i serwisowania autobusów elektrycznych				
	<sup>3</sup> Realizacja inwestycji, w tym w zakresie zakupu taboru, na potrzeby transportu publicznego		<sup>4</sup>		<sup>5</sup> Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) Nr 1191/69 i 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r.)	
	<sup>6</sup>	<sup>7</sup>	<sup>8</sup>	<sup>9</sup>	<sup>10</sup>	<sup>11</sup>

1.00	komplet	6 810 000,00	6 810 000,00	5 788 500,00	85,00
<sup>12</sup> Budowa stacji szybkiego ładowania autobusów i wymiany baterii zgodnie z załączonym projektem, wyposażenie stacji szybkiego ładowania autobusów i wymiany baterii w ładowarki – 8 sztuk ładowarek (90Kw), budowa stacji transformatorowej do zasilania stacji szybkiego ładowania autobusów i wymiany baterii.					
SUMA		6 810 000,00	5 788 500,00		

**Zadanie 2: Zadanie 2- Budowa peryferyjnych stacji ładowania****Partner: Wnioskodawca - Lider**

Lp.	<sup>1</sup> Sygnatura	<sup>2</sup> Nazwa kosztu	<sup>3</sup> Kategoria kosztów	<sup>4</sup> Kategoria podlegająca limitom	<sup>5</sup> Pomoc publiczna/Pomoc de minimis	<sup>6</sup> ilość	<sup>7</sup> j.m.	<sup>8</sup> Cena jednostkowa	<sup>9</sup> Wydatki kwalifikowalne	<sup>10</sup> Wnioskowane dofinansowanie	<sup>11</sup> % dofinans.
	<sup>12</sup> Opis, uzasadnienie, specyfikacja i parametry kosztu w danej kategorii										
1	<sup>1</sup> WYD021	<sup>2</sup> Stacja ładowania- lokalizacja Piłsudski wraz z niezbędną infrastrukturą	<sup>3</sup> Realizacja inwestycji, w tym w zakresie zakupu taboru, na potrzeby transportu publicznego	<sup>4</sup>	<sup>5</sup> Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) Nr 1191/69 i 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r.)	<sup>6</sup> 1.00	<sup>7</sup> komplet	<sup>8</sup> 1 470 000,00	<sup>9</sup> 1 470 000,00	<sup>10</sup> 1 249 500,00	<sup>11</sup> 85,00
	<sup>12</sup> Budowa stacji transformatorowej do zasilania 3 szt.(stacji szybkiego ładowania) ładowarek 190Kw w lokalizacji „Piłsudski” przy ulicy Krakowskiej 9 w Jaworznie, Zakup i zabudowa 3 szt. ładowarek 190Kw dla lokalizacji „Piłsudski” przy ulicy Krakowskiej 9 w Jaworznie, Pozostałe koszty budowy stacji szybkiego ładowania autobusów w lokalizacji „Piłsudski” obejmujące wykonanie oświetlenia stacji, wykonania „peronów” do ustawiania pojazdów pod ładowarki, przygotowania stanowisk (parkingu) dla autobusów oczekujących na ładowanie bądź oczekujących na wyjazd na trasę po zakończeniu ładowania oraz zagospodarowanie terenu.										
2	<sup>1</sup> WYD022	<sup>2</sup> Stacja ładowania Byczyna i Chełmońskiego/Szpital wraz z niezbędną infrastrukturą	<sup>3</sup> Realizacja inwestycji, w tym w zakresie zakupu taboru, na potrzeby transportu publicznego	<sup>4</sup>	<sup>5</sup> Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) Nr 1191/69 i 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r.)	<sup>6</sup> 1.00	<sup>7</sup> komplet	<sup>8</sup> 670 000,00	<sup>9</sup> 670 000,00	<sup>10</sup> 569 500,00	<sup>11</sup> 85,00
	<sup>12</sup> Budowa stacji szybkiego ładowania autobusów (190kW) w lokalizacji Byczyna Astrów w Jaworznie, zabudowy stacji szybkiego ładowania autobusów (190kW) w lokalizacji Chełmońskiego/Szpital w Jaworznie – w lokalizacji tej będzie konieczne zabudowanie automatycznych szlabanów zezwalających na wjazd do stacji tylko uprawnionym autobusom ze względu na niedobór miejsc parkingowych w rejonie.										
SUMA				2 140 000,00	1 819 000,00						

**Zadanie 3: Zadanie 3- Zakup autobusów elektrycznych****Partner: Wnioskodawca - Lider**

Lp.	<sup>1</sup> Sygnatura	<sup>2</sup> Nazwa kosztu	<sup>3</sup> Kategoria kosztów	<sup>4</sup> Kategoria podlegająca limitom	<sup>5</sup> Pomoc publiczna/Pomoc de minimis	<sup>6</sup> ilość	<sup>7</sup> j.m.	<sup>8</sup> Cena jednostkowa	<sup>9</sup> Wydatki kwalifikowalne	<sup>10</sup> Wnioskowane dofinansowanie	<sup>11</sup> % dofinans.
	<sup>12</sup> Opis, uzasadnienie, specyfikacja i parametry kosztu w danej kategorii										
1	<sup>1</sup> WYD023	<sup>2</sup> Zakup autobusów elektrycznych	<sup>3</sup>	<sup>4</sup>	<sup>5</sup>						

Realizacja inwestycji, w tym w zakresie zakupu taboru, na potrzeby transportu publicznego			Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) Nr 1191/69 i 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r.)		
<sup>6</sup> 1.00	<sup>7</sup> komplet	<sup>8</sup> 39 800 000,00	<sup>9</sup> 39 800 000,00	<sup>10</sup> 33 830 000,00	<sup>11</sup> 85,00
<sup>12</sup> Zakup taboru - autobusów elektrycznych, zgodnie ze specyfikacją - załącznik nr 1 do SW: - 6 szt. autobusów ok. 12 m wraz z wymiennymi bateriami po ok. 1 300 000 złotych netto sztuka - 9 szt. autobusów Mega 18 m z systemem pantografowym po ok. 2 350 000 złotych sztuka - 3 szt. autobusów 12 m z systemem pantografowym po ok. 1 750 000 złotych netto sztuka - 4 szt. autobusów Midi 8-10 m z systemem pantografowym po ok. 1 400 000 złotych netto sztuka.					
SUMA			39 800 000,00	33 830 000,00	

**C.2.3. Koszty niekwalifikowane (bez ryczałtów)****Zadanie 1: Zadanie1- Budowa stacji szybkiego ładowania wraz ze stacją transformatorową i niezbędnym wyposażeniem****Partner: Wnioskodawca - Lider**

Lp.	<sup>1</sup> Nazwa kosztu	<sup>2</sup> Wydatki niekwalifikowalne
	<sup>3</sup> Opis, uzasadnienie, specyfikacja	
1	<sup>1</sup> Centralna stacja ładowania i serwisowania autobusów elektrycznych-podatek VAT	<sup>2</sup> 1566300.00
	<sup>3</sup> Podatek VAT-23% -niekwalifikowany	
Lp.	SUMA	1 566 300,00

**Zadanie 2: Zadanie 2- Budowa peryferyjnych stacji ładowania****Partner: Wnioskodawca - Lider**

Lp.	<sup>1</sup> Nazwa kosztu	<sup>2</sup> Wydatki niekwalifikowalne
	<sup>3</sup> Opis, uzasadnienie, specyfikacja	
1	<sup>1</sup> Stacja ładowania- lokalizacja Piłsudski wraz z niezbędną infrastrukturą - podatek VAT	<sup>2</sup> 338100.00
	<sup>3</sup> Podatek VAT-23% -niekwalifikowany	
2	<sup>1</sup> Stacja ładowania Byczyna i Chełmońskiego/Szpital wraz z niezbędną infrastrukturą - podatek VAT	<sup>2</sup> 154100.00
	<sup>3</sup> Podatek VAT-23% -niekwalifikowany	
Lp.	SUMA	492 200,00

**Zadanie 3: Zadanie 3- Zakup autobusów elektrycznych****Partner: Wnioskodawca - Lider**

Lp.	<sup>1</sup> Nazwa kosztu	<sup>2</sup> Wydatki niekwalifikowalne
	<sup>3</sup> Opis, uzasadnienie, specyfikacja	
1	<sup>1</sup> Zakup 22 sztuk autobusów - podatek VAT	<sup>2</sup> 9154000.00
	<sup>3</sup> Podatek VAT-23% -niekwalifikowany	
Lp.	SUMA	9 154 000,00





**C.2.4. Koszty do rozliczenia ryczałtem****C.2.5. Podsumowanie zadań**

Zadania w ramach projektu	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne	Dofinansowanie
Zadanie 1. Zadanie1- Budowa stacji szybkiego ładowania wraz ze stacją transformatorową i niezbędnym wyposażeniem	8 376 300,00	6 810 000,00	5 788 500,00
Zadanie 2. Zadanie 2- Budowa peryferyjnych stacji ładowania	2 632 200,00	2 140 000,00	1 819 000,00
Zadanie 3. Zadanie 3- Zakup autobusów elektrycznych	48 954 000,00	39 800 000,00	33 830 000,00
Suma	59 962 500,00	48 750 000,00	41 437 500,00

**C.2.6. Podsumowanie kategorii kosztów**

Kategorie kosztów	Wydatki kwalifikowalne	Udział %
Realizacja inwestycji, w tym w zakresie zakupu taboru, na potrzeby transportu publicznego	48 750 000,00	100,00
Suma	48 750 000,00	100,00
- w tym w ramach kategorii kosztów podlegających limitom:		
Cross-financing	0,00	0,00
Wkład rzeczowy	0,00	0,00
Wydatki poza obszarem UE	0,00	0,00
Wydatki poniesione na zakup gruntów	0,00	0,00
Środek trwały	0,00	0,00
Usługi zlecone	0,00	0,00
Cross-financing + środek trwały	0,00	0,00
Promocja	0,00	0,00
Usługi doradcze	0,00	0,00
Szkolenia	0,00	0,00

**D. POZIOM DOFINANSOWANIA, MONTAŻ FINANSOWY****D.1. Potencjalne dochody operacji - Luka w finansowaniu****1. Czy projekt generuje dochód netto w okresie referencyjnym?**

NIE/Nie dotyczy

**D.2. Montaż finansowy i budżet projektu**

Występowanie pomocy publicznej	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowalne	Dofinansowanie	Procent dofinansowania	Wkład UE	Procent dofinansowania UE	Wkład własny
A. Bez pomocy publicznej	11 212 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11 212 500,00
B. Pomoc publiczna (razem)	48 750 000,00	48 750 000,00	41 437 500,00	0,00	41 437 500,00	0,00	7 312 500,00
Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) Nr 1191/69 i 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r.)	48 750 000,00	48 750 000,00	41 437 500,00	85,00	41 437 500,00	85,00	7 312 500,00
C. Pomoc de minimis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Łącznie (A+B+C)	59 962 500,00	48 750 000,00	41 437 500,00	0,00	41 437 500,00	0,00	18 525 000,00

**D.3.a Źródła finansowania wydatków****Podsumowanie**

Lp.	Źródło		Kwota wydatków ogółem	Kwota wydatków kwalifikowalnych
	Część budżetowa	Nazwa dysponenta środków		
1.	Dofinansowanie / środki unijne		41 437 500,00	41 437 500,00
2.	Krajowe środki publiczne: a+b+c		18 525 000,00	7 312 500,00
a.	budżet państwa w tym: a= a1+a2...		0,00	0,00
a1.	państwowe jednostki budżetowe		0,00	0,00
a2.	pozostałe jednostki sektora finansów publicznych		0,00	0,00
a3.	budżet państwa - pomoc publiczna		0,00	0,00
b.	budżet jednostek samorządu terytorialnego b= b1+b2...		0,00	0,00
c.	inne krajowe środki publiczne c= c1+c2...		18 525 000,00	7 312 500,00
c.1.	0		18 525 000,00	7 312 500,00
3.	Prywatne		0,00	0,00
4.	Suma ogółem w PLN: 1+2+3		59 962 500,00	48 750 000,00
	w tym: EBI		0,00	0,00
	inne		0,00	0,00

**Wnioskodawca**

Lp.	Źródło		Kwota wydatków ogółem	Kwota wydatków kwalifikowalnych
	Część budżetowa	Nazwa dysponenta środków		
1.	Dofinansowanie / środki unijne		41 437 500,00	41 437 500,00
2.	Krajowe środki publiczne: a+b+c		18 525 000,00	7 312 500,00
a.	budżet państwa w tym: a= a1+a2...		0,00	0,00
a1.	państwowe jednostki budżetowe		0,00	0,00
a2.	pozostałe jednostki sektora finansów publicznych		0,00	0,00
a3.	budżet państwa - pomoc publiczna		0,00	0,00
b.	budżet jednostek samorządu terytorialnego b= b1+b2...		0,00	0,00
c.	inne krajowe środki publiczne c= c1+c2...		18 525 000,00	7 312 500,00
c.1.	0		18 525 000,00	7 312 500,00
3.	Prywatne		0,00	0,00
4.	Suma ogółem w PLN: 1+2+3		59 962 500,00	48 750 000,00
	w tym: EBI		0,00	0,00
	inne		0,00	0,00

**D.3.b Założenia przyjęte do określenia źródeł finansowania wydatków**

W montażu finansowym nie przewidziano innych niż EFRR i beneficjent podmiotów finansujących projekt.

**D.4.a Wymagane zabezpieczenie środków [PLN] na potrzeby podpisania umowy**

Rok/kwartał	Dofinansowanie RPO			Wkład własny		
	Wydatki majątkowe	Wydatki bieżące	Razem	Z wyłączeniem kosztów niekwalifikowalnych	Koszty niekwalifikowane	Suma
1	2	3	4=2+3	5	6	7=5+6
2016/4	1 819 000,00	0,00	1 819 000,00	321 000,00	492 200,00	813 200,00
2017/1	12 418 500,00	0,00	12 418 500,00	2 191 500,00	3 360 300,00	5 551 800,00
2017/2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2017/3	27 200 000,00	0,00	27 200 000,00	4 800 000,00	7 360 000,00	12 160 000,00
SUMA	41 437 500,00	0,00	41 437 500,00	7 312 500,00	11 212 500,00	18 525 000,00

**D.4.b Wyjaśnienia dot. zabezpieczenie środków**

Beneficjent zabezpieczył wkład własny promesa kredytową - załącznik do wniosku.

**E. POSTĘPOWANIA / ZAMÓWIENIA W PROJEKCIE**

Lp.	Nazwa / przedmiot postępowania / zamówienia	Tryb zamówienia	Rodzaj postępowania / zamówienia	Data postępowania/zamówienia	Wartość netto	Wartość brutto
-----	---	-----------------	----------------------------------	------------------------------	---------------	----------------

## F. MIERZALNE WSKAŹNIKI PROJEKTU

### F.1. Wskaźniki produktu i inne wskaźniki rzeczowe stosowane w celu monitorowania postępów

#### Podsumowanie

*Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej [ szt. ]*

Ogółem wartość docelowa	22.00
-------------------------	-------

*Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej. [ osoby ]*

Ogółem wartość docelowa	1800.00
-------------------------	---------

#### Wnioskodawca

*Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej [ szt. ]*

Ogółem wartość docelowa	22.00
-------------------------	-------

Osiągnięcie wskaźnika zostanie potwierdzone stosownym protokołem odbioru zakupionego taboru.

Sygnatura kosztów WYD023.

*Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej. [ osoby ]*

Ogółem wartość docelowa	1800.00
-------------------------	---------

Osiągnięcie wskaźnika zostanie potwierdzone stosownym protokołem odbioru zakupionego taboru. Wskazana wartość może różnić się ze względu na fakt, iż docelowa liczba miejsc jest powiązana z masą pojazdu - różni producenci autobusów oferują w pojazdach o parametrach spełniających SIWZ podobną lecz nie identyczną liczbę miejsc. Wskazanie w SIWZ konkretnej liczby miejsc byłoby ograniczeniem konkurencji do jednego dostawcy. Beneficjent dopuszcza, że wartość ta będzie mogła być różna o +/- 5%.

Sygnatura kosztów WYD023.

### F.2. Wskaźniki rezultatu

#### Podsumowanie

Nie realizuje żadnego wskaźnika

#### Wnioskodawca

Nie realizuje żadnego wskaźnika

### F.3. Wpływ projektu na zatrudnienie

#### Czy projekt ma wpływ na zatrudnienie?

NIE
-----

**G. ZAŁĄCZNIKI DO WNIOSKU****G.1. Załączniki obowiązkowe**

Lp.	Nazwa dokumentu	Nazwa wymaganego załącznika	Suma kontrolna pliku
1	PGN Jaworzno	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM), Plan Gospodarki Niskoemisyjnej zawierający elementy PZMM lub inny dokument zawierający takie elementy	6b8e82801ddc04104ac11f7bc464a54b
2	obiekt centralnej stacji ładowania	Dokumentacja techniczna	07229c18678579ca82cea4c27156e427
3	trafo - centralna stacja ładowania	Dokumentacja techniczna	400567c848aa43d5688b20f70752ee7b
4	stacja peryferyjna krakowska petla	Dokumentacja techniczna	8863640fc67e4815880ffc931f5fa93b
5	PZMM	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM), Plan Gospodarki Niskoemisyjnej zawierający elementy PZMM lub inny dokument zawierający takie elementy	ffc0e3b88e050eb976794116f81b214
6	PZMM Jaworzno	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM), Plan Gospodarki Niskoemisyjnej zawierający elementy PZMM lub inny dokument zawierający takie elementy	654568e6115b875d90d862978f408811
7	finansowa	Analiza finansowa	58bb669aff152c4688ea1a9e4b1c04ca
8	Projekt bud stacja ładowania Byczyna Astrow - formalna	Dokumentacja techniczna	601e5f59af7fa70c1750d9c47ad36451
9	Projekt bud stacja ładowania szpital petla - formłana	Dokumentacja techniczna	8c715cf99f9c320ab69e5d6100cbd91

**G.2. Załączniki dodatkowe - np. załączniki dot. analizy finansowej**

Lp.	Nazwa dokumentu	Suma kontrolna pliku
1	NATURA 2000	1a982c1179f363325b3517c7a32ae48d
2	Opinia OOS	d5957aef217274d321ad64697d1199b9
3	Decyzja Pozwolenie na budowę	fe6dee528b8c9ab2baff5fb20c922ee6
4	KRS	8674ae37e6fb4503ca389a576e9cc087
5	Umowa wykonawcza obecna	60460b528bb1a7e2902e27376cd98b82
6	zarządzenie do umowy wykonawczej	2773ef1283958a7b41d030dd7609e223
7	spraw 2012	52d2a70899b24c1c99acf47120386aa1
8	spraw 2013	dd53cc19252595d0d813e69b990ea388
9	spraw 2014	84e7c48c46c0c9b447294c37c9676199
10	uchwała o powierzeniu zadan z zakresu usług transportu lokalnego	05d9c9b6762df9c9d1f0537fd94f5594
11	Umowa spolki PKM	763e238eb852a5d759cae35fa0dbe7d7
12	aneks nr 11 do umowy wykonawczej 21.03.2016	da711d47d89bf2454674bcb4b0f103a4
13	studium wykonalności	26cbf9763ddf4c7561993978f7515798
14	Prawo dysponownia 1	e7a0ad42aab48a4352078dfe94fa433f
15	Prawo dysponownia 2	6b94e2252fd48d9d6a9022a38a9722a2
16	Prawo dysponowania 3	965a7a57c3db53309937676397f6d5a0
17	Prawo dysponowania 4	25c348a824f6a98ac4d85db2c3b46bf3
18	Analiza OOS	c74fd4517b5546ba75f15b7c9b63859f
19	Zgłoszenia budowlane	5c272c816152b6215aecb13f61a5be99
20	Zgłoszenie budowlane c.d	9eac7548b3ff40e98863b8246e2c0780
21	uchwała RM o powierzeniu zadan transportowych	6e18f5d2ab61015680d86e1fdea047fb
22	promesa - wkład własny	ad01b829aebc4d59620e0671ed7f06
23	Obl rekompensaty wersja 2	c9dc2036688fc34bb8e4ab2b689f8f18
24	17 PKM Formularz pomoc inna niz pomoc de minimis	2c74b46566557ee8219661040bbb336e
25	uchwała 1999	4dc13ba0a2f57094a50ac581edaad49d

Lp.	Nazwa dokumentu	Suma kontrolna pliku
26	sprawozd 2015	68b4de10ea7614e78e3050db5af42841
27	szczegolowa lokalizacja	7fa34c1e6564bd50577c46c8a955746a
28	aneks 12 i zal 8 do umowy wykonawczej	b1830d8b07d9c6fda63a4209d87fe99b
29	zarządzenie w sprawie zakresu działania (linie)	c73a1e0e4fae29f365fe239a8a778165
30	proj umowy wykonawczej	052637fac15e6b23e0e1ce07f3c2690b
31	osw	8fd788730c2618e3e3ae7a2114f75607
32	osw	3ec084caf73f468e59560d8fdc11a96c
33	specyfikacja autobusów po korekcie	d992ecfba10392bb6271dd9af4317e18
34	wykaz zmian i odp na uwagi	f5436e08ca0a68c852f7e1e294d142f6



## H. OŚWIADCZENIA BENEFICJENTA

Oświadczam, że jestem świadomy, iż:

1. W myśl art. 37 ust. 4 ustawy z dnia 11 lipca 2014 roku o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz.U. z 2014 r., nr 1146), oświadczenia oraz dane zawarte we wniosku o dofinansowanie projektu są składane pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.
2. Zgodnie z art. 233 ust. 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz.U. z 1997 r., Nr 88 z późn. zm.), przepisy § 1-3 oraz 5 stosuje się odpowiednio do osoby, która składa fałszywe oświadczenie, jeżeli przepis ustawy przewiduje możliwość odebrania oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej.
3. Ponadto zgodnie z art. 297 § 1 kodeksu karnego, „Kto, w celu uzyskania dla siebie lub kogo innego, od banku lub jednostki organizacyjnej prowadzącej podobną działalność gospodarczą na podstawie ustawy albo od organu lub instytucji dysponujących środkami publicznymi - kredytu, pożyczki pieniężnej, poręczenia, gwarancji, akredytywy, dotacji, subwencji, potwierdzenia przez bank zobowiązania wynikającego z poręczenia lub z gwarancji lub podobnego świadczenia pieniężnego na określony cel gospodarczy, elektronicznego instrumentu płatniczego lub zamówienia publicznego, przedkłada podrobiony, przerobiony, poświadczający nieprawdę albo nierzetelny dokument albo nierzetelne, pisemne oświadczenie dotyczące okoliczności o istotnym znaczeniu dla uzyskania wymienionego wsparcia finansowego, instrumentu płatniczego lub zamówienia, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5”.

Oświadczam, że nie podlegam, a w przypadku projektów realizowanych w partnerstwie także że partnerzy nie podlegają wykluczeniu z ubiegania się o dofinansowanie na podstawie:

- art. 207 ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j. Dz.U. 2013 poz. 885 z późn. zm.),
- art. 12 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 czerwca 2012 r. o skutkach powierzania wykonywania pracy cudzoziemcom przebywającym wbrew przepisom na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. 2012r. poz. 769),
- art. 9 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 28 października 2002 r. o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 1417).

Oświadczam, że projekt jest zgodny i będzie realizowany z właściwymi przepisami prawa wspólnotowego i krajowego, między innymi dotyczącymi zamówień publicznych oraz pomocy publicznej.

Oświadczam, że zadania przewidziane do realizacji i wydatki przewidziane do poniesienia w ramach projektu nie są i nie będą współfinansowane z innych wspólnotowych instrumentów finansowych, w tym z innych funduszy strukturalnych Unii Europejskiej oraz że nie naruszą zasady zakazu podwójnego finansowania, oznaczającej niedozwolone zrefundowanie całkowite lub częściowe danego wydatku dwa razy ze środków publicznych (wspólnotowych lub krajowych), zgodnie z zapisami art. 65 ust. 11 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r.

Oświadczam, że zapoznałem się i akceptuję Regulamin naboru.

Wyrażam zgodę na udostępnienie niniejszego wniosku na potrzeby ewaluacji przeprowadzanych przez Instytucję Zarządzającą, Instytucję Pośredniczącą lub inną uprawnioną instytucję, z zastrzeżeniem ochrony informacji w nim zawartych.

Oświadczam, że projekt nie został zakończony w rozumieniu art. 65 ust. 6 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r.

Oświadczam, że wszystkie dołączone do wniosku załączniki, nie będące oryginalnymi dokumentami, są zgodne z oryginałami.

Zobowiązuję się do zapewnienia trwałości i utrzymania rezultatów projektu przez okres określony we wniosku (trwałość operacji rozumiana zgodnie z art. 71 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r.)

Oświadczam, iż w przypadku otrzymania dofinansowania ze środków RPO, prowadzone będą działania informacyjno – promocyjne, zarówno podczas realizacji projektu, jak również w okresie zachowania jego trwałości zgodnie z zapisami art. 115 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., a także z Wytycznymi w zakresie informacji i promocji programów operacyjnych polityki spójności na lata 2014-2020.

Oświadczam, że wybór partnerów spoza sektora finansów publicznych (jeśli dotyczy) został dokonany przed złożeniem wniosku o dofinansowanie projektu partnerskiego z zachowaniem zasady przejrzystości i równego traktowania podmiotów, w sposób określony w art. 33 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz.U. 2014 poz. 1146).

Oświadczam, iż przedmiot projektu będzie wykorzystywany wyłącznie w ramach systemu transportowego w zakresie realizacji zadań ustawowych jednostek samorządu terytorialnego, zaś udostępnianie infrastruktury transportowej odbywać się będzie z zachowaniem zasady niedyskryminacji.

W związku z ubieganiem się o przyznanie dofinansowania ze środków RPO WSL na lata 2014-2020 oświadczam, iż nałożenie na operatora obowiązku służby publicznej (względnie ustalenie w drodze cywilnoprawnej zobowiązania operatora do świadczenia usług publicznych) zostanie/zostało przeprowadzone zgodnie z obowiązującym prawem unijnym i krajowym uwzględniając przy tym wymogi wynikające z właściwych wytycznych/komunikatów itp. dokumentów unijnych oraz krajowych.

Ponadto oświadczamy, iż kalkulacja rekompensaty zostanie/została przeprowadzona zgodnie z wymogami prawa unijnego, w szczególności Rozporządzenia Nr 1370/2007, uwzględniając przy tym wymogi wynikające z właściwych wytycznych,

komunikatów itp. dokumentów unijnych oraz krajowych.

W imieniu Wnioskodawcy wyrażam(y) zgodę na doręczanie pism w sprawie projektu za pomocą środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1422), a w szczególności poczty elektronicznej na adres wskazany we wniosku o dofinansowanie projektu.

Oświadczam, iż nie jestem przedsiębiorcą w trudnej sytuacji w rozumieniu unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa.

**I. ZAŁĄCZNIKI GENEROWANE W SYSTEMIE****I.1. Dane stosowne do określenia statusu przedsiębiorstwa****Czy jest przedsiębiorstwem samodzielnym/ niezależnym?**

NIE

**Posiadany status**

Inne przedsiębiorstwo

**Pozostaje w relacji przedsiębiorstw/ podmiotów partnerskich z**

Lp.	Nazwa przedsiębiorstwa - podmiotu partnerskiego	NIP	REGON
-----	---	-----	-------

**Pozostaje w relacji przedsiębiorstw/ podmiotów powiązanych z**

Lp.	Nazwa przedsiębiorstwa - podmiotu powiązanego	NIP	REGON
1	Gmina Miasta Jaworzna	6322010013	276255370

**Dane stosowane do określenia kategorii MŚP**

	W ostatnim okresie sprawozdawczym:		W poprzednim okresie sprawozdawczym:		W okresie sprawozdawczym za drugi rok wstecz od ostatniego okresu sprawozdawczego:	
Okresy sprawozdawcze	2014-01-01	2014-12-31	2013-01-01	2013-12-31	2012-01-01	2012-12-31
Wielkość zatrudnienia	195,74		197,49		205,96	
Obrót netto	26 002 712,00		26 261 932,00		26 830 532,00	
Suma aktywów bilansu	34 769 726,00		26 880 123,00		29 672 842,00	

**Wielkość zatrudnienia Wnioskodawcy w ostatnim okresie sprawozdawczym (bez uwzględnienia podmiotów partnerskich/powiązanych)**

195,74

**Łączna wartość pomocy de minimis udzielonej w bieżącym roku podatkowym oraz w dwóch poprzedzających latach podatkowych (na moment złożenia wniosku o dofinansowanie)**

0,00