



Studium wykonalności dla projektu pn. „Budowa parkingu „Parkuj i Jedź” w Gminie Michałowice - ETAP II ”



GMINA MICHAŁOWICE
POWIAT PRUSZKOWSKI
WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE

ZAMAWIAJĄCY	GMINA MICHAŁOWICE
WYKONAWCA OPRACOWANIA	WESTMOR CONSULTING EWELINA APALCZYK
SPRAWDZIŁ	WESTMOR CONSULTING KAROLINA DRZEWIECKA

Reguły 2017

Spis treści

1. Wnioski.....	4
2. Wstępna analiza projektu	10
2.1. Wnioskodawca	10
2.2. Opis zakresu planowanych działań	11
3. Definicja celów projektu	18
4. Identyfikacja projektu	20
4.1. Podstawowe informacje	20
4.2. Polityka rządowa/regionalna	23
4.2.1. Zgodność z dokumentami programowymi	23
4.2.2. Wpływ projektu na realizację polityk horyzontalnych	39
4.3. Analiza otoczenia społeczno-gospodarczego	41
4.4. Zidentyfikowane problemy.....	48
4.5. Komplementarność z innymi działaniami/programami	49
4.6. Rezultaty	49
4.7. Produkty.....	50
4.8. Promocja projektu.....	50
5. Analiza wykonalności, analiza popytu oraz analiza opcji.....	51
5.1. Analiza popytu.....	51
5.2. Analiza wykonalności.....	52
5.3. Analiza opcji.....	53
5.4. Opis stanu projektowanego.....	54
6. Analiza finansowa	55
6.1. Nakłady na realizację projektu	56
6.2. Przychody operacyjne.....	57
6.3. Koszty operacyjne	57
6.4. Rachunek zysków i strat.....	58
6.5. Rachunek przepływów pieniężnych	60
6.6. Struktura finansowa.....	61
6.7. Źródła finansowania projektu.....	61
6.8. Wskaźniki efektywności finansowej.....	61
7. Analiza kosztów i korzyści (ekonomiczna).....	64
7.1. Analiza efektywności kosztowej.....	64
7.2. Analiza kosztów i korzyści	64
7.3. Analiza metodą uproszczoną	64
7.4. Analiza wielokryterialna	66

8. Analiza wrażliwości i ryzyka (tylko dla dużych projektów)	66
9. Analiza instytucjonalna w tym trwałość projektu	66
9.1. Analiza instytucjonalna	66
9.1.1. Forma prawna i struktura organizacyjna jednostki	66
9.2.1. Przygotowanie i wdrożenie projektu	70
9.1.3. Koszty wdrożenia	72
9.2. Trwałość projektu	72
9.3. Analiza prawna wykonalności inwestycji	77
10. Analizy specyficzne dla danego rodzaju projektu/sektora	78
11. Pomoc publiczna	79
12. Analiza oddziaływania na środowisko	80
13. Spis tabel, wykresów i rysunków	82

1. Wnioski

Przedmiotowy projekt realizowany będzie w ramach Osi Priorytetowej IV – Przejście na gospodarkę niskoemisyjną, Działanie 4.3 Redukcja emisji zanieczyszczeń powietrza, Poddziałanie 4.3.2 Mobilność miejska w ramach ZIT, Typ projektu: Rozwój zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej – „Parkingi Parkuj i Jedź”.

Realizacja przedmiotowego projektu pozwoli na osiągnięcie celu sprecyzowanego dla działania, którym jest: *poprawa jakości powietrza poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń oraz gazów cieplarnianych pochodzenia antropogenicznego ze źródeł powierzchniowych oraz liniowych spowodowanych przez zwiększony ruch drogowy.*

Tytuł projektu	Budowa parkingu „Parkuj i Jedź” w Gminie Michałowice - ETAP II	
Definicja projektu	<p>Przedmiotowy projekt polega na budowie parkingu w systemie „Parkuj i Jedź”. W sąsiedztwie przystanku WKD Reguły oraz Urzędu Gminy Michałowice powstanie 114 miejsc postojowych dla samochodów osobowych (w tym 5 miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych i 1 miejsce przeznaczone do ładowania samochodów elektrycznych) oraz zadaszona wiata na rowery (45 miejsc, w tym 2 stanowiska do ładowania rowerów elektrycznych).</p> <p>Inwestycja ma na celu usprawnienie działania systemu komunikacji zbiorowej (obsługa przystanku kolejowego WKD Reguły, obsługa Roweru Gminnego) poprzez poprawienie dostępu do infrastruktury parkingowej dla podróżujących w systemie „Parkuj i Jedź”.</p> <p>Inwestycja przyczyni się również do zwiększenia wykorzystania transportu publicznego względem samochodowego, a tym samym do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń powietrza oraz zmniejszenia poziomu hałasu.</p>	
Lokalizacja projektu	Województwo	Mazowieckie
	Powiat	Pruszkowski
	Gmina	Michałowice
	Miejscowość	Reguły
Opis zidentyfikowanych problemów	<p>Głównym problemem zidentyfikowanym na terenie Gminy Michałowice w odniesieniu do przedmiotowego projektu jest wysoki poziom emisji zanieczyszczeń do środowiska, w tym zanieczyszczeń powietrza, spowodowany nadmierną emisją spalin pochodzącą z silników samochodowych. Występuje zatem potrzeba budowy parkingu „Parkuj i Jedź” w pobliżu stacji WKD Reguły. Realizacja projektu przyczyni się do wzrostu znaczenia komunikacji publicznej, która stanowić będzie alternatywę podróży dla transportu indywidualnego.</p> <p>Problemy szczegółowe zidentyfikowane na terenie Gminy Michałowice, które mają bezpośredni wpływ na stan aktualny przedstawiają się następująco:</p> <ul style="list-style-type: none"> – niewystarczająca konkurencyjność komunikacji publicznej względem transportu indywidualnego; – powstawanie niezorganizowanych (dzikich) parkingów w pobliżu miejsc przesiadkowych; – niekorzystny klimat akustyczny, powodowany przez hałas komunikacyjny; – niewystarczający poziom zintegrowania różnych środków transportu niskoemisyjnego; – brak płynności komunikacyjnej – brak połączeń funkcjonalnych ze środkami publicznego transportu zbiorowego; – brak odpowiedniego stopnia integracji komunikacji publicznej z transportem indywidualnym; – braku wystarczającej infrastruktury, umożliwiającej korzystanie z innych środków transportu niż transport indywidualny; – wysoka emisja substancji szkodliwych do środowiska w wyniku wysokiego natężenia ruchu na drogach (emisja zanieczyszczeń w wyniku spalania paliwa przez nadmierny ruch samochodowy). 	

<p>Cele projektu</p>	<p>Celem nadrzędnym przedmiotowego projektu, zgodnie z celem działania 4.3 RPO WM, jest poprawa jakości powietrza poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń oraz gazów cieplarnianych pochodzenia antropogenicznego ze źródeł powierzchniowych oraz liniowych spowodowanych przez zwiększony ruch drogowy.</p> <p>Celem głównym projektu jest budowa parkingu „Parkuj i Jedź” w Gminie Michałowice. Projekt wpisuje się zatem w cel działania 4.3 RPO WM. W wyniku budowy parkingu „Parkuj i Jedź” mieszkańcy zmieniają swoje zachowania komunikacyjne, czego rezultatem będzie wzrost znaczenia komunikacji publicznej i niskoemisyjnej, a tym samym wpłynie to na ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza. Stworzenie parkingu „Parkuj i Jedź” przyczyni się do poprawy i rozwoju systemu komunikacyjnego Gminy Michałowice, a także do ograniczenia niskiej emisji i poprawy mobilności mieszkańców. Realizacja Projektu przyczyni się do poprawy jakości powietrza poprzez zwiększenie udziału bardziej przyjaznych dla człowieka i środowiska form transportu, w szczególności publicznych środków komunikacji zbiorowej.</p> <p>Realizacja przedmiotowego projektu pozwoli na osiągnięcie następujących celów szczegółowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> – poprawa spójności transportowej Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego; – złagodzenie barier komunikacyjnych w obszarze Gminy Michałowice oraz gmin sąsiednich; – przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu i pobudzenie rozwój gospodarki lokalnej, dzięki efektywniejszemu wykorzystaniu zasobów lokalnych związanych z transportem osób; – zachęcenie do odbywania podróży multimodalnych, z wykorzystaniem komunikacji publicznej; – realizacja polityki zrównoważonego transportu poprzez wzmocnienie alternatywnych względem samochodu prywatnego środków transportu; – zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gminy; – zwiększenie potoków pasażerskich w transporcie zbiorowym na obszarze Gminy Michałowice i obszaru WOF; – podniesienie funkcjonalności, jakości i konkurencyjności transportu zbiorowego oraz uzupełniającego go transportu rowerowego, co doprowadzi w efekcie do zrównoważenia systemu transportowego Gminy, powiatu pruszkowskiego oraz całego Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego, poprawiając jakość życia mieszkańców i konkurencyjność regionu; – usprawnienie działania systemu komunikacji zbiorowej (obsługa przystanku kolejowego WKD Reguły, obsługa Roweru Gminnego) poprzez poprawienie dostępu do infrastruktury parkingowej dla podróżujących w systemie „Parkuj i Jedź”; – zmniejszenie poziomu hałasu; – zwiększenie ilości bezpośrednich połączeń ze środkami publicznego transportu zbiorowego; – upowszechnienie i promocję roweru jako alternatywnego środka transportu do samochodów i autobusów; – wzrost atrakcyjności Gminy Michałowice. 																																						
<p>Wskaźniki produktu i rezultatu</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4" style="text-align: center;">Wskaźniki produktu</th> </tr> <tr> <th style="width: 60%;">Nazwa wskaźnika</th> <th style="width: 15%;">Jedn. miary</th> <th colspan="2" style="width: 25%;">Wartość wskaźnika</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”</td> <td>szt.</td> <td colspan="2">1</td> </tr> <tr> <td>Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”</td> <td>szt.</td> <td colspan="2">114</td> </tr> <tr> <td>Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”</td> <td>szt.</td> <td colspan="2">5</td> </tr> <tr> <td>Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami</td> <td>szt.</td> <td colspan="2">1</td> </tr> <tr> <td>Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”</td> <td>szt.</td> <td colspan="2">1</td> </tr> <tr> <td>Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”</td> <td>szt.</td> <td colspan="2">45</td> </tr> <tr> <th colspan="4" style="text-align: center;">Wskaźniki rezultatu</th> </tr> </tbody> </table>			Wskaźniki produktu				Nazwa wskaźnika	Jedn. miary	Wartość wskaźnika		Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”	szt.	1		Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	szt.	114		Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	szt.	5		Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	szt.	1		Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”	szt.	1		Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”	szt.	45		Wskaźniki rezultatu			
Wskaźniki produktu																																							
Nazwa wskaźnika	Jedn. miary	Wartość wskaźnika																																					
Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”	szt.	1																																					
Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	szt.	114																																					
Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	szt.	5																																					
Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	szt.	1																																					
Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”	szt.	1																																					
Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”	szt.	45																																					
Wskaźniki rezultatu																																							

	Nazwa wskaźnika		Jedn. miary	Wartość wskaźnika		
		Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”		szt.	10 000	
Opis beneficjentów końcowych i ostatecznych	Beneficjentem środków EFRR jest jednostka samorządu terytorialnego Gmina Michałowice. Beneficjentami ostatecznymi projektu będą natomiast użytkownicy wybudowanych w ramach projektu parkingów „parkuj i jedź”.					
Nakłady inwestycyjne	Wyszczególnienie	Wartość nakładów (netto w zł)	Wartość VAT (23%)	Wartość nakładów (brutto w zł)	Udział w sumie nakładów	
	Dokumentacja techniczna	50 935,25	11 715,11	62 650,36	4,31%	
	Roboty budowlano-montażowe	1 018 705,00	234 302,15	1 253 007,15	86,11%	
	Montaż elementów wspólnego jednolitego oznakowania „Parkuj i Jedź” dla WOF	1 500,00	345,00	1 845,00	0,13%	
	Nadzór inwestorski	101 870,50	23 430,22	125 300,72	8,61%	
	Działania informacyjno-promocyjne	10 000,00	2 300,00	12 300,00	0,85%	
	Razem	1 183 010,75	272 092,48	1 455 103,23	100,00%	
	Źródła finansowania	Wyszczególnienie	%	Dofinansowanie		Środki własne
			(w zł)	(w %)	(w zł)	(w %)
Koszty kwalifikowane		100,00	1 164 082,58	80,00	291 020,65	20,00
Koszty niekwalifikowane		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Razem		100,00	1 164 082,58	80,00	291 020,65	0,00
Harmonogram realizacji projektu	Wyszczególnienie		Termin rozpoczęcia		Termin zakończenia	
	Przygotowanie dokumentacji technicznej i kosztorysowej		09.03.2018 r.		01.06.2018 r.	
	Studium Wykonalności		Maj 2017		Maj 2017	
	Przygotowanie dokumentacji przetargowej		10.01.2018 r.		31.01.2018 r.	
	Przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego		04.05.2018 r.		18.06.2018 r.	
	Roboty budowlano-montażowe		18.06.2018 r.		31.12.2018 r.	
	Odbiór końcowy inwestycji		01.12.2018 r.		31.12.2018 r.	
	Nadzór inwestorski		18.06.2018 r.		31.12.2018 r.	
Promocja projektu		04.05.2018 r.		31.12.2018 r.		
Trwałość projektu	Analiza prognozy budżetu Gminy Michałowice zaprezentowana w rozdziale 9.2 niniejszego Studium wykonalności, potwierdziła, iż zostanie zachowana finansowa trwałość projektu w wymaganym okresie czasu.					
Wnioski z analizy wykonalności technicznej projektu	Trwałość techniczną projektu gwarantuje zastosowanie wysokiej jakości materiałów, które spełniają normy krajowe i unijne, a także są optymalne pod względem kosztowym.					
Wnioski z analizy finansowej i ekonomicznej projektu	Przeprowadzona analiza finansowa potwierdziła trwałość finansową projektu oraz pozwoliła określić wskaźniki efektywności finansowej projektu. Zarówno dla wariantu bez dotacji, jak i z dotacją wskaźniki FNPV/C oraz FRR/C przyjmują wartości ujemne, przy czym z dotacją wartości tych wskaźników są wyższe.					

	<p>Przedmiotowy projekt nie jest objęty pomocą publiczną ani nie występuje pomoc de minimis.</p> <p>Jako koszt kwalifikowalny uznane zostały wszystkie wydatki w wartościach brutto.</p> <p>Podatek VAT został uznany za koszt kwalifikowalny.</p> <p>Zgodnie z regulaminem konkursu maksymalny poziom dofinansowania wynosi 80% kosztów kwalifikowalnych. Tym samym wysokość dofinansowania przyjęto w kwocie 1 164 082,58 zł.</p> <p>Sporządzona dla projektu uproszczona analiza ekonomiczna wykazała, że realizacja przedmiotowego projektu przyczyni się do osiągnięcia wielu korzyści społeczno-ekonomicznych, opisanych w rozdziale 7 niniejszego Studium wykonalności.</p>
<p>Wnioski z analizy wrażliwości i ryzyk</p>	<p>W związku z tym, iż przedmiotowy projekt nie jest zaliczany do kategorii „dużego projektu”, dla którego nie jest wymagana analiza wrażliwości i ryzyka, analiza ta nie została przeprowadzona.</p>
<p>Wnioski z analizy wykonalności instytucjonalno-prawnej</p>	<p>Z analizy wykonalności instytucjonalno-prawnej wynika, iż obecna struktura organizacyjna Urzędu Gminy Michałowice jest adekwatna do realizowanych przez Gminę zadań. Za przygotowanie i wdrożenie projektu odpowiedzialni będą pracownicy Urzędu Gminy Michałowice, którzy posiadają doświadczenie w zakresie realizacji projektów finansowanych ze środków zewnętrznych.</p>
<p>Odniesienie projektu do kryteriów szczegółowych</p>	<p>Przedmiotowy projekt realizuje następujące kryteria poddawane ocenie w ramach konkursu:</p> <p><u>Kryteria dostępu</u></p> <p>1. Zgodność projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej.</p> <p>Projekt został zidentyfikowany w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Michałowice. Projekt jest zgodny z PGN dla Gminy Michałowice, bowiem wpisuje się w kierunki działań niskoemisyjnych i/lub został zidentyfikowany w PGN. Budowa parkingów „Parkuj i Jedź” zachęci mieszkańców Gminy do korzystania z roweru i komunikacji publicznej. Wpłyne to na redukcję emisji spalin. A zatem projekt przyczyni się do realizacji wizji zdefiniowanej w PGN dla Gminy Michałowice, tj. Michałowice gminą o zrównoważonej i zintegrowanej gospodarce energetycznej, wykorzystującej odnawialne źródła energii, dążącej do redukcji zużycia energii oraz emisji dwutlenku węgla o 20% w perspektywie do 2020 r. Ponadto przedmiotowa inwestycja jest wymieniona wśród działań z zakresu mobilności określonymi w PGN (str. 75).</p> <p>2. Zgodność projektu z założeniami polityki mobilności.</p> <p>Projekt wpisuje się w założenia polityki mobilności, ponieważ budowa parkingów „Parkuj i Jedź” ma na celu poprawę poziomu i jakości życia społeczności lokalnej oraz ograniczenie zanieczyszczeń powietrza, poprzez rozwój systemu integracji transportu indywidualnego z transportem publicznym. Projekt wpisuje się zatem w kwestie niskoemisyjności zidentyfikowane w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Michałowice. Jednym z obszarów problemowych w PGN jest transport, ze względu na wzrost popularności i powszechności transportu indywidualnego w obliczu braku wystarczającej infrastruktury, umożliwiającej korzystanie z innych środków transportu. Gmina Michałowice podejmuje działania w zakresie ograniczenia niskiej emisji w transporcie, m.in. poprzez budowę parkingów „Parkuj i Jedź” i promocję roweru jako alternatywy dla pojazdów samochodowych, które w wyniku spalania paliw emitują zanieczyszczenia.</p> <p>Ponadto projekt wpisuje się w założenia polityki mobilności wynikającej ze Strategii ZIT WOF. Kierunek działań 3.2. Środowisko przyrodnicze i kulturowe zakłada realizację przedsięwzięć zmierzających do rozwoju proekologicznego, zrównoważonego transportu poprzez budowę dróg rowerowych i parkingów P+R.</p> <p>Przedmiotowy projekt wpisuje się również w założenia Planu zrównoważonej mobilności dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego, ponieważ przyczyni się do realizacji działania priorytetowego 3.3 Budowa multimodalnych węzłów przesiadkowych. W ramach powyższego działania planowana jest budowa nowego parkingu w miejscach zapewniających przesiadki do komunikacji miejskiej i dobrze dostępnych drogowo.</p> <p>3. Miejsca parkingowe dla rowerów.</p> <p>W ramach przedmiotowego projektu zaprojektowano jeden parking „Parkuj i Jedź”, który będzie miał zagwarantowane 45 miejsc parkingowych dla rowerów. Zatem wszystkie realizowane w ramach projektu parkingi zawierają miejsca parkingowe dla rowerów.</p>

	<p><u>Kryteria merytoryczne szczegółowe</u></p> <p>1. Liczba miejsc postojowych dla samochodów osobowych w ramach projektu.</p> <p>W ramach projektu przewidziano budowę 114 miejsc postojowych dla samochodów osobowych, w tym 5 miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych i 1 miejsce przeznaczone do ładowania samochodów elektrycznych.</p> <p>2. Liczba miejsc parkingowych dla rowerów w ramach projektu.</p> <p>W ramach przedmiotowego projektu powstanie 45 miejsc (stanowisk) dla rowerów, w tym 2 stanowiska do ładowania rowerów elektrycznych.</p> <p>3. Połączenia z różnymi środkami transportu publicznego w ramach węzła przesiadkowego.</p> <p>Ilość połączeń z różnymi środkami transportu publicznego w ramach węzła przesiadkowego transportu publicznego wyniesie 3:</p> <ul style="list-style-type: none">• Rower Gminny – system bezpłatnych wypożyczalni rowerów działający na terenie Gminy Michałowice – stacja Roweru Gminnego pn. „UG Michałowice” znajduje się ok. 20 m od planowanego parkingu (odległość mierzona od wyjścia z wybudowanego w ramach projektu parkingu). Drogami dojazdowymi do parkingu przy ul. Kuchy w Regułach są ul. Aleja Powstańców Warszawy oraz ul. Kuchy i ul. Przytorowa. Wzdłuż ul. Aleja Powstańców Warszawy, ul. Kuchy będą wydzielone ścieżki rowerowe z kostki brukowej, w bardzo dobrym stanie technicznym, użyty materiał szara kostka betonowa bez fazowa.• Stacja WKD Reguły znajduje się w odległości ok. 150 m (odległość mierzona od wyjścia z wybudowanego w ramach projektu parkingu).• przystanek przy ul. Norwida - linia 717 ZTM Warszawa. <p>4. Standard techniczny parkingu (-ów) w ramach projektu.</p> <p>Przedmiotowy projekt jest zgodny ze standardami technicznymi parkingu określonymi w dokumencie „Analiza możliwości rozwoju systemów parkingów „Parkuj i Jedź” dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego”. Wybudowana infrastruktura będzie posiadała wszystkie obowiązkowe elementy (podstawowe cechy parkingu), tj. utwardzona nawierzchnia, miejsca dla niepełnosprawnych, miejsca postojowe dla rowerów, regulamin parkowania, system kontroli wykorzystania obiektu zgodnie z regulaminem oraz bieżące utrzymanie parkingu. Ponadto wybudowany parking będzie posiadał co najmniej 5 innych elementów wyposażenia, tj. zadaszenie nad miejscami parkingowymi dla rowerów, monitoring/dozór ochrony, oświetlenie, system ewidencji parkujących samochodów, system informacji o wolnych miejscach parkingowych, punkt ładowania samochodów elektrycznych lub rowerów elektrycznych.</p> <p>5. Wspólne oznakowanie parkingów „Parkuj i Jedź” dla WOF.</p> <p>Przedmiotowy projekt uwzględnia elementy wspólnego (jednolitego) oznakowania parkingów „Parkuj i Jedź” dla WOF. Parking zostanie wyposażony w elementy jednolitego oznakowania parkingu „Parkuj i Jedź” dla WOF zgodnie z wymogami Księgi Znaku Towarowego P+R „Parkuj i Jedź” dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego. Na zrealizowanym parkingu zastosowane zostanie oznakowanie w postaci nośnika 2 BCD i 3 BCD. Gmina Michałowice przewidziała nakłady w wysokości 1 845,00 zł brutto na montaż elementów wspólnego oznakowania dla Warszawskiego Obszaru Metropolitalnego.</p> <p>6. Powiązanie z układem ścieżek rowerowych.</p> <p>Wybudowany parking „Parkuj i Jedź” będzie posiadał możliwości bezpośredniego dojazdu ścieżkami rowerowymi w dwóch kierunkach. Drogami dojazdowymi do parkingu przy ul. Kuchy w Regułach są ul. Aleja Powstańców Warszawy oraz ul. Kuchy i ul. Przytorowa. Wzdłuż ul. Aleja Powstańców Warszawy, ul. Kuchy będą wydzielone ścieżki rowerowe z kostki brukowej, w bardzo dobrym stanie technicznym. W odległości 20 m od parkingu znajduje się stacja Roweru Gminnego (odległość mierzona od wyjścia z wybudowanego w ramach projektu parkingu).</p> <p>7. Odległość od punktu przesiadkowego transportu publicznego.</p> <p>Odległość do przebycia pieszo, mierzona od wyjścia z wybudowanego w ramach projektu parkingu wynosi:</p> <ul style="list-style-type: none">• 150 m do stacji WKD (Warszawska Kolej Dojazdowa) Reguły;• 20 m do stacji Roweru Gminnego pn. „UG Michałowice”.
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>8. Obiekty kubaturowe lub przestrzeni publicznych wyłonione w ramach konkursu architektonicznego, architektoniczno-urbanistycznego lub urbanistycznego.</p> <p>Na etapie projektowania małej architektury i zieleni będzie ogłoszony konkurs architektoniczny. Według zapisów Programu Funkcjonalno - Użytkowego obiekty przestrzeni publicznych (takie jak ławki miejskie, wiaty rowerowe, śmietniki, inne elementy małej architektury) wyłonione zostaną w ramach konkursu architektonicznego.</p> <p>9. Zgodność projektu z programem rewitalizacji.</p> <p>„Lokalny Program Rewitalizacji dla Gminy Michałowice na lata 2016-2023” znajduje się na Wykazie programów rewitalizacji województwa mazowieckiego. Powyższy dokument został przyjęty Uchwałą Nr XXV/297/2017 Rady Gminy Michałowice z dnia 22.06.2017 r. zmieniająca uchwałę nr XXI/258/2017 z dnia 28 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia „Lokalnego Programu Rewitalizacji dla Gminy Michałowice na lata 2016-2023”. Przedmiotowy projekt jest zgodny z pierwszym celem strategicznym Stworzenie atrakcyjnej przestrzeni kulturalno – rekreacyjno – wypoczynkowej, ponieważ utworzenie parkingu typu „Parkuj i Jedź” wpłynie na poprawę estetyki i zagospodarowania przestrzeni publicznej. Ponadto wybudowana infrastruktura pozytywnie wpłynie na poprawę infrastruktury rekreacyjnej.</p> <p>10. Sprzyjanie oszczędnemu efektywnemu i wydajnemu wydatkowaniu środków oraz zapewnienie realizacji wskaźników z zachowaniem efektywności kosztowej.</p> <p>Wartość dofinansowania UE projektu (euro): 263 719,12 euro</p> <p>Suma wartości docelowej wskaźników w ramach projektu: 1 szt.</p> <p>Średnia wartość dofinansowania EU budowy jednego obiektu w projekcie: 263 719,12 euro/ 1 szt. = 263 719,12 euro/szt.</p> <p>W związku z powyższym wartość wnioskowanego dofinansowania na jeden obiekt nie przekracza kwoty 2 605 025 euro.</p> <p><u>Kryteria merytoryczne szczegółowe – punktowe – zgodność ze strategią ZIT WOF</u></p> <p>1. Stopień realizacji wskaźników produktu Strategii ZIT WOF.</p> <p>Wskaźnik produktu 1 – Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”.</p> <p>Wskaźnik produktu 2 – Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”</p> <p>Wp1 = 1 szt.; Wz1 = 9 szt.; Wp2 = 114 szt.; Wz2 = 950 szt.</p> $(Wp1/Wz1 + Wp2/Wz2)/x*100 = (1/9 + 114/950)/2*100 = 0,1156*100 = 11,56$ <p>2. Rozwiązanie problemu dodatkowego wskazanego w Strategii ZIT WOF.</p> <p>Realizacja przedmiotowego projektu, poza bezpośrednim rozwiązaniem zidentyfikowanego projektu głównego (tj. wysoki poziom emisji zanieczyszczeń do środowiska, w tym zanieczyszczenia powietrza), przyczyni się do rozwiązania innych problemów wskazanych w Strategii ZIT WOF:</p> <ul style="list-style-type: none">• niewystarczająca konkurencyjność komunikacji publicznej względem transportu indywidualnego;• powstawanie niezorganizowanych (dzikich) parkingów w pobliżu miejsc przesiadkowych;• niekorzystny klimat akustyczny, powodowany przez hałas komunikacyjny;• niewystarczający poziom zintegrowania różnych środków transportu niskoemisyjnego. <p>Wszystkie produkty i rezultaty projektu rozwiążą wskazane powyżej problemy. Poprzez poprawienie dostępu do infrastruktury parkingowej dla podróżujących w systemie „Parkuj i Jedź” zostanie usprawnione działanie systemu komunikacji zbiorowej (obsługa przystanku kolejowego WKD Reguły, obsługa Roweru Gminnego). Osiągnięcie zakładanych produktów i rezultatu przyczyni się również do zwiększenia wykorzystania transportu publicznego względem samochodowego, a tym samym do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń powietrza oraz zmniejszenia poziomu hałasu. Ponadto powstanie miejsc parkingowych dla rowerów zredukuje problem pozostawiania rowerów w pobliżu punktów przesiadkowych, w miejscach niewyznaczonych.</p> <p>3. Kontynuacja wcześniejszych przedsięwzięć.</p> <p>Przedmiotowa inwestycja jest kontynuacją (Etap II) inwestycji polegającej na budowie</p>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>parkingów „Parkuj i Jedź” w Gminie Michałowice. Realizacja projektu, będącego pierwszym etapem budowy wspomnianych parkingów w Gminie, została już rozpoczęta. Projekt dotyczący pierwszego etapu jest realizowany w partnerstwie z Miastem Pruszków oraz Miastem Piastów.</p> <p>4. Oddziaływanie terytorialne efektów realizacji projektu.</p> <p>Projekt będzie realizowany na obszarze jednej Gminy wchodzącej w skład Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego, tj. na terenie Gminy Michałowice.</p> <p>5. Zasięg przestrzenny oddziaływania efektów realizacji projektu.</p> <p>Realizacja przedmiotowego projektu będzie oddziaływać poza zasięg terytorialny, wskazany jako obszar bezpośredniej realizacji, tj. Gminy Michałowice. Mieszkańcy Gminy dojeżdżający codziennie do Warszawy (do pracy lub do szkoły) są bezpośrednią grupą docelową projektu. Pośrednią grupą docelową są wszyscy mieszkańcy Gminy, będący przyszłymi pasażerami WKD, Roweru Gminnego, którzy udając się w podróż do Warszawy w innym celu skorzystają z parkingów „Parkuj i Jedź”. Efekty realizacji projektu będą mogli odczuć również osoby zamieszkujące sąsiednie miejscowości. Z wybudowanego parkingu korzystać będą mogli mieszkańcy innych Gmin. Głównie będą to mieszkańcy Gminy Brwinów i Gminy Nadarzyn. Mieszkańcy tych Gmin będą mogli pozostawić samochód na parkingu w Regułach i dalej kontynuować podróż do Warszawy pociągiem. Dodatkowo w skutek przejęcia potoków ruchu przez komunikację zbiorową nastąpi spadek natężenia ruchu samochodowego, co w konsekwencji przyczyni się do redukcji emisji CO₂ do atmosfery, a tym samym wpłynie na poprawę jakości życia mieszkańców. Powyższe oddziaływanie dotyczyć będzie przede wszystkim mieszkańców Gminy Michałowice, ale także całego WOF.</p>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2. Wstępna analiza projektu

2.1. Wnioskodawca

Gmina Michałowice
Reguły, ul. Aleja Powstańców Warszawy 1
05-816 Michałowice
tel.: (22) 350-91-91
fax: (22) 350-91-01
e-mail: sekretariat@michalowice.pl

Beneficjentem projektu jest jednostka samorządu terytorialnego Gmina Michałowice, posiadająca osobowość prawną, która działa i funkcjonuje zgodnie z ustawą o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 roku (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 446 z późn. zm.).

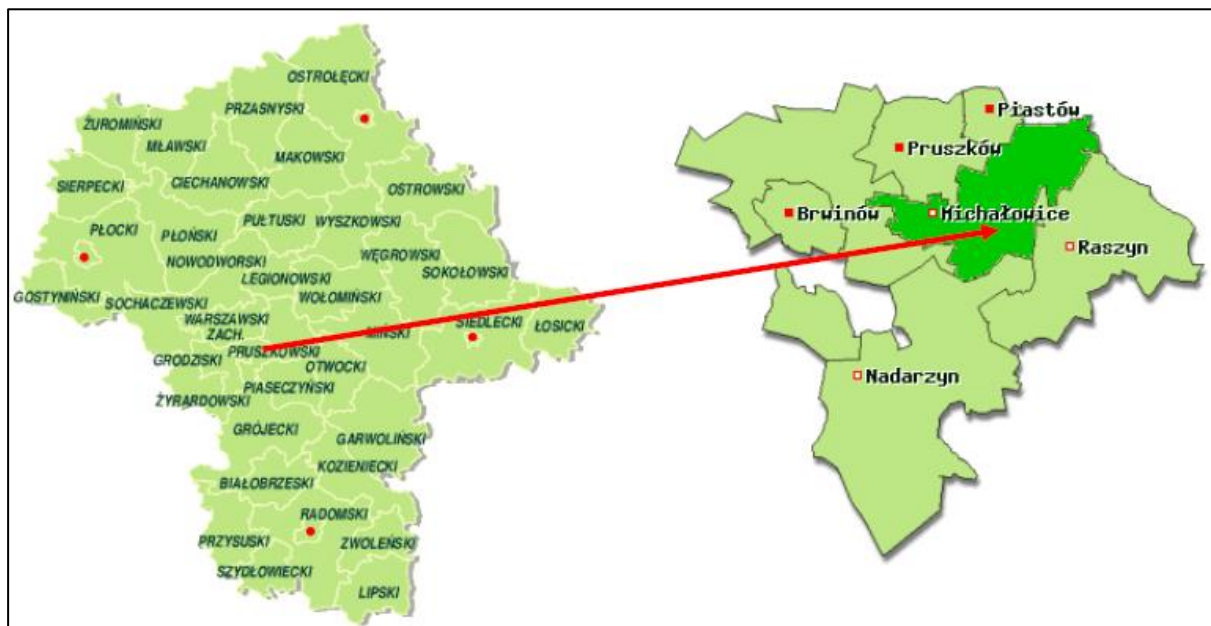
Podstawowym dokumentem regulującym ustrój Gminy jest Statut Gminy Michałowice przyjęty uchwałą nr XLII/365/2006 Rady Gminy Michałowice z dnia 17 lipca 2006 r. Tekst jednolity uchwały Nr XLII/365/2006 Rady Gminy Michałowice z dnia 17 lipca 2006r. w sprawie uchwalenia statutu Gminy Michałowice został ogłoszony uchwałą nr XXVI/231/2013 Rady Gminy Michałowice z dnia 27 lutego 2013 r.

Zgodnie ze Statutem organami Gminy są Rada Gminy oraz Wójt Gminy. Siedzibą organów Gminy jest miejscowość Reguły. Projekt będzie realizowany, wdrażany i rozliczany przez pracowników Urzędu Gminy Michałowice, którzy posiadają wiedzę i doświadczenie gwarantujące prawidłową realizację projektu.

Gmina Michałowice jest gminą wiejską, położoną w zachodniej części strefy podmiejskiej Warszawy i wchodzi w skład powiatu pruszkowskiego. Graniczy z miastami: Warszawa (z dzielnicami Ursus i Włochy), Piastowem i Pruszkowem oraz gminami: Brwinów, Nadarzyn i Raszyn. Odległość z poszczególnych miejscowości Gminy do centrum Warszawy wynosi od 10 do 19 kilometrów. Gmina Michałowice zajmuje obszar 3 474 ha. Położenie Gminy Michałowice w bezpośrednim sąsiedztwie Warszawy, biegnące w jej pobliżu drogi o znaczeniu krajowym, bliskie sąsiedztwo Portu Lotniczego na Okęciu oraz powiązanie z Warszawą przez Warszawską Koleją Dojazdową (WKD) sprawia, że Gmina Michałowice jest jednym z najatrakcyjniejszych miejsc do zamieszkania, czy też inwestowania w województwie mazowieckim.

Źródło: Strategia Zrównoważonego Rozwoju Gminy Michałowice do 2020 roku

Rysunek 1. Położenie Gminy Michałowice na tle województwa mazowieckiego i powiatu pruszkowskiego



Źródło: <http://archiwum.zpp.pl>

Gmina Michałowice będzie samodzielnie wdrażała przedmiotowy projekt.

Dla przedmiotowego projektu poziom dofinansowania ustalono na maksymalnym możliwym poziomie, tj. 80% kosztów kwalifikowalnych. Tym samym wysokość dofinansowania przyjęto w kwocie 1 164 082,58 zł.

2.2. Opis zakresu planowanych działań

W ramach projektu wybudowane zostanie wybudowany jeden parking typu „Parkuj i Jedź” na terenie Gminy Michałowice.

- Wsparciem objęte będzie przedsięwzięcie polegające na budowie parkingu „Parkuj i Jedź” na terenie Gminy Michałowice. Wybudowana infrastruktura zachęci do

odbywania podróży multimodalnych z wykorzystaniem komunikacji publicznej oraz skłoni do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gminy Michałowice, a tym samym Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego. A zatem projekt objęty wsparciem ukierunkowany będzie na wzmocnienie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej na obszarze objętym ZIT WOF.

- Przedmiotowy projekt będzie realizowany na terenie Gminy Michałowice, która należy do obszaru Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Metropolii Warszawskiej. Zatem wsparciem będzie objęte przedsięwzięcie realizowane na obszarze objętym Strategią ZIT WOF 2014-2020+.
- Projekt jest zgodny z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Michałowice, bowiem wpisuje się w kierunki działań niskoemisyjnych i/lub został zidentyfikowany w PGN. Budowa parkingu „Parkuj i Jedź” zachęci mieszkańców Gminy do korzystania z roweru i komunikacji publicznej. Wpłynie to na redukcję emisji spalin. A zatem projekt przyczyni się do realizacji wizji zdefiniowanej w PGN dla Gminy Michałowice, tj. *Michałowice gminą o zrównoważonej i zintegrowanej gospodarce energetycznej, wykorzystującej odnawialne źródła energii, dążącej do redukcji zużycia energii oraz emisji dwutlenku węgla o 20% w perspektywie do 2020 r.* Ponadto przedmiotowa inwestycja jest wymieniona wśród działań z zakresu mobilności określonymi w PGN (str.75).
- Projekt wpisuje się w założenia polityki mobilności, ponieważ budowa parkingu „Parkuj i Jedź” ma na celu poprawę poziomu i jakości życia społeczności lokalnej oraz ograniczenie zanieczyszczeń powietrza, poprzez zmniejszenie wzmocnienie alternatywnych względem samochodu prywatnego środków transportu.

Projekt wpisuje się w kwestie niskoemisyjności zidentyfikowane w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Michałowice. Jednym z obszarów problemowych w PGN jest transport, ze względu na wzrost popularności i powszechności transportu indywidualnego w obliczu braku wystarczającej infrastruktury, umożliwiającej korzystanie z innych środków transportu. Gmina Michałowice podejmuje działania w zakresie ograniczenia niskiej emisji w transporcie, m.in. poprzez budowę parkingu „Parkuj i Jedź” i promocję roweru jako alternatywy dla pojazdów samochodowych, które w wyniku spalania paliw emitują zanieczyszczenia.

Ponadto projekt wpisuje się w założenia polityki mobilności wynikającej ze Strategii ZIT WOF. Kierunek działań 3.2. Środowisko przyrodnicze i kulturowe zakłada realizację przedsięwzięć zmierzających do rozwoju proekologicznego, zrównoważonego transportu poprzez budowę dróg rowerowych i parkingów P+R.

Przedmiotowy projekt wpisuje się również w założenia Planu zrównoważonej mobilności dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego, ponieważ przyczyni się do

realizacji działania priorytetowego 3.3 Budowa multimodalnych węzłów przesiadkowych. W ramach powyższego działania planowana jest budowa nowego parkingu w miejscach zapewniającego przesiadki do komunikacji miejskiej i dobrze dostępnych drogowo.

- W ramach przedmiotowego projektu zaprojektowano jeden parking „Parkuj i Jedź”, który będzie miał zagwarantowane 45 miejsc parkingowych dla rowerów. Zatem wszystkie realizowane w ramach projektu parkingi zawierają miejsca parkingowe dla rowerów.
- Przedmiotowy projekt jest realizowany w formule „zaprojektuj i wybuduj”. Dla projektu został opracowany program funkcjonalno-użytkowy.
- W ramach projektu zastosowano mechanizmy uwzględniające wszystkich użytkowników zgodne z zasadami uniwersalnego projektowania. Wybudowany parking typu „Parkuj i Jedź” będzie dostępny dla wszystkich użytkowników, w tym dostosowany będzie do potrzeb osób niepełnosprawnych. W ramach projektu zaplanowano m.in. budowę 5 miejsc postojowych dla samochodów osobowych dla osób niepełnosprawnych.
- W ramach projektu będą realizowane dodatkowo zadania dotyczące infrastruktury towarzyszącej, które bezpośrednio realizują cele projektu i są uzupełniającymi i niedominującymi elementami projektu (zarówno w aspekcie kosztowym jak i rzeczowym) oraz są bezpośrednio powiązane funkcjonalnie z podstawowymi elementami projektu. Zadania dotyczące infrastruktury towarzyszącej w przedmiotowym projekcie dotyczą m.in.:
 - poprawy funkcjonalności ruchu pieszego i rowerowego – np. wspólne oznakowanie dla WOF, ławki miejskie, połączenie komunikacji parkingu z istniejącymi chodnikami i ścieżkami rowerowymi;
 - miejsc parkingowych dla rowerów, kładek i tuneli pieszo-rowerowych, przebudowy schodów na pochylenie z wykorzystaniem dla rowerzystów – np. zadaszona wiata na rowery;
 - chodników i przejść dla pieszych – np. chodniki o szerokości min. 2 m, chodnik połączony ze ścieżką rowerową dwukierunkową;
 - modernizacji oświetlenia ulicznego pod kątem zwiększenia energooszczędności – np. oświetlenie parkingu oraz drogi dojazdowej oprawami typu LED, ze szczególną uwagą na dobre oświetlenie rejonów przejść dla pieszych i miejsc postojowych;
 - inwestycje w infrastrukturę drogową – np. drogi manewrowe, droga dojazdowa, odwodnienie poprzez ujęcie wód opadowych w zamknięty system kanalizacji

deszczowej, odprowadzając wody opadowe do najbliższego możliwego odbiornika.

- Przedmiotowy projekt sprzyja efektywnemu i wydajnemu wydatkowaniu środków oraz zapewnia realizację wskaźników z zachowaniem efektywności kosztowej. Potwierdzeniem powyższego jest przeprowadzona analiza efektywności kosztowej w rozdziale 7 oraz analiza finansowa w rozdziale 6. Koszt całkowity przewidziany na realizację projektu kształtuje się na poziomie 1 455 103,23 zł brutto. Wartość wnioskowanego przez Gminę Michałowice dofinansowania ze środków UE na budowę parkingu „Parkuj i Jedź” wynosi 1 164 082,58 zł i zgodnie z Regulaminem konkursu dofinansowanie nie przekracza 80% kosztów kwalifikowalnych projektu. Wysokość wnioskowanego dofinansowania wynosi 263 719,12 euro i nie przekracza wartości dofinansowania UE na budowę jednego obiektu w projekcie, tj. 2 605 025 euro.
- Planowana inwestycja jest zgodna z zasadami określonymi w dokumencie „Analiza możliwości rozwoju systemów parkingów „Parkuj i Jedź” dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego do roku 2023”. Przedmiotowy projekt jest zgodny ze standardami technicznymi parkingu określonymi w dokumencie. Wybudowana infrastruktura będzie posiadała wszystkie obowiązkowe elementy (podstawowe cechy parkingu), tj. utwardzona nawierzchnia, miejsca dla niepełnosprawnych, miejsca postojowe dla rowerów, regulamin parkowania, system kontroli wykorzystania obiektu zgodnie z regulaminem oraz bieżące utrzymanie parkingu. Ponadto wybudowany parking będzie posiadał co najmniej 5 innych elementów wyposażenia, tj. zadaszenie nad miejscami parkingowymi dla rowerów, monitoring/dozór ochrony, oświetlenie, system ewidencji parkujących samochodów, system informacji o wolnych miejscach parkingowych, punkt ładowania samochodów elektrycznych lub rowerów elektrycznych. Szczegółowa analiza zgodności z powyższym dokumentem została przedstawiona w Sekcji 4.2.1 niniejszego Studium wykonalności.

Poniżej przedstawiono odniesienie do kryteriów szczegółowych merytorycznych punktowych oceny projektu.

KRYTERIA MERYTORYCZNE SZCZEGÓŁOWE

1. Liczba miejsc postojowych dla samochodów osobowych w ramach projektu.

W ramach projektu przewidziano budowę 114 miejsc postojowych dla samochodów osobowych, w tym 5 miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych i 1 miejsce przeznaczone do ładowania samochodów elektrycznych.

2. Liczba miejsc parkingowych dla rowerów w ramach projektu.

W ramach przedmiotowego projektu powstanie 45 miejsc (stanowisk) dla rowerów, w tym 2 stanowiska do ładowania rowerów elektrycznych.

3. Połączenia z różnymi środkami transportu publicznego w ramach węzła przesiadkowego.

Ilość połączeń z różnymi środkami transportu publicznego w ramach węzła przesiadkowego transportu publicznego wyniesie 3:

- Rower Gminny – system bezpłatnych wypożyczalni rowerów działający na terenie Gminy Michałowice – stacja Roweru Gminnego pn. „UG Michałowice” znajduje się ok. 20 m (odległość mierzona od wyjścia z wybudowanego w ramach projektu parkingu). Drogami dojazdowymi do parkingu przy ul. Kuchy w Regulach są ul. Aleja Powstańców Warszawy oraz ul. Kuchy i ul. Przytorowa. Wzdłuż ul. Aleja Powstańców Warszawy, ul. Kuchy biegną wydzielone ścieżki rowerowe z kostki brukowej, w bardzo dobrym stanie technicznym, użyty materiał szara kostka betonowa bez fazowa.
- Stacja WKD Reguły znajduje się w odległości ok. 150 m od planowanego parkingu (odległość mierzona od wyjścia z wybudowanego w ramach projektu parkingu).
- przystanek przy ul. Norwida - linia 717 ZTM Warszawa.

4. Standard techniczny parkingu (-ów) w ramach projektu.

Przedmiotowy projekt jest zgodny ze standardami technicznymi parkingu określonymi w dokumencie „Analiza możliwości rozwoju systemów parkingów „Parkuj i Jedź” dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego”. Wybudowana infrastruktura będzie posiadała wszystkie obowiązkowe elementy (podstawowe cechy parkingu), tj. utwardzona nawierzchnia, miejsca dla niepełnosprawnych, miejsca postojowe dla rowerów, regulamin parkowania, system kontroli wykorzystania obiektu zgodnie z regulaminem oraz bieżące utrzymanie parkingu. Ponadto wybudowany parking będzie posiadał co najmniej 5 innych elementów wyposażenia, tj. zadaszenie nad miejscami parkingowymi dla rowerów, monitoring/dozór ochrony, oświetlenie, system ewidencji parkujących samochodów, system informacji o wolnych miejscach parkingowych, punkt ładowania samochodów elektrycznych lub rowerów elektrycznych.

5. Wspólne oznakowanie parkingów „Parkuj i Jedź” dla WOF.

Przedmiotowy projekt uwzględnia elementy wspólnego (jednolitego) oznakowania parkingów „Parkuj i Jedź” dla WOF. Parking zostanie wyposażony w elementy jednolitego oznakowania parkingu „Parkuj i Jedź” dla WOF zgodnie z wymogami Księgi Znaku Towarowego P+R „Parkuj i Jedź” dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego. Na zrealizowanym parkingu zastosowane zostanie oznakowanie w postaci nośnika 2 BCD i 3 BCD. Gmina Michałowice

przewidziała nakłady w wysokości 1 845,00 zł brutto na montaż elementów wspólnego oznakowania dla Warszawskiego Obszaru Metropolitalnego.

6. Powiązanie z układem ścieżek rowerowych.

Wybudowany parking „Parkuj i Jedź” będzie posiadał możliwości bezpośredniego dojazdu ściekami rowerowymi w dwóch kierunkach. Drogami dojazdowymi do parkingu przy ul. Kuchy w Regułach są ul. Aleja Powstańców Warszawy oraz ul. Kuchy i ul. Przytorowa. Wzdłuż ul. Aleja Powstańców Warszawy, ul. Kuchy biegną wydzielone ścieżki rowerowe z kostki brukowej, w bardzo dobrym stanie technicznym. W odległości 20 m od parkingu znajduje się stacja Roweru Gminnego (odległość mierzona od wyjścia z wybudowanego w ramach projektu parkingu).

7. Odległość od punktu przesiadkowego transportu publicznego.

Odległość do przebycia pieszo, mierzona od wyjścia z wybudowanego w ramach projektu parkingu wynosi:

- 150 m do stacji WKD (Warszawska Kolej Dojazdowa) Reguły;
- 20 m do stacji Roweru Gminnego pn. „UG Michałowice”.

8. Obiekty kubaturowe lub przestrzeni publicznych wyłonione w ramach konkursu architektonicznego, architektoniczno-urbanistycznego lub urbanistycznego.

Na etapie projektowania małej architektury i zieleni będzie ogłoszony konkurs architektoniczny. Według zapisów Programu Funkcjonalno - Użytkowego obiekty przestrzeni publicznych (takie jak ławki miejskie, wiaty rowerowe, śmietniki, inne elementy małej architektury) wyłonione zostaną w ramach konkursu architektonicznego.

9. Zgodność projektu z programem rewitalizacji.

„Lokalny Program Rewitalizacji dla Gminy Michałowice na lata 2016-2023” znajduje się na Wykazie programów rewitalizacji województwa mazowieckiego. Powyższy dokument został przyjęty Uchwałą Nr Uchwałą Nr XXV/297/2017 Rady Gminy Michałowice z dnia 22.06.2017 r. zmieniająca uchwałę nr XXI/258/2017 z dnia 28 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia „Lokalnego Programu Rewitalizacji dla Gminy Michałowice na lata 2016-2023”. Przedmiotowy projekt jest zgodny z pierwszym celem strategicznym Stworzenie atrakcyjnej przestrzeni kulturalno – rekreacyjno – wypoczynkowej, ponieważ utworzenie parkingu typu „Parkuj i Jedź” wpłynie na poprawę estetyki i zagospodarowania przestrzeni publicznej. Ponadto wybudowana infrastruktura pozytywnie wpłynie na poprawę infrastruktury rekreacyjnej.

10. Sprzyjanie oszczędnemu efektywnemu i wydajnemu wydatkowaniu środków oraz zapewnienie realizacji wskaźników z zachowaniem efektywności kosztowej.

Wartość dofinansowania UE projektu (euro): 263 719,12 euro¹

Suma wartości docelowej wskaźników w ramach projektu: 1 szt.

Średnia wartość dofinansowania EU budowy jednego obiektu w projekcie: 263 719,12 euro/
1 szt. = 263 719,12 euro/szt.

W związku z powyższym wartość wnioskowanego dofinansowania na jeden obiekt nie przekracza kwoty 2 605 025 euro.

KRYTERIA MERYTORYCZNE SZCZEGÓŁOWE – PUNKTOWE – ZGODNOŚĆ ZE STRATEGIĄ ZIT WOF

1. Stopień realizacji wskaźników produktu Strategii ZIT WOF.

Wskaźnik produktu 1 – Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”.

Wskaźnik produktu 2 – Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”

$Wp_1 = 1$ szt.; $Wz_1 = 9$ szt.; $Wp_2 = 114$ szt.; $Wz_2 = 950$ szt.

$$\frac{\frac{Wp_1}{Wz_1} + \frac{Wp_2}{Wz_2}}{x} * 100 = \frac{\frac{1}{9} + \frac{114}{950}}{2} * 100 = 0,1156 * 100 = 11,56$$

2. Rozwiązanie problemu dodatkowego wskazanego w Strategii ZIT WOF.

Realizacja przedmiotowego projektu, poza bezpośrednim rozwiązaniem zidentyfikowanego projektu głównego (tj. wysoki poziom emisji zanieczyszczeń do środowiska, w tym zanieczyszczenia powietrza), przyczyni się do rozwiązania innych problemów wskazanych w Strategii ZIT WOF:

- niewystarczająca konkurencyjność komunikacji publicznej względem transportu indywidualnego;
- powstawanie niezorganizowanych (dzikich) parkingów w pobliżu miejsc przesiadkowych;
- niekorzystny klimat akustyczny, powodowany przez hałas komunikacyjny;
- niewystarczający poziom zintegrowania różnych środków transportu niskoemisyjnego.

Wszystkie produkty i rezultaty projektu rozwiążą wskazane powyżej problemy. Poprzez poprawienie dostępu do infrastruktury parkingowej dla podróżujących w systemie „Parkuj i Jedź” zostanie usprawnione działanie systemu komunikacji zbiorowej (obsługa przystanku kolejowego WKD Reguły, obsługa Roweru Gminnego). Osiągnięcie zakładanych produktów

¹ Wysokość wnioskowanego dofinansowania została przeliczona kursem euro podanym w regulaminie konkursu, tj. kursem EBC z dnia 29.12.2016 r. wynoszącym 4,4141 PLN

i rezultatu przyczyni się również do zwiększenia wykorzystania transportu publicznego względem samochodowego, a tym samym do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń powietrza oraz zmniejszenia poziomu hałasu. Ponadto powstanie miejsc parkingowych dla rowerów zredukuje problem pozostawiania rowerów w pobliżu punktów przesiadkowych, w miejscach niewyznaczonych.

3. Kontynuacja wcześniejszych przedsięwzięć.

Przedmiotowa inwestycja jest kontynuacją (Etap II) inwestycji polegającej na budowie parkingów „Parkuj i Jedź” w Gminie Michałowice. Realizacja projektu, będącego pierwszym etapem budowy wspomnianych parkingów w Gminie, została już rozpoczęta. Projekt dotyczący pierwszego etapu jest realizowany w partnerstwie z Miastem Pruszków oraz Miastem Piastów.

4. Oddziaływanie terytorialne efektów realizacji projektu.

Projekt będzie realizowany na obszarze jednej Gminy wchodzącej w skład Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego, tj. na terenie Gminy Michałowice.

5. Zasięg przestrzenny oddziaływania efektów realizacji projektu.

Realizacja przedmiotowego projektu będzie oddziaływać poza zasięg terytorialny, wskazany jako obszar bezpośredniej realizacji, tj. Gminy Michałowice. Mieszkańcy Gminy Michałowice dojeżdżający codziennie do Warszawy (do pracy lub do szkoły) są bezpośrednią grupą docelową projektu. Pośrednią grupą docelową są wszyscy mieszkańcy Gminy, będący przyszłymi pasażerami WKD, Roweru Gminnego, którzy udając się w podróż do Warszawy w innym celu skorzystają z parkingów „Parkuj i Jedź”. Efekty realizacji projektu będą mogli odczuć również osoby zamieszkujące sąsiednie miejscowości. Z wybudowanego parkingu korzystać będą mogli mieszkańcy innych Gmin. Głównie będą to mieszkańcy Gminy Brwinów i Gminy Nadarzyn. Mieszkańcy tych Gmin będą mogli pozostawić samochód na parkingu w Regułach i dalej kontynuować podróż do Warszawy pociągiem. Dodatkowo w skutek przejścia potoków ruchu przez komunikację zbiorową nastąpi spadek natężenia ruchu samochodowego, co w konsekwencji przyczyni się do redukcji emisji CO₂ do atmosfery, a tym samym wpłynie na poprawę jakości życia mieszkańców. Powyższe oddziaływanie dotyczyć będzie przede wszystkim mieszkańców Gminy Michałowice, ale także całego Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego.

3. Definicja celów projektu

Interwencja RPO WM 2014-2020 w zakresie działania 4.3 Redukcja emisji zanieczyszczeń powietrza, tj. budowa/przebudowa węzłów (centrów) przesiadkowych, systemów „Parkuj i Jedź” wpłynie na zmniejszenie emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń

Poza zmniejszeniem emisji szkodliwych substancji potrzeba realizacji przedmiotowej inwestycji wynika z braku wystarczającej konkurencyjności komunikacji publicznej względem transportu indywidualnego, braku wystarczającego poziomu zintegrowania różnych środków transportu niskoemisyjnego oraz niekorzystnego klimatu akustycznego spowodowanego przez hałas komunikacyjny. Brak miejsc parkingowych dla rowerów sprawia, że na terenie gminy w pobliżu miejsc przesiadkowych powstają niezorganizowane (dzikie) parkingi rowerowe. Realizacja przedmiotowego projektu wynika z potrzeby zmniejszenia roli transportu indywidualnego samochodowego w obszarze Gminy Michałowice, a tym samym zwiększenie roli transportu publicznego.

Celem nadrzędnym przedmiotowego projektu, zgodnie z celem działania 4.3 RPO WM, jest poprawa jakości powietrza poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń oraz gazów cieplarnianych pochodzenia antropogenicznego ze źródeł powierzchniowych oraz liniowych spowodowanych przez zwiększony ruch drogowy.

Celem głównym projektu jest budowa parkingu „Parkuj i Jedź” w Gminie Michałowice.

Projekt wpisuje się zatem w cel działania 4.3 RPO WM. W wyniku budowy parkingu „Parkuj i Jedź” mieszkańcy zmieniają swoje zachowania komunikacyjne, czego rezultatem będzie wzrost znaczenia komunikacji publicznej i niskoemisyjnej, a tym samym wpłynie to na ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza. Stworzenie parkingu „Parkuj i Jedź” przyczyni się do poprawy i rozwoju systemu komunikacyjnego Gminy Michałowice, a także do ograniczenia niskiej emisji i poprawy mobilności mieszkańców. Realizacja projektu przyczyni się do poprawy jakości powietrza poprzez zwiększenie udziału bardziej przyjaznych dla człowieka i środowiska form transportu, w szczególności publicznych środków komunikacji zbiorowej.

Realizacja przedmiotowego projektu pozwoli na osiągnięcie następujących **celów szczegółowych**:

- poprawa spójności transportowej Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego;
- złagodzenie barier komunikacyjnych w obszarze Gminy Michałowice oraz gmin sąsiednich;
- przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu i pobudzenie rozwój gospodarki lokalnej, dzięki efektywniejszemu wykorzystaniu zasobów lokalnych związanych z transportem osób;
- zachęcenie do odbywania podróży multimodalnych, z wykorzystaniem komunikacji publicznej;
- realizacja polityki zrównoważonego transportu poprzez wzmocnienie alternatywnych względem samochodu prywatnego środków transportu;

- zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gminy;
- zwiększenie potoków pasażerskich w transporcie zbiorowym na obszarze Gminy Michałowice i obszaru WOF;
- podniesienie funkcjonalności, jakości i konkurencyjności transportu zbiorowego oraz uzupełniającego go transportu rowerowego, co doprowadzi w efekcie do zrównoważenia systemu transportowego Gminy, powiatu pruszkowskiego oraz całego Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego, poprawiając jakość życia mieszkańców i konkurencyjność regionu;
- usprawnienie działania systemu komunikacji zbiorowej (obsługa przystanku kolejowego WKD Reguły, obsługa Roweru Gminnego) poprzez poprawienie dostępu do infrastruktury parkingowej dla podróżujących w systemie „Parkuj i Jedź”;
- zmniejszenie poziomu hałasu;
- zwiększenie ilości bezpośrednich połączeń ze środkami publicznego transportu zbiorowego;
- upowszechnienie i promocję roweru jako alternatywnego środka transportu dla samochodów i autobusów;
- wzrost atrakcyjności Gminy Michałowice.

4. Identyfikacja projektu

4.1. Podstawowe informacje

Tytuł projektu

„Budowa parkingu „Parkuj i Jedź” w Gminie Michałowice – ETAP II”

Lokalizacja projektu

Przedmiotowe przedsięwzięcie dotyczy drugiego etapu budowy parkingu w systemie „Parkuj i Jedź” w Gminie Michałowice. Inwestycja zlokalizowana będzie w Gminie Michałowice, powiat pruszkowski, na następujących działkach: obręb 13 Reguły, działki ew. nr 627, 628/1, 628/3, 628/7, 628/8, 628/16. Teren przeznaczony na inwestycje jest położony w sąsiedztwie przystanku kolejowego WKD Reguły oraz Urzędu Gminy Michałowice.

Rysunek 2. Lokalizacja projektu



Źródło: Program Funkcjonalno-Użytkowy

Zarys i ogólny charakter projektu

Przedmiot projektu obejmuje wybudowanie parkingu w systemie „Parkuj i Jedź” w Gminie Michałowice – Etap II. W sąsiedztwie przystanku WKD Reguły oraz Urzędu Gminy Michałowice powstanie 114 miejsc postojowych dla samochodów osobowych (w tym 5 miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych i 1 miejsce przeznaczone do ładowania samochodów elektrycznych) oraz zadaszona wiata na rowery (45 miejsc, w tym 2 stanowiska do ładowania rowerów elektrycznych).

Kryteria dostępu

1. Zgodność projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej.

Projekt został zidentyfikowany w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Michałowice. Projekt jest zgodny z PGN dla Gminy Michałowice, bowiem wpisuje się w kierunki działań niskoemisyjnych i/lub został zidentyfikowany w PGN. Budowa parkingów „Parkuj i Jedź” zachęci mieszkańców Gminy do korzystania z roweru i komunikacji publicznej. Wpłyne to na redukcję emisji spalin. A zatem projekt przyczyni się do realizacji wizji zdefiniowanej w PGN dla Gminy Michałowice, tj. *Michałowice gminą o zrównoważonej i zintegrowanej gospodarce energetycznej, wykorzystującej odnawialne źródła energii, dążącej do redukcji zużycia energii oraz emisji dwutlenku węgla o 20% w perspektywie do 2020 r.* Ponadto przedmiotowa inwestycja jest wymieniona wśród działań z zakresu mobilności określonymi w PGN (str.75).

2. Zgodność projektu z założeniami polityki mobilności.

Projekt wpisuje się w założenia polityki mobilności, ponieważ budowa parkingu „Parkuj i Jedź” ma na celu poprawę poziomu i jakości życia społeczności lokalnej oraz ograniczenie zanieczyszczeń powietrza, poprzez rozwój systemu integracji transportu indywidualnego z transportem publicznym. Projekt wpisuje się zatem w kwestie niskoemisyjności zidentyfikowane w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Michałowice. Jednym z obszarów problemowych w PGN jest transport, ze względu na wzrost popularności i powszechności transportu indywidualnego w obliczu braku wystarczającej infrastruktury, umożliwiającej korzystanie z innych środków transportu. Gmina Michałowice podejmuje działania w zakresie ograniczenia niskiej emisji w transporcie, m.in. poprzez budowę parkingu „Parkuj i Jedź” i promocję roweru jako alternatywy dla pojazdów samochodowych, które w wyniku spalania paliw emitują zanieczyszczenia.

Ponadto projekt wpisuje się w założenia polityki mobilności wynikającej ze Strategii ZIT WOF. Kierunek działań 3.2. Środowisko przyrodnicze i kulturowe zakłada realizację przedsięwzięć zmierzających do rozwoju proekologicznego, zrównoważonego transportu poprzez budowę dróg rowerowych i parkingów P+R.

Przedmiotowy projekt wpisuje się również w założenia Planu zrównoważonej mobilności dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego, ponieważ przyczyni się do realizacji działania priorytetowego 3.3 Budowa multimodalnych węzłów przesiadkowych. W ramach powyższego działania planowana jest budowa nowego parkingu w miejscach zapewniających przesiadki do komunikacji miejskiej i dobrze dostępnych drogowo.

3. Miejsca parkingowe dla rowerów.

W ramach przedmiotowego projektu zaprojektowano jeden parking „Parkuj i Jedź”, który będzie miał zagwarantowane 45 miejsc parkingowych dla rowerów. Zatem wszystkie realizowane w ramach projektu parkingi zawierają miejsca parkingowe dla rowerów.

Dodatkowe kryteria formalna dla ZIT WOF

1. Obszar realizacji projektu.

Przedmiotowy projekt będzie realizowany na terenie Gminy Michałowice, która należy do Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego. Zatem projekt będzie realizowany na obszarze ZIT WOF.

Identyfikacja kosztów projektu

Całkowity koszt przedmiotowej inwestycji wynosi 1 455 103,23 zł brutto, w tym całkowity koszt kwalifikowalny wynosi 1 455 103,23 zł.

Powyższy projekt nie zalicza się do tzw. „dużych projektów”. Zgodnie z art. 100 rozporządzenia nr 1303/2013 duże projekty to projekty o całkowitym koszcie kwalifikowalnym przekraczającym 50 mln EUR. Ponadto, na podstawie przeprowadzonej analizy, w oparciu o art. 61 rozporządzenia nr 1303/2013 przedmiotowy projekt nie należy do kategorii projektów generujących dochód. Przedmiotowy projekt nie jest również projektem zakłócającym konkurencję, a udzielone dofinansowanie nie będzie stanowić, w tym przypadku pomocy publicznej, o której mowa w art. 107 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Tabela 1. Koszty całkowite projektu

Wyszczególnienie	Koszty kwalifikowalne	Koszty niekwalifikowalne	Koszty razem
Faza przedinwestycyjna	62 650,36	0,00	62 650,36
Dokumentacja techniczna	62 650,36	0,00	62 650,36
Faza inwestycyjna	1 392 452,87	0,00	1 392 452,87
Roboty budowlano-montażowe	1 253 007,15	0,00	1 253 007,15
Montaż elementów wspólnego (jednolitego) oznakowania "Parkuj i Jedź" dla WOF	1 845,00	0,00	1 845,00
Nadzór inwestorski	125 300,72	0,00	125 300,72
Działania informacyjno-promocyjne	12 300,00	0,00	12 300,00
Razem	1 455 103,23	0,00	1 455 103,23

Źródło: Opracowanie własne

4.2. Polityka rządowa/regionalna

4.2.1. Zgodność z dokumentami programowymi

W niniejszym rozdziale przedstawiono makroekonomiczny kontekst projektu. Zaprezentowano powiązanie realizacji planowanego projektu z celami wdrażanej polityki krajowej, regionalnej i lokalnej. Przeprowadzona analiza wykazała zgodność przedsięwzięcia, obejmującego budowę parkingu „Parkuj i Jedź” na terenie Gminy Michałowice z następującymi dokumentami:

REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO NA LATA 2014-2020

Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020 (RPO WM 2014-2020) został opracowany na podstawie pakietu legislacyjnego dla polityki spójności na lata 2014-2020, przedstawionego przez Komisję Europejską KE w 2011 r. oraz dokumentów europejskich i krajowych o charakterze strategicznym. Stanowi on narzędzie realizacji polityki rozwoju prowadzonej przez Samorząd Województwa Mazowieckiego.

Głównym celem RPO WM 2014-2020 jest inteligentny, zrównoważony rozwój zwiększający spójność społeczną i terytorialną przy wykorzystaniu potencjału mazowieckiego rynku pracy, który osiągnąć będzie poprzez cele strategiczne, tj.:

- Rozwój konkurencyjnej gospodarki regionu opartej na innowacyjności, przedsiębiorczości, chłonnym rynku pracy i zrównoważonych zasobach;
- Przeciwdziałanie dysproporcjom regionalnym prowadzące do zwiększenia chłonności regionalnego rynku pracy poprzez wyrównywanie dostępu do zatrudnienia, włączenie społeczne i edukację;
- Wsparcie działań wzmacniających zrównoważony rozwój środowiska na Mazowszu.

RPO WM 2014-2020 realizowany jest w jedenastu Osiach Priorytetowych (OP) w tym dziesięciu osiach tematycznych i jednej osi dedykowanej pomocy technicznej:

- I. Wykorzystanie działalności badawczo-rozwojowej w gospodarce
- II. Wzrost e-potencjału Mazowsza
- III. Rozwój potencjału innowacyjnego i przedsiębiorczości
- IV. Przejście na gospodarkę niskoemisyjną
- V. Gospodarka przyjazna środowisku
- VI. Jakość życia
- VII. Rozwój regionalnego systemu transportowego
- VIII. Rozwój rynku pracy
- IX. Wspieranie włączenia społecznego i walka z ubóstwem
- X. Edukacja dla rozwoju regionu
- XI. Pomoc Techniczna

Projekt pn. „Budowa parkingu „Parkuj i Jedź” w Gminie Michałowice – ETAP II” stanowi typ projektu *Rozwój zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej – „Parkingi Parkuj i Jedź”* w ramach działania 4.3.2 *Mobilność miejska w ramach ZIT*, IV Osi Priorytetowej *Przejście na gospodarkę niskoemisyjną*.

SZCZEGÓŁOWY OPIS OSI PRIORYTETOWEJ REGIONALNEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO

Głównym celem interwencji realizowanej w ramach działania 4.3 Redukcja emisji zanieczyszczeń powietrza jest *poprawa jakości powietrza poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń oraz gazów cieplarnianych pochodzenia antropogenicznego ze źródeł powierzchniowych oraz liniowych spowodowanych przez zwiększony ruch drogowy*.

Największy problem w zakresie zanieczyszczeń powietrza stanowi tzw. niska emisja, która pochodzi z indywidualnych palenisk domowych i lokalnych kotłowni. Świadczy to o niewystarczającej dystrybucji ciepła sieciowego do odbiorców, konieczności poprawy sprawności wytwarzania ciepła indywidualnych czynników grzewczych, a także ograniczenia strat ciepła związanych z przesyłem. Działania o charakterze naprawczym i zapobiegawczym pogarszaniu się stanu powietrza obejmują również inwestycje z zakresu przesunięcia

międzygałęziowego ruchu odbywanego za pomocą motoryzacji indywidualnej na rzecz ruchu niezmotoryzowanego i komunikacji zbiorowej.

Interwencja podejmowana w ramach Działania 4.3.2 Mobilność miejska w ramach ZIT ukierunkowana jest na zwiększenie roli transportu miejskiego, jako alternatywy dla motoryzacji indywidualnej w miastach oraz ich obszarach funkcjonalnych. Realizowane będą przedsięwzięcia służące zwiększeniu wykorzystania niskoemisyjnego transportu zbiorowego i innych przyjaznych środowisku form mobilności miejskiej. Ponadto w ramach poddziałania 4.3.2 wspierane będą przedsięwzięcia ukierunkowane na wzmocnienie systemów multimodalnego transportu miejskiego na obszarze objętym strategią ZIT, m.in. parkingi „Parkuj i Jedź”.

Zakres przedmiotowego projektu realizowanego przez Gminę Michałowice jest zatem zgodny z SzOOP RPO WM 2014-2020. Inwestycja obejmuje budowę parkingu „Parkuj i Jedź” i wpisuje się w typ projektu: Rozwój zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej – „Parkingi Parkuj i Jedź”.

STRATEGIA EUROPA 2020

Strategia „Europa 2020” jest dziesięcioletnią strategią Unii Europejskiej na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia, zapoczątkowaną w 2010 r. Ma ona na celu rozwiązanie problemów wynikających z kryzysu gospodarczego, ponadto ma również pomóc skorygować niedociągnięcia europejskiego modelu wzrostu gospodarczego i stworzyć warunki, dzięki którym będzie on bardziej służył zrównoważonemu i sprzyjającemu włączeniu społecznemu wzrostowi.

Unia Europejska wyznaczyła sobie konkretny plan obejmujący pięć celów – w zakresie zatrudnienia, innowacji, edukacji, włączenia społecznego oraz zmian klimatu/energii – które należy osiągnąć do 2020 r. W każdym z tych obszarów wszystkie państwa członkowskie wyznaczyły z kolei własne cele krajowe. Konkretnie działania na poziomie zarówno unijnym, jak i krajowym wzmocniają realizację strategii.

Strategia Europa 2020 obejmuje trzy wzajemnie ze sobą powiązane priorytety:

- rozwój inteligentny: rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji;
- rozwój zrównoważony: wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej;
- rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu: wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną.

Realizacja przedmiotowego projektu jest zgodna z założeniami powyższego dokumentu. Projekt, którego zakres obejmuje budowę parkingu „Parkuj i Jedź”, wpisuje się w założenia

rozwoju zrównoważonego, który jest jednym z priorytetów Strategii. Integracja transportu indywidualnego z transportem publicznym oraz wzrost znaczenia komunikacji publicznej wpłynie na poprawę jakości środowiska przyrodniczego. Jednym z celów przedmiotowej inwestycji jest ograniczenie ruchu samochodowego na rzecz komunikacji publicznej tym samym ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza.

STRATEGICZNY PLAN ADAPTACJI DLA SEKTORÓW I OBSZARÓW WRAŻLIWYCH NA ZMIANY KLIMATU DO ROKU 2020 Z PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2030

Jak wynika ze *Strategicznego planu adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030*, wyniki prognoz pokazują, że do roku 2030 zmiany klimatu będą miały dwójaki: pozytywny i negatywny wpływ na gospodarkę i społeczeństwo.

Wzrost średniej temperatury powietrza będzie miał pozytywne skutki w postaci wydłużenia okresu wegetacyjnego, skrócenia okresu grzewczego oraz wydłużenia sezonu turystycznego.

W głównej mierze przewiduje się jednak negatywne konsekwencje zmian klimatu. Wśród nich można wymienić niekorzystne zmiany warunków hydrologicznych oraz obniżenie poziomu wód gruntowych, co ujemnie wpłynie na różnorodność biologiczną i formy ochrony przyrody, w szczególności na zbiorniki wodne i tereny podmokłe. Zmiany będą widoczne także w porze zimowej, gdzie skróci się okres zalegania pokrywy śnieżnej i jej grubość, oraz nasili się proces ewaporacji, co wpłynie na spadek zasobów wodnych kraju.

Efektom zmian klimatu będzie zwiększanie częstotliwości występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych i katastrof, które będą miały istotny wpływ na gospodarkę kraju. Duże zagrożenie będą stanowiły ulewne deszcze, niosące ryzyko powodzi i podtopień lub osuwisk. Coraz częściej będzie można zaobserwować silne wiatry, a nawet towarzyszące im sporadycznie trąby powietrzne i wyładowania atmosferyczne, które mogą znacząco wpłynąć na budownictwo oraz infrastrukturę energetyczną i transportową.

Bezpośrednie negatywne skutki zmian klimatu to również nasilenie się zjawiska eutrofizacji wód śródlądowych i wód przybrzeża, zwiększenie zagrożenia dla życia i zdrowia w wyniku stresu termicznego i wzrostu zanieczyszczeń powietrza, większe zapotrzebowanie na energię elektryczną w porze letniej, zmniejszenie potencjału chłodniczego elektrowni czego skutkiem będzie spadek mocy produkcyjnej i wiele innych.

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

Głównym celem SPA 2020 jest zapewnienie wzrostu gospodarczego z zachowaniem i efektywnym wykorzystaniem zasobów środowiska oraz adaptacją do zmian klimatu. Projekt obejmujący budowę parkingu „Parkuj i Jedź” wpisuje się pośrednio w cele SPA 2020. Projekt

przedsięwzięcia uwzględnia zagadnienia związane z wpływem obecnego stanu klimatu i zachodzących w nim zmian na trwałość inwestycji oraz wpływem przedsięwzięcia na klimat. Projekt uwzględnia w sposób wystarczający odporność na niekorzystne warunki atmosferyczne, tj. dłuższe okresy mrozu, nawalne deszcze i roztopy, silne wiatry. Wśród rozwiązań minimalizujących wpływ zmian klimatu na środowisko należy wymienić wykorzystanie materiałów o odpowiedniej wytrzymałości i plastyczności. Sam projekt nie będzie w sposób znaczący oddziaływał na klimat, jedynie na etapie realizacji może spowodować zwiększone emisje substancji pyłowo-gazowych. Przewiduje się, że nie będą to jednak ilości mogące znacząco wpływać na obecny stan i obserwowane zmiany klimatu, w tym powodując wahania temperatury.

DŁUGOOKRESOWA STRATEGIA ROZWOJU KRAJU 2030 (TRZECIA FALA NOWOCZESNOŚCI)

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2030 jest dokumentem określającym główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz kierunki przestrzennego zagospodarowania kraju.

Celem głównym *Długookresowej Strategii* jest poprawa jakości życia obywateli. W dokumencie wyznaczone zostały następujące obszary i cele strategiczne:

Obszar konkurencyjności i innowacyjności gospodarki

- Cel strategiczny 1. Wspieranie prorozwojowej alokacji zasobów w gospodarce, stworzenie warunków dla wzrostu oszczędności oraz podaży pracy i innowacji
- Cel strategiczny 2. Zmniejszenie długu publicznego i kontrola deficytu w cyklu koniunkturalnym
- Cel strategiczny 3. Poprawa dostępności i jakości edukacji na wszystkich etapach oraz podniesienie konkurencyjności i nauki
- Cel strategiczny 4. Wzrost wydajności i konkurencyjności gospodarki
- Cel strategiczny 5. Stworzenie Polski Cyfrowej
- Cel strategiczny 6. Rozwój kapitału ludzkiego poprzez wzrost zatrudnienia i stworzenie „workfarestate”
- Cel strategiczny 7. Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego oraz ochrona i poprawa stanu środowiska

Obszar równoważenia potencjału rozwojowego regionów

- Cel strategiczny 1. Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych
- Cel strategiczny 2. Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego

Obszar efektywności i sprawności państwa

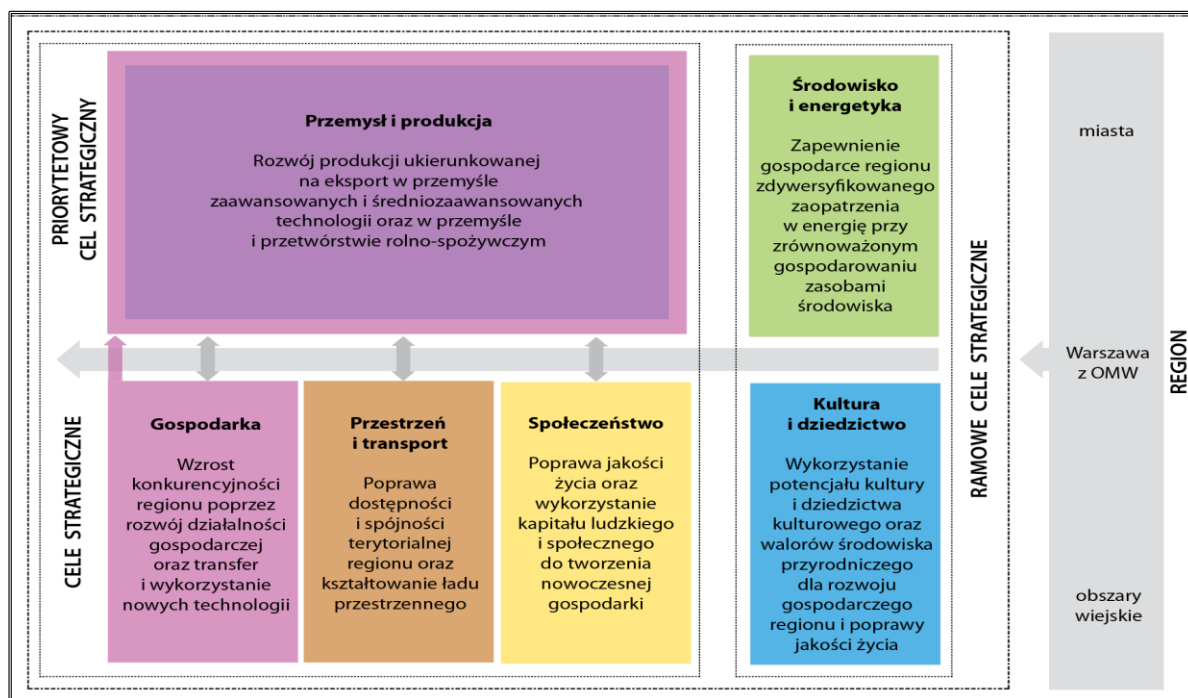
- Cel strategiczny 1. Stworzenie sprawnego państwa jako modelu działania administracji publicznej
- Cel strategiczny 2. Wzrost społecznego kapitału rozwoju

Realizacja przedmiotowej inwestycji jest zgodna przede wszystkim z głównym celem *Długookresowej Strategii*, którym jest poprawa jakości życia obywateli. Ponadto wpisuje się w założenia celu strategicznego Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego oraz ochrona i poprawa stanu środowiska w ramach obszaru konkurencyjności i innowacyjności gospodarki. Oczekiwanym efektem w wyniku budowy parkingu „Parkuj i Jedź” jest zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza, które pochodzą z transportu drogowego indywidualnego. Integracja systemu komunikacji indywidualnej z transportem publicznym przyczyni się do wzrostu znaczenia komunikacji publicznej, czego rezultatem będzie ograniczenie niskiej emisji. Spowoduje to wzrost jakości powietrza, a tym samym wpłynie na poprawę stanu gospodarki.

STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO DO ROKU 2030 INNOWACYJNE MAZOWSZE

Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego określa długofalową wizję rozwoju: „Mazowsze to region spójny terytorialnie, konkurencyjny, innowacyjny z wysokim wzrostem gospodarczym i bardzo dobrymi warunkami życia jego mieszkańców” oraz główny cel: „Zmniejszenie dysproporcji rozwoju w województwie mazowieckim, wzrost znaczenia obszaru metropolitalnego Warszawy w Europie”.

Rysunek 3. Cele rozwojowe województwa mazowieckiego



Źródło: Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2030 Innowacyjne Mazowsze

Przedmiotowy projekt wpisuje się w cel strategiczny: *Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego.*

Wiele dróg w województwie nie posiada rozwiązań ułatwiających podróż niezmotoryzowanym uczestnikom ruchu drogowego. Należy bowiem pamiętać, iż poza jezdnią o wpływie drogi na dostępność obszaru decydują takie elementy, jak infrastruktura piesza i rowerowa oraz dostosowanie jej do potrzeb użytkowników. Istotne znaczenie mają działania w zakresie integracji systemów transportowych oraz poprawy warunków ruchu pieszego i rowerowego. W strategii rozwoju województwa wskazano, iż integracja ta powinna przebiegać na kilku płaszczyznach: taryfowo-biletowej, koordynacji rozkładów jazdy oraz rozwiązań przestrzennych. W zakresie tych ostatnich, działania powinny obejmować tworzenie efektywnych węzłów przesiadkowych, jak też likwidowanie barier tworzonych przez ciągi komunikacyjne, np. poprzez zastępowanie przejść podziemnych naziemnymi. Przesiadki powinny być ułatwiane również z roweru i samochodu do komunikacji zbiorowej poprzez rozwój systemu parkingów „parkuj i jedź” w małych miastach i w obszarach podmiejskich dużych miast oraz parkingów „parkuj rower i jedź” w miastach i na obszarach wiejskich. Dodatkowe ułatwienie stanowi rozwój systemu roweru publicznego zintegrowanego z transportem publicznym. Wszystkie wymienione działania mają na celu nie tylko rozwój mobilności miejskiej, ale także ograniczenie zanieczyszczeń powietrza.

W związku z powyższym przedmiotowy projekt, obejmujący budowę parkingu „Parkuj i Jedź” na terenie Gminy Michałowice jest zgodny z założeniami strategii rozwoju.

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO

Plan zagospodarowania przestrzennego jest dokumentem określającym zasady organizacji przestrzennej województwa. Określa on podstawowe elementy układu przestrzennego, ich zróżnicowanie i wzajemne relacje. Ponadto formułuje kierunki polityki przestrzennej, które wraz z uwarunkowaniami przestrzennymi uwzględnia się w programach rozwoju i programach operacyjnych województwa.

W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego przyjęto podejście zintegrowane dla prowadzenia polityki rozwoju, wyznaczając obszary problemowe, które są jednocześnie obszarami funkcjonalnymi i zawierają się w obszarach strategicznej interwencji. Plan przyjmuje ustrojową zasadę zrównoważonego rozwoju województwa, rozumianego jako taki rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania podstawowych potrzeb zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń.

Polityka równoważenia rozwoju będzie realizowana poprzez wykorzystanie i wspieranie zasobów, walorów i cech przestrzeni w ramach sześciu celów głównych określonych w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030:

1. Przywrócenie i utrwalanie ładu przestrzennego;
2. Podwyższenie konkurencyjności przestrzeni województwa mazowieckiego zarówno w ośrodkach miejskich jak i obszarów wiejskich;
3. Poprawa spójności terytorialnej województwa mazowieckiego, będąca również podstawowym warunkiem procesów rozprzestrzeniania się rozwoju i wzrostu konkurencyjności;
4. Poprawa dostępności Warszawy, ośrodków regionalnych i subregionalnych oraz miast powiatowych decydujących o wielofunkcyjnym potencjale rozwoju województwa;
5. Kształtowanie struktur przestrzennych zapewniających poprawę i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych województwa;
6. Zwiększanie odporności struktury przestrzennej na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur wspierających obronność państwa.

Polityka przestrzenna została rozpisana na dziewięć polityk adresowanych do wybranych obszarów tematycznych i terytoriów. Są to:

1. Polityka poprawy struktury przestrzennej i funkcjonalnej województwa;
2. Polityka rozwoju przemysłu i wzrostu konkurencyjności wybranych ośrodków osadniczych;
3. Polityka poprawy dostępności i efektywności transportowej województwa;
4. Polityka rozwoju systemów infrastruktury technicznej;
5. Polityka poprawy odporności na zagrożenia naturalne i wspierania wzrostu bezpieczeństwa publicznego;
6. Polityka rozwoju i modernizacji obszarów wiejskich;
7. Polityka kształtowania i ochrony zasobów i walorów przyrodniczych oraz poprawy standardów środowiska;
8. Zintegrowana polityka opieki i ochrony dziedzictwa kulturowego i dóbr kultury współczesnej;
9. Polityka wzrostu atrakcyjności turystycznej województwa.

Realizacja przedmiotowej inwestycji wpisuje się w założenia planu zagospodarowania województwa, w szczególności w zakresie polityki poprawy dostępności i efektywności transportowej. Stworzenie obiektu „Parkuj i Jedź” wpłynie na integrację transportu indywidualnego z komunikacją publiczną i przyczyni się do poprawy mobilności miejskiej.

PLAN GOSPODARKI NISKOEMISYJNEJ GMINY MICHAŁOWICE

Wizją zdefiniowaną w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Michałowice jest *Michałowice gminą o zrównoważonej i zintegrowanej gospodarce energetycznej, wykorzystującej odnawialne źródła energii, dążącej do redukcji zużycia energii oraz emisji dwutlenku węgla o 20% w perspektywie do 2020 r.* Jednym z obszarów problemowych w PGN dla gminy Michałowice jest transport, ze względu na wzrost popularności i powszechności transportu indywidualnego w obliczu braku wystarczającej infrastruktury, umożliwiającej korzystanie z innych środków transportu.

Celem strategicznym realizacji „Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Michałowice” jest redukcja zużycia energii oraz emisji dwutlenku węgla (CO₂) o 20% do 2020 r. w stosunku do przyjętego roku bazowego (2011), z wyłączeniem emisji z sektora przemysłowego.

Budowa parkingu „Parkuj i Jedź” zachęci mieszkańców Gminy do korzystania z roweru i komunikacji publicznej. Wpłynie to na redukcję emisji spalin. A zatem projekt przyczyni się do realizacji celu strategicznego i wizji zdefiniowanej w PGN dla Gminy Michałowice. Ponadto budowa parkingów w systemie „Parkuj i Jedź” jest wymieniona wśród działań z zakresu mobilności określonymi w PGN (str.75).

W związku z powyższym przedmiotowa inwestycja wpisuje się w założenia Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Michałowice.

LOKALNY PROGRAM REWITALIZACJI DLA GMINY MICHAŁOWICE NA LATA 2016 - 2023

Program rewitalizacji stanowi wieloletni program działań w sferze społecznej, ekonomicznej, przestrzennej, infrastrukturalnej, środowiskowej i kulturowej, które mają na celu wyprowadzenie obszarów zdegradowanych ze stanu kryzysu oraz stworzenie warunków do ich zrównoważonego rozwoju.

„Lokalny Program Rewitalizacji dla Gminy Michałowice na lata 2016-2023” znajduje się na Wykazie programów rewitalizacji województwa mazowieckiego. Powyższy dokument został przyjęty Uchwałą Nr XXV/297/2017 Rady Gminy Michałowice z dnia 22.06.2017 r. zmieniająca uchwałę nr XXI/258/2017 z dnia 28 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia „Lokalnego Programu Rewitalizacji dla Gminy Michałowice na lata 2016-2023”.

W Lokalnym Programie Rewitalizacji dla Gminy Michałowice określono wizję obszaru po przeprowadzeniu rewitalizacji, która brzmi następująco: *Miejsce dla mieszkańców, umożliwiające im wszechstronny rozwój i wypoczynek przy zachowaniu najwyższych standardów społecznych, funkcjonalnych i środowiskowych.*

Ponadto określono cel główny: *poprawa jakości życia mieszkańców z uwzględnieniem ich potrzeb społecznych, gospodarczych, kulturalnych i rekreacyjno – wypoczynkowych*. Celowi głównemu towarzyszą trzy cele strategiczne:

1. Stworzenie atrakcyjnej przestrzeni kulturalno – rekreacyjno – wypoczynkowej.
2. Integracja społeczna mieszkańców i budowanie tożsamości lokalnej.
3. Budowa marki obszaru rewitalizowanego i Gminy poprzez wzmocnienie jej potencjałów społecznych, przestrzennych, infrastrukturalnych, gospodarczych i środowiskowych.

Przedmiotowy projekt jest zgodny z pierwszym celem strategicznym, ponieważ utworzenie parkingu typu „Parkuj i Jedź” wpłynie na poprawę estetyki i zagospodarowania przestrzeni publicznej. Ponadto wybudowana infrastruktura pozytywnie wpłynie na poprawę infrastruktury rekreacyjnej.

STRATEGIA ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH DLA WARSZAWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO 2014-2020+

Elementem systemu komunikacyjnego WOF, ułatwiającym korzystanie z komunikacji publicznej, jest system darmowych parkingów „Parkuj i Jedź” (P+R) zlokalizowanych przy węzłach przesiadkowych. Przeprowadzona w „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego 2014 – 2020+” analiza wykazała, że na terenie WOF funkcjonuje 26 parkingów P+R, znajdujących się w 15 gminach oferujących ok. 5 tys. miejsc postojowych dla samochodów oraz ok. 750 miejsc postojowych dla rowerów. Ich wykorzystanie z roku na rok wzrasta – w samej Warszawie skorzystało z nich w 2012 r. ok. 700 tys. samochodów.

W odniesieniu do zdiagnozowanych potrzeb, infrastruktura ta jest niewystarczająco rozwinięta – blisko 70% gmin ocenia swoją sytuację w tym zakresie jako bardzo złą, złą lub niezadowalającą. W ocenie przedstawiciele większości jednostek, w których znajdują się parkingi, brakuje ich jeszcze w większości kluczowych węzłów przesiadkowych.

Brak wydzielonych parkingów P+R wpływa na powstawanie niezorganizowanych (dzikich) parkingów w pobliżu miejsc przesiadkowych. Zostały one zidentyfikowane w ponad połowie gmin WOF (55%), czyli w grupie liczniejszej niż, ta w której są zlokalizowane wyznaczone parkingi.

Dodatkowym problemem sieci P+R jest nierównomierne rozmieszczenie parkingów, co ma związek z tym, że duża ich część jest zlokalizowana w części zachodniej WOF (wzdłuż linii metra, linii kolejowej do Sochaczewa, Skierniewic i linii Warszawskiej Kolei Dojazdowej). Przeprowadzona analiza SWOT wśród słabych stron wykazała m.in. niewystarczającą liczbę multimodalnych węzłów przesiadkowych.

Strategię ZIT WOF skoncentrowano na osiągnięciu trzech celów:

1. Zwiększenie dostępności usług publicznych.
2. Rozwój sieci powiązań gospodarczych.
3. Poprawa jakości przestrzeni.

Przedmiotowy projekt jest zgodny z celem 3. Poprawa jakości przestrzeni, a dokładniej z wyodrębnionych w ramach tego celu kierunkiem działania 3.2 Środowisko przyrodnicze i kulturowe. Kierunek działań 3.2. zakłada realizację przedsięwzięć zmierzających do rozwoju proekologicznego, zrównoważonego transportu poprzez budowę dróg rowerowych i parkingów P+R wraz z budową i przebudową niezbędnych dróg dojazdowych. Działania mające na celu zwiększenie liczby miejsc postojowych poprzez budowę lub przebudowę parkingów „Parkuj i Jedź” przełożą się na ograniczenie podróży samochodami osobowymi, a co za tym idzie zmniejszenie emisji substancji szkodliwych do środowiska (CO₂ oraz pyłów) na obszarze WOF.

Realizacja przedmiotowego projektu, poza bezpośrednim rozwiązaniem zidentyfikowanego projektu głównego (tj. wysoki poziom emisji zanieczyszczeń do środowiska, w tym zanieczyszczenia powietrza), przyczyni się do rozwiązania innych problemów wskazanych w Strategii ZIT WOF:

- niewystarczająca konkurencyjność komunikacji publicznej względem transportu indywidualnego (str. 53);
- powstawanie niezorganizowanych (dzikich) parkingów w pobliżu miejsc przesiadkowych (str. 39);
- niekorzystny klimat akustyczny, powodowany przez hałas komunikacyjny (str. 44);
- niewystarczający poziom zintegrowania różnych środków transportu niskoemisyjnego (str. 53).

Wszystkie produkty i rezultaty projektu rozwiążą wskazane powyżej problemy. Poprzez poprawienie dostępu do infrastruktury parkingowej dla podróżujących w systemie „Parkuj i Jedź” zostanie usprawnione działanie systemu komunikacji zbiorowej (obsługa przystanku kolejowego WKD Reguły, obsługa Roweru Gminnego). Osiągnięcie zakładanych produktów i rezultatu przyczyni się również do zwiększenia wykorzystania transportu publicznego względem samochodowego, a tym samym do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń powietrza oraz zmniejszenia poziomu hałasu. Ponadto powstanie miejsc parkingowych dla rowerów zredukuje problem pozostawiania rowerów w pobliżu punktów przesiadkowych, w miejscach niewyznaczonych.

Przedmiotowa inwestycja przyczyni się do realizacji wskaźników określonych dla kierunku działań 3.2. Środowisko przyrodnicze i kulturowe Strategii ZIT WOF, tj. liczba wybudowanych

lub przebudowanych obiektów „Parkuj i Jedź” (wartość dla ZIT WOF 9 szt., wartość dla przedmiotowego projektu 1 szt.) oraz liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „Parkuj i Jedź” (wartość dla ZIT WOF 950 szt., wartość dla przedmiotowego projektu 114 szt.).

W związku z powyższym przedmiotowy projekt niewątpliwie jest zgodny ze Strategią zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego 2014-2020+.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI DLA WARSZAWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Celem głównym Planu zrównoważonej mobilności dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego jest poprawa mobilności mieszkańców przy jednoczesnym zapewnieniu im możliwości zaspokajania potrzeb w pobliżu miejsca zamieszkania oraz stymulowanie zrównoważonego rozwoju gospodarczego Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Realizacja celu głównego jest możliwa poprzez wypełnienie szczegółowych działań wynikających z czterech celów strategicznych:

- Cel strategiczny 1. Zrównoważony rozwój przestrzenny.
- Cel strategiczny 2. Przyjazna środowisku logistyka.
- Cel strategiczny 3: Sprawny system transportu zbiorowego oraz niezmotoryzowanego.
- Cel strategiczny 4: Ograniczanie wpływu transportu indywidualnego na środowisko.

W ramach celu strategicznego 3 wyznaczono następujące działania priorytetowe:

1. Rozwój transportu szynowego.
2. Usprawnienie komunikacji autobusowej.
3. Budowa multimodalnych węzłów przesiadkowych.
4. Rozbudowa systemu rowerowego.

W ramach działania 3.3 planowane jest budowa nowych parkingów w miejscach zapewniających przesiadki do komunikacji miejskiej i dobrze dostępnych drogowo (np. w pobliżu zjazdów z autostrad, dróg szybkiego ruchu). Budowa parkingów typu „Parkuj i Jedź” na terenie Gminy Michałowice w pełni wpisuje się w założenia Planu zrównoważonej mobilności dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego poprzez zwiększenie ilości multimodalnych węzłów przesiadkowych na obszarze WOF.

ANALIZA MOŻLIWOŚCI ROZWOJU SYSTEMÓW PARKINGÓW „PARKUJ I JEDŹ” DLA WARSZAWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO DO ROKU 2023

Potrzeba budowy parkingów typu „Parkuj i Jedź” w Gminie Michałowice została zdiagnozowana w dokumencie: Analiza możliwości rozwoju systemów parkingów „Parkuj i Jedź” dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego do roku 2023.

Celem Analizy było wskazanie propozycji docelowej lokalizacji parkingów typu „Parkuj i Jedź” na terenie WOF. Przedstawione w dokumencie informacje dotyczą realizacji poszczególnych parkingów na obszarze gmin WOF oraz infrastruktury towarzyszącej. Zakres etapowania realizacji należy traktować jako rekomendacje, które w kontekście aplikowania o dofinansowanie projektów w ramach ZIT WOF nie są wiążące dla wnioskodawcy (beneficjenta) – także w odniesieniu do szczegółowych zapisów, dotyczących lokalizacji i standardu wykonania, elementów wyposażenia i innych parametrów infrastruktury towarzyszącej.

Przedmiotowy projekt jest zgodny ze standardami technicznymi parkingu określonymi w dokumencie. Wybudowana infrastruktura będzie posiadała wszystkie obowiązkowe elementy (podstawowe cechy parkingu), tj. utwardzona nawierzchnia z kostki betonowej, miejsca dla niepełnosprawnych, miejsca postojowe dla rowerów, regulamin parkowania, system kontroli wykorzystania obiektu zgodnie z regulaminem oraz bieżące utrzymanie parkingu. Ponadto wybudowany parking będzie posiadał co najmniej 5 innych elementów wyposażenia, tj. zadaszenie nad miejscami parkingowymi dla rowerów, monitoring/dozór ochrony, oświetlenie, system ewidencji parkujących samochodów, system informacji o wolnych miejscach parkingowych, punkt ładowania samochodów elektrycznych lub rowerów elektrycznych.

W tabeli poniżej przedstawiono porównanie podstawowych parametrów parkingu przy ul. Kuchy w Regułach z założeniami przyjętymi w Analizie.

Tabela 2. Porównanie podstawowych parametrów dla parkingu przy ul. Kuchy w Regułach

Element poddany analizie zgodności		Założenia wynikające z "Analizy"	Założenia prezentowane w Studium wykonalności	Zgodność
Lokalizacja	adres	Reguły, ul. Przytorowa	Reguły, ul. Kuchy	NIE
	nr działek	625/2 obręb 13	627, 628/1, 628/3, 628/7, 628/8, 628/16 obręb 13	
Kategoria parkingu		C	C	TAK
Rodzaj parkingu		Naziemny	Naziemny	TAK
Liczba miejsc postojowych dla samochodów		10	114	NIE
Liczba miejsc postojowych dla rowerów		40	45	NIE

Źródło: Opracowanie własne

W omawianym dokumencie zakładane jest powstanie 10 miejsc postojowych dla samochodów oraz 40 miejsc postojowych dla rowerów na działce 625/2, obręb 13. Parking „Parkuj i Jedź”, który powstanie na wspomnianej działce, stanowi Etap I inwestycji. W związku ze zgłaszanymi

potrzebami i zwiększającym się popytem na miejsca postojowe zarówno dla samochodów, jak i rowerów, w pobliżu stacji WKD Reguły zdecydowano się na stworzenie dodatkowych miejsc postojowych na działkach 627, 628/1, 628/3, 628/7, 628/8, 628/16. Projekt, który jest przedmiotem niniejszego Studium wykonalności, stanowi II etap inwestycji obejmującej budowę parkingu „Parkuj i Jedź” przy ul. Kuchy w Regułach.

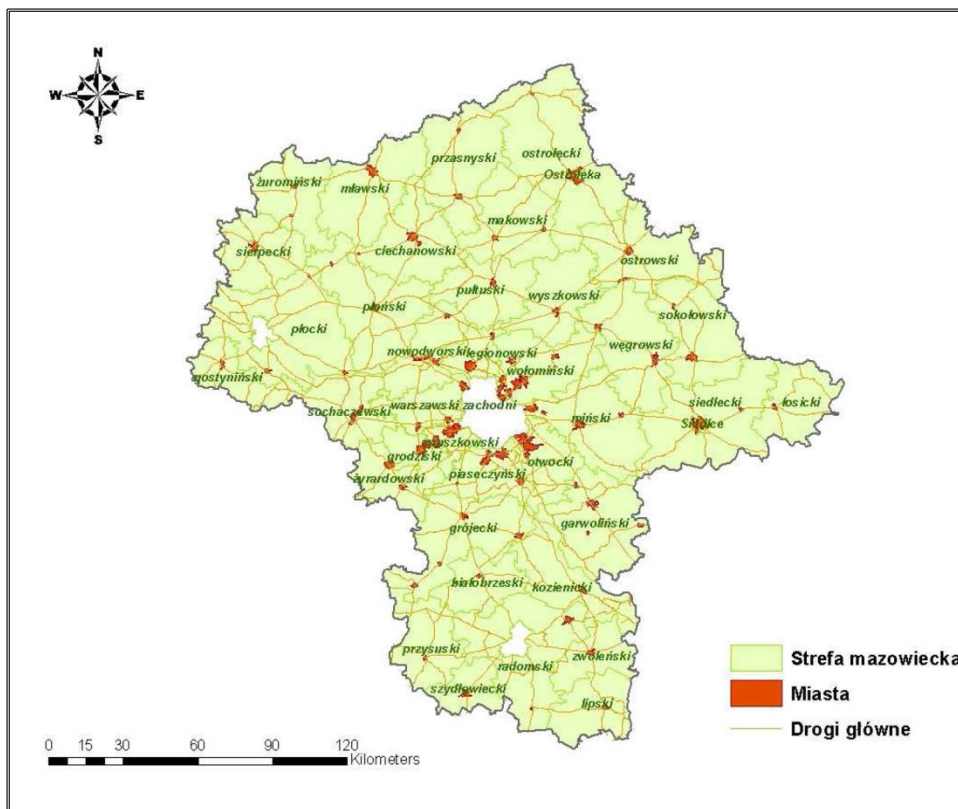
Realizowany parking, zgodnie z danymi zawartymi w *Analizie*, będzie parkingiem naziemnym w kategorii C. Liczba miejsc postojowych dla samochodów oraz liczba miejsc postojowych dla rowerów jest wyższa niż zaproponowana w *Analizie*. Budowa jedynie 10 miejsc postojowych dla samochodów osobowych i 40 miejsc postojowych dla rowerów nie zaspokoiłaby zgłaszanego popytu na parking „Parkuj i Jedź” i zwiększającego się zapotrzebowania na miejsca postojowe zarówno dla samochodów, jak i rowerów. Zgodnie z informacjami zawartymi w Sekcji 4.3 niniejszego Studium wykonalności liczba mieszkańców Gminy Michałowice rośnie. W związku z powyższym budowa miejsc parkingowych w liczbie, która jest zakładana w Studium wykonalności, odzwierciedla obecny i przyszły popyt na miejsca postojowe dla samochodów i rowerów w pobliżu stacji WKD Reguły (parking „Parkuj i Jedź”).

Wprowadzone w ramach Studium wykonalności zmiany założeń zawartych w *Analizie* są uzasadnione i korzystne dla przyszłych użytkowników parkingów. Większa liczba miejsc parkingowych dla samochodów i rowerów przyczyni się do większego wzrostu znaczenia komunikacji publicznej i silniejszej jej integracji z transportem indywidualnym.

PROGRAM OCHRONY POWIETRZA DLA STREFY MAZOWIECKIEJ, W KTÓREJ ZOSTAŁY PRZEKROCHONE POZIOMY DOPUSZCZALNE PYŁU ZAWIESZONEGO PM10 I PYŁU ZAWIESZONEGO PM2,5 W POWIETRZU

Program ochrony powietrza dla strefy mazowieckiej został przyjęty Uchwałą Nr 164/13 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 28 października 2013 r. w celu osiągnięcia poziomów dopuszczalnych: pyłu zawieszonego PM10 i pyłu zawieszonego PM2,5. Program obowiązuje do dnia 31 grudnia 2024 r.

Rysunek 4. Strefa mazowiecka

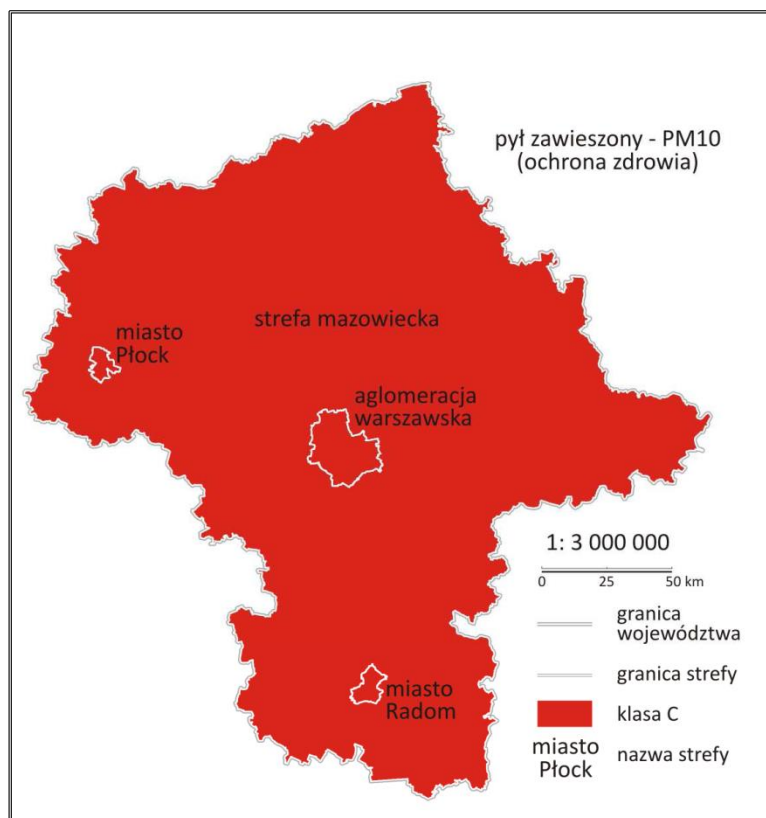


Źródło: Program ochrony powietrza dla strefy mazowieckiej, w której zostały przekroczone poziomy dopuszczalne pyłu zawieszonego PM10 i pyłu zawieszonego PM2,5 w powietrzu

Pomimo braku lokalizacji punktów pomiarowych na terenie Gminy Michałowice, stwierdzić należy, iż w strefie mazowieckiej, do której należy Gmina, występują przekroczenia stężeń pyłu zawieszonego PM10.

Na podstawie danych z 2010 r. odnośnie stężeń pyłu zawieszonego PM10 wszystkie strefy województwa, w tym strefa mazowiecka, zostały zaklasyfikowane do klasy C, co oznacza, że stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne i poziomy docelowe.

Rysunek 5. Klasyfikacja stref, w których w 2010 r. przekroczony został poziom dopuszczalny o docelowy pyłu zawieszonego – PM10



Źródło: Program ochrony środowiska województwa mazowieckiego na lata 2011-2014 z uwzględnieniem perspektywy do 2018 roku

Ponadto z raportu za 2016 r. dotyczącego rocznej oceny jakości powietrza w województwie mazowieckim wynika, iż wszystkie strefy, w tym strefa mazowiecka, w której znajduje się Gmina Michałowice, zostały przyporządkowane do klasy C w związku z przekroczeniami dopuszczalnych stężeń pyłu PM10.

Tabela 3. Klasyfikacja stref z uwzględnieniem parametrów dla różnych czasów uśredniania stężeń – PM10, pod kątem ochrony zdrowia

Lp.	Nazwa strefy	Kod strefy	Symbol klasy w strefie dla poszczególnych czasów uśredniania stężeń PM10				Decydująca metoda oceny		Symbol klasy strefy dla PM10
			24 godz.		rok		24 godz.	rok	
			pomiar	model	pomiar	model			
1	aglomeracja warszawska	PL1401	C	C	C	C	pomiar	pomiar	C
2	miasto Płock	PL1402	C	C	A	A	pomiar	pomiar	C
3	miasto Radom	PL1403	C	C	A	C	pomiar	pomiar	C
4	strefa mazowiecka	PL1404	C	C	A	C	pomiar	pomiar	C

Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie mazowieckim Raport za rok 2016

Transport jest jednym z głównych źródeł zanieczyszczeń powietrza, w tym pyłu zawieszonego PM10. W związku z tym niezbędne jest podejmowanie działań zmierzających do zwiększenia

udziału podróży pieszych, rowerowych i komunikacją zbiorową w wyniku stworzenia spójnego i wydajnego systemu transportowego. Poprzez budowę parkingu „Parkuj i Jedź” możliwe będzie zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego na rzecz rowerowego i komunikacji publicznej, a co za tym idzie, ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza.

4.2.2. Wpływ projektu na realizację polityk horyzontalnych

Polityka zrównoważonego rozwoju

Zrównoważony rozwój definiuje się jako rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje integrowanie działań mających na celu wzrost gospodarczy oraz działań społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej i trwałości podstawowych procesów przyrodniczych w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania potrzeb społeczności lub obywateli, zarówno współczesnego, jak i przyszłych pokoleń.

Na potrzeby niniejszej polityki przyjmuje się, że:

- środowisko naturalne stanowi niezbędną podstawę zrównoważonego rozwoju;
- gospodarka jest narzędziem osiągnięcia zrównoważonego rozwoju;
- dobra jakość życia wszystkich ludzi (aspekt społeczny) jest celem zrównoważonego rozwoju.

Koncepcja zrównoważonego rozwoju, która leży u podstaw wszelkich polityk i działań Unii Europejskiej, ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu ochrony środowiska, spójności i sprawiedliwości społecznej, dobrobytu gospodarczego, a także aktywne promowanie zrównoważonego rozwoju na całym świecie.

Przedmiotowy projekt wpisuje się w koncepcję zrównoważonego rozwoju wdrażaną przez Unię Europejską, ponieważ do działań prowadzonych w jego ramach należy ochrona środowiska naturalnego. Realizacja przedsięwzięcia, mającego na celu wzrost znaczenia transportu zbiorowego, wpłynie na spadek emisji dwutlenku węgla. Wzmocnienie alternatywnych względem samochodu prywatnego środków transportu, a także zachęcenie do odbywania podróży multimodalnych, z wykorzystaniem komunikacji publicznej niesie ze sobą przede wszystkim korzyści dla środowiska przyrodniczego i poprawę jakości powietrza, poprzez zmniejszenie emitowanych zanieczyszczeń pochodzących z silników samochodowych. Ponadto wdrożenie projektu będzie miało pozytywny wpływ na poziom życia ludzkiego i zwiększenie bezpieczeństwa.

Realizacja projektu wywiera zatem **pozytywny** wpływ na politykę zrównoważonego rozwoju.

Polityka równości szans i niedyskryminacji

Przedmiotowy projekt będzie miał **pozytywny** wpływ na politykę równości szans i niedyskryminacji w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami. W ramach projektu na etapie wdrażania i po zakończeniu jego realizacji zostanie zachowana zasada równości szans i niedyskryminacji. Dostęp do wytworzonych produktów i korzystanie z rezultatów projektu nie będzie uzależnione od płci, rasy, pochodzenia etnicznego, religii, światopoglądu, niepełnosprawności, wieku czy orientacji seksualnej. Planowany parking będzie dostępny dla wszystkich użytkowników i przyniesie korzyści wszystkim członkom społeczeństwa poprzez równy dostęp z uwzględnieniem potrzeb tych użytkowników, których funkcjonowanie jest w jakimś aspekcie ograniczone. W ramach projektu powstaną miejsca postojowe samochodów dla osób niepełnosprawnych.

Wszystkie procedury wdrażania projektu są zgodne z prawem i zasadami zapewniającymi równe szanse dla wszystkich instytucji i osób fizycznych zainteresowanych projektem. Wybór Wykonawców projektu będzie dokonany z zachowaniem zasady wolnej konkurencji. Polityka zatrudnienia będzie prowadzona przez Beneficjenta zgodnie z obowiązującymi standardami i przepisami oraz poszanowaniem zasady równych szans dla wszystkich bez względu na płeć, rasę czy światopogląd.

Polityka równouprawnienia płci

Traktat o Unii Europejskiej stanowi, że Unia wspiera i uzupełnia działania państw członkowskich, w szczególności jeśli chodzi o „równouprawnienie mężczyzn i kobiet w zakresie ich szans na rynku pracy i traktowania w pracy”. Pojęcie „równości szans” odnosi się w tym wypadku przede wszystkim do problemu równości szans mężczyzn i kobiet na rynku pracy i w życiu społecznym, ale może też dotyczyć wyrównania szans niepełnosprawnych w dostępie do rynku pracy, czy korzystania z infrastruktury publicznej.

Realizacja zasady równouprawnienia płci ma prowadzić do podejmowania działań na rzecz osiągnięcia stanu, w którym kobietom i mężczyznom przypisuje się taką samą wartość społeczną, równe prawa i równe obowiązki oraz gdy mają oni równy dostęp do zasobów (środki finansowe, szanse rozwoju), z których mogą korzystać. Zasada ta ma gwarantować możliwość wyboru drogi życiowej bez ograniczeń wynikających ze stereotypów płci.

W ramach przedmiotowego projektu na etapie wdrażania i po zakończeniu jego realizacji zostanie zachowana zasada równości mężczyzn i kobiet. Dostęp do wytworzonych produktów i korzystanie z rezultatów projektu nie będzie uzależnione od płci. Projekt wywiera zatem **pozytywny** wpływ na politykę równouprawnienia płci.

4.3. Analiza otoczenia społeczno-gospodarczego

Podstawowe informacje

Przedmiotowy projekt realizowany będzie na terenie Gminy Michałowice. Jest to gmina wiejska, położona w zachodniej części strefy podmiejskiej Warszawy i wchodzi w skład powiatu pruszkowskiego. Graniczy z miastami: Warszawa (z dzielnicami Ursus i Włochy), Piastowem i Pruszkowem oraz gminami: Brwinów, Nadarzyn i Raszyn. Gmina Michałowice zajmuje obszar 3 474 ha.

Istotnym elementem z punktu widzenia rozwoju Gminy jest dostępność komunikacyjna analizowanej jednostki samorządu terytorialnego. Odległość z poszczególnych miejscowości Gminy do centrum Warszawy wynosi od 10 do 19 kilometrów. Położenie Gminy Michałowice w bezpośrednim sąsiedztwie Warszawy, biegnące w jej pobliżu drogi o znaczeniu krajowym, bliskie sąsiedztwo Portu Lotniczego na Okęciu oraz powiązanie z Warszawą przez Warszawską Koleją Dojazdową (WKD) sprawia, że Gmina Michałowice jest jednym z najatrakcyjniejszych miejsc do zamieszkania, czy też inwestowania w województwie mazowieckim.

Gmina charakteryzuje się znacznymi walorami przyrodniczymi, które sprzyjają rozwojowi różnych form rekreacji i odpoczynku. Na obszarze całej Gminy występują miejsca ciekawych środowisk zasługujące na uwagę i ochronę, które w powiązaniu z atrakcyjnym położeniem komunikacyjnym, tworzą z Gminy interesujące miejsce pod względem mieszkaniowym, turystycznym i rekreacyjnym.

Otoczenie społeczne

Charakterystyka ludności oraz perspektywy jej zmian są jednym z najważniejszych czynników wpływających na rozwój Gminy. Im większa liczba mieszkańców, tym większe zapotrzebowanie na różnego rodzaju usługi, w tym w zakresie transportu i komunikacji. Niezbędne jest zatem podejmowanie działań mających na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu integracji transportu indywidualnego z komunikacją publiczną.

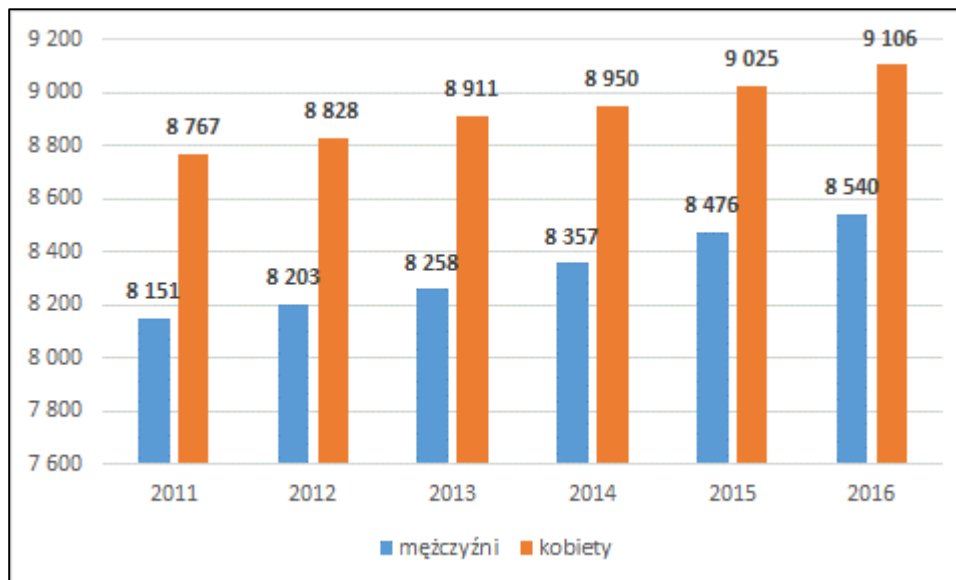
Tabela 4. Liczba ludności na terenie Gminy Michałowice w latach 2011-2016

Wyszczególnienie	Jedn. miary	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ogółem	osoba	16 918	17 031	17 169	17 307	17 501	17 646
mężczyźni	osoba	8 151	8 203	8 258	8 357	8 476	8 540
	%	48,18%	48,17%	48,10%	48,29%	48,43%	48,40%
kobiety	osoba	8 767	8 828	8 911	8 950	9 025	9 106
	%	51,82%	51,83%	51,90%	51,71%	51,57%	51,60%

Źródło: Dane GUS

Na koniec 2016 roku Gminę Michałowice zamieszkiwało 17 646 osób, z czego 51,60% stanowiły kobiety. W całym analizowanym okresie liczba ludności Gminy systematycznie wzrastała (w 2016 roku wzrost o 4,30% w stosunku do roku 2011). Na przestrzeni lat 2010-2016 liczba kobiet przewyższała liczbę mężczyzn.

Wykres 1. Struktura ludności na terenie Gminy Michałowice w latach 2011-2016



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Realizacja projektu przyczyni się do wzrostu atrakcyjności Gminy pod względem mieszkalnictwa, co może skutkować dalszym wzrostem liczby mieszkańców.

Tabela 5. Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w ludności ogółem

Wyszczególnienie	Jedn. miary	2011	2012	2013	2014	2015	2016
w wieku przedprodukcyjnym							
ogółem	osoba	3 523	3 496	3 517	3 550	3 584	3 630
mężczyźni	osoba	1 814	1 802	1 817	1 853	1 866	1 886
kobiety	osoba	1 709	1 694	1 700	1 697	1 718	1 744
w wieku produkcyjnym							
ogółem	osoba	10 573	10 588	10 537	10 496	10 507	10 441
mężczyźni	osoba	5 402	5 419	5 391	5 397	5 440	5 425
kobiety	osoba	5 171	5 169	5 146	5 099	5 067	5 016
w wieku poprodukcyjnym							
ogółem	osoba	2 822	2 947	3 115	3 261	3 410	3 575
mężczyźni	osoba	935	982	1 050	1 107	1 170	1 229
kobiety	osoba	1 887	1 965	2 065	2 154	2 240	2 346
% ludności wg ekonomicznych grup wieku w ludności ogółem							

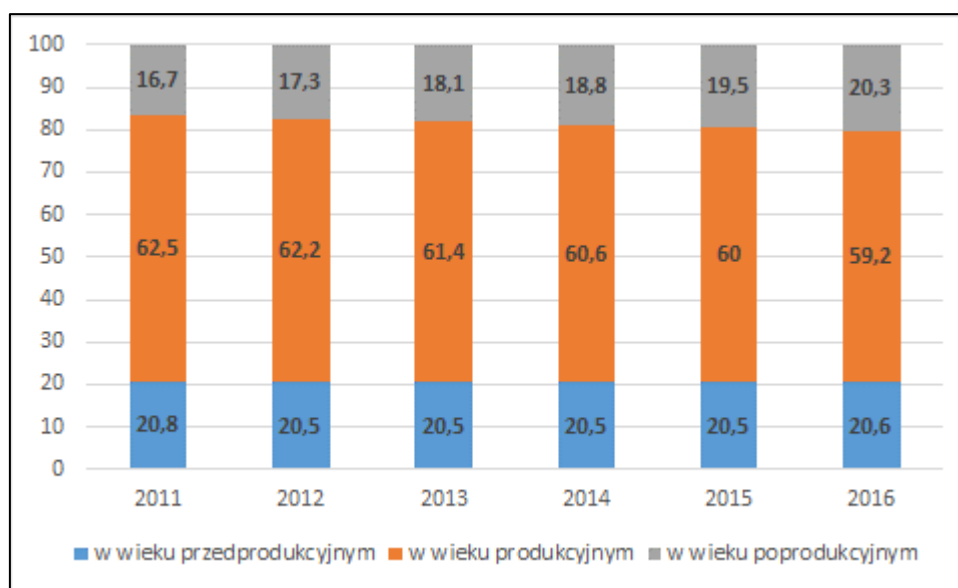
Wyszczególnienie	Jedn. miary	2011	2012	2013	2014	2015	2016
w wieku przedprodukcyjnym	%	20,8	20,5	20,5	20,5	20,5	20,6
w wieku produkcyjnym	%	62,5	62,2	61,4	60,6	60,0	59,2
w wieku poprodukcyjnym	%	16,7	17,3	18,1	18,8	19,5	20,3

Źródło: Dane GUS

Analizując strukturę wiekową mieszkańców Gminy Michałowice ze względu na przynależność do jednej z trzech grup ekonomicznych w wieku: przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym na przestrzeni lat 2011-2016, przedstawić można następujące wnioski:

- najliczniejszą grupę stanowiły osoby w wieku produkcyjnym,
- najmniej jest osób w wieku poprodukcyjnym, przy czym liczba tych osób wzrasta z roku na rok;
- znaczną większość osób w wieku poprodukcyjnym stanowią kobiety.

Wykres 2. % ludności wg ekonomicznych grup wieku w ludności ogółem



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Z powyższego wynika, że utrzymanie się malejącej liczby osób w wieku przedprodukcyjnym w przyszłości może niekorzystnie wpłynąć na sytuację rozwojową Gminy. W przyszłości Gmina zetknie się z problemem starzejącego się społeczeństwa, a co za tym idzie, koniecznością zwiększenia wydatków na dostosowanie obiektów i infrastruktury do potrzeb tej grupy mieszkańców.

Tabela 6. Saldo migracji wewnętrznych na terenie Gminy Michałowice w latach 2011-2016

Wyszczególnienie	2011	2012	2013	2014	2015	2016
zameldowania ogółem	451	327	370	355	372	b.d.
zameldowania z miast	400	295	317	307	331	b.d.
zameldowania ze wsi	40	28	47	41	41	b.d.
zameldowania z zagranicy	11	4	6	7	0	b.d.
wymeldowania ogółem	229	209	210	227	199	b.d.
wymeldowania do miast	173	162	147	158	148	b.d.
wymeldowania na wieś	56	43	57	65	51	b.d.
wymeldowania za granicę	0	4	6	4	0	b.d.
saldo migracji	222	118	160	128	173	b.d.

Źródło: Dane GUS

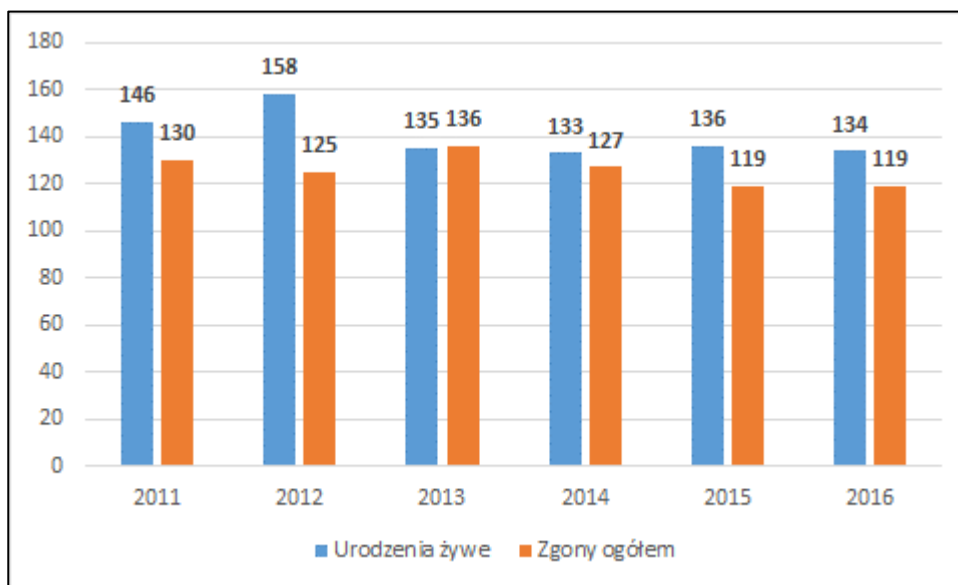
Korzystnie sytuacja kształtowała się pod względem salda migracji. W analizowanych latach migracji przyjmowało wartości dodatnie. Świadczy to o większej liczbie zameldowań w stosunku do liczby wymeldowań. Dodatni poziom salda migracji może wpłynąć na zwiększenie ilości mieszkańców na terenie Gminy, co zwiększy zapotrzebowanie w zakresie mobilności komunikacyjnej. Wdrożenie planowanego projektu uatrakcyjni analizowany obszar pod względem mieszkaniowym i osiedleńczym. Dzięki realizacji niniejszej inwestycji, wspierającej integrację transportu indywidualnego z komunikacją publiczną, doprowadzi do regionalnego wzrostu społeczno-gospodarczego Gminy oraz poprawy jej konkurencyjności na tle regionu.

Tabela 7. Przyrost naturalny na terenie Gminy Michałowice w latach 2011-2016

Wyszczególnienie	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Urodzenia żywe	146	158	135	133	136	134
Zgony ogółem	130	125	136	127	119	119
Przyrost naturalny	16	33	-1	6	17	15

Źródło: Dane GUS

Wykres 3. Urodzenia żywe i zgony na terenie Gminy Michałowice w latach 2011-2016



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Korzystnie przedstawiała się również sytuacja dotycząca przyrostu naturalnego. W analizowanym okresie, z wyjątkiem 2013 r., przyrost naturalny przyjmował wartości dodatnie, co świadczyło o większej liczbie urodzeń żywych niż zgonów.

Otoczenie gospodarcze

Na poziom życia mieszkańców wpływ ma prowadzona działalność gospodarcza. Na terenie Gminy Michałowice w 2016 r. zarejestrowanych było 3 696 podmiotów gospodarczych, z czego 97,97% to podmioty sektora prywatnego. Liczba podmiotów ogółem w porównaniu z 2011 r. wzrosła o 10,49%. Wśród sektora prywatnego zdecydowaną większość, tj. 71,91% stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Do pozostałych podmiotów zaliczały się spółki handlowe, spółdzielnie, fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne.

Tabela 8. Podmioty gospodarcze na terenie Gminy Michałowice w latach 2011-2016

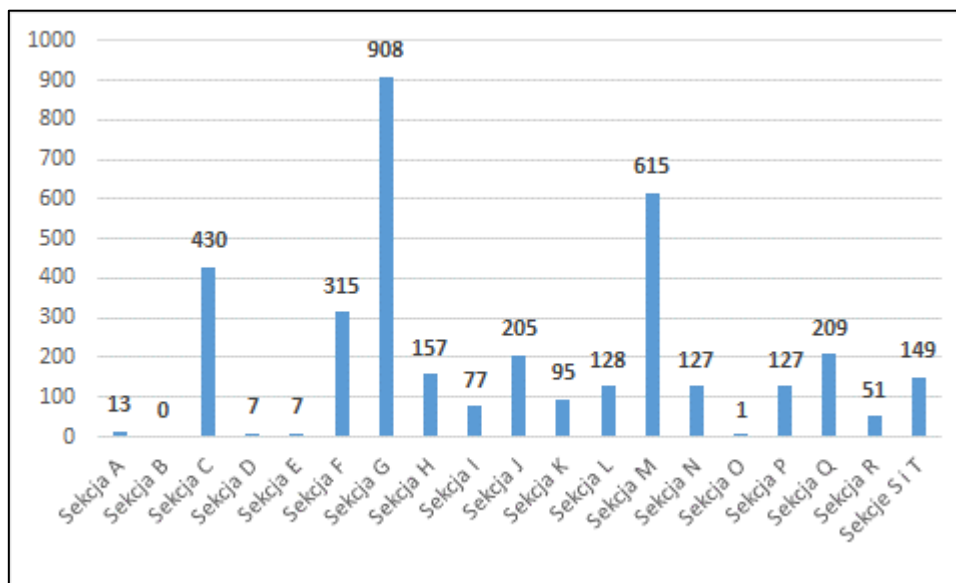
Wyszczególnienie	2011	2012	2013	2014	2015	2016
podmioty gospodarki narodowej						
ogółem	3 345	3 437	3 533	3 561	3 655	3 696
sektor publiczny						
ogółem	21	21	21	20	20	20
państwowe i samorządowe jednostki prawa budżetowego	17	17	17	17	17	17
spółki handlowe	1	1	1	0	0	0
sektor prywatny						
ogółem	3 324	3 416	3 512	3 540	3 602	3 621

Wyszczególnienie	2011	2012	2013	2014	2015	2016
osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą	2 471	2 508	2 564	2 557	2 608	2 604
spółki handlowe	445	479	500	528	535	554
spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego	114	121	120	125	124	129
spółdzielnie	3	3	3	3	3	3
fundacje	11	13	15	16	18	22
stowarzyszenia i organizacje społeczne	23	25	27	28	30	33

Źródło: Dane GUS

Biorąc pod uwagę liczbę przedsiębiorców w sektorze prywatnym według sekcji PKD 2007 funkcjonujących na terenie Gminy Michałowice można zauważyć, że największa liczba podmiotów działała w sekcji G – handel i hurtowy i detaliczny – w 2016 r. było to 908 podmiotów. Na drugim miejscu znalazła się działalność profesjonalna, naukowa i techniczna (sekcja M – 615 podmiotów). Istotne znaczenie ma również sektor przetwórstwa przemysłowego (sekcja C), w którym działało 430 podmiotów.

Wykres 4. Podmioty wg sekcji PKD 2007 na terenie Gminy Michałowice w 2016 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Legenda:

A	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo
B	Górnictwo i wydobywanie
C	Przetwórstwo przemysłowe
E	Dostawa Wody.; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją
F	Budownictwo

G	Handel hurtowy i detaliczny, naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle
H	Transport i gospodarka magazynowa
I	Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi
J	Informacja i komunikacja
K	Działalność finansowa i ubezpieczeniowa
M	Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna
N	Działalność w zakresie usług administrowania i działalności wspierająca
O	Administracja publiczna i obrona narodowa, obowiązkowe ubezpieczenia społeczne
P	Edukacja
Q	Opieka zdrowotna i pomoc społeczna
R	Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją
S	Pozostała działalność usługowa
T	Gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby
U	Organizacje i zespoły eksterytorialne

Źródło: Dane GUS

Otoczenie infrastrukturalne

Badając wyposażenie Gminy Michałowice w sieć wodociągową, można zaobserwować na przełomie lat 2011-2015 wzrost długości czynnej sieci rozdzielczej o 9,3 km (tj. o 6,58%). Rozwój sieci wpłynął z kolei na wzrost liczby przyłączy prowadzących do budynków mieszkalnych o 10,22%, w wyniku czego na koniec 2015 roku podłączonych do sieci wodociągowej było 15 458 osób (tj. 88,3% mieszkańców Gminy). Zapewnienie zwiększenia dostępu do sieci wodociągowej, gwarantującej ciągłość dostaw wody i spełniającej wszelkie normy sanitarne, istotnie podniosło jakość życia społeczności lokalnej oraz ochronę ich zdrowia.

Długość sieci kanalizacyjnej wzrosła natomiast w badanym okresie o 10,5 km (tj. o 9,52%). Spowodowało to zwiększenie ilości podłączeń prowadzących do budynków mieszkalnych o 12,71%. W konsekwencji dostęp do kanalizacji w 2015, zgodnie z danymi GUS, posiadało 14 363 osoby (82,1% mieszkańców Gminy). Sytuacja ta wiąże się z pozytywnym oddziaływaniem na środowisko naturalne obszaru Gminy, wywołanym przez większą ilość zneutralizowanych ścieków.

Na analizowanym obszarze w latach 2010-2015 długość czynnej gazowej sieci rozdzielczej zwiększyła się o 10,11%. W efekcie czego liczba czynnych przyłączy do budynków wzrosła o 430 szt. W 2015 roku 84,5% lokalnych mieszkańców korzystało z instalacji gazowej.

Tabela 9. Wyposażenie Gminy Michałowice w infrastrukturę techniczną w latach 2011-2016

Wyszczególnienie	Jedn. miary	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Wodociąg							
długość czynnej sieci rozdzielczej	km	141,4	143	143,9	146,7	150,7	b.d.
przyłącza prowadzące do budynków mieszkalnych i zbiorowego zamieszkania	szt.	4 833	4 929	5 041	5 468	5 327	b.d.
woda dostarczona gospodarstwom domowym	dam ³	790	703	623	597	756	b.d.
ludność korzystająca z sieci wodociągowej	osoba	13 643	13 791	13 962	15 331	15 458	b.d.
Kanalizacja							
długość czynnej sieci kanalizacyjnej	km	110,3	112,3	113,5	117	120,8	b.d.
przyłącza prowadzące do budynków mieszkalnych i zbiorowego zamieszkania	szt.	3 651	3 736	3 822	3 961	4 115	b.d.
ścieki odprowadzone	dam ³	978	896	905	994	997	b.d.
ludność korzystająca z sieci kanalizacyjnej	osoba	10 670	10 838	11 011	14 128	14 363	b.d.
Sieć gazowa							
długość czynnej sieci ogółem	m	158 883	161 299	166 601	176 830	174 944	b.d.
czynne przyłącza do budynków ogółem (mieszkalnych niemieszkalnych)	szt.	6 286	6 492	6 577	6 651	6 716	b.d.

Źródło: Dane GUS

4.4. Zidentyfikowane problemy

Głównym problemem zidentyfikowanym na terenie Gminy Michałowice w odniesieniu do przedmiotowego projektu jest wysoki poziom emisji zanieczyszczeń do środowiska, w tym zanieczyszczeń powietrza, spowodowany nadmierną emisją spalin pochodzącą z silników samochodowych. Występuje zatem potrzeba budowy parkingu „Parkuj i Jedź” w pobliżu stacji WKD Reguły. Realizacja projektu przyczyni się do wzrostu znaczenia komunikacji publicznej, która stanowić będzie alternatywę podróży dla transportu indywidualnego.

Problemy szczegółowe zidentyfikowane na terenie Gminy Michałowice, które mają bezpośredni wpływ na stan aktualny przedstawiają się następująco:

- niewystarczająca konkurencyjność komunikacji publicznej względem transportu indywidualnego;
- powstawanie niezorganizowanych (dzikich) parkingów w pobliżu miejsc przesiadkowych;

- niekorzystny klimat akustyczny, powodowany przez hałas komunikacyjny;
- niewystarczający poziom zintegrowania różnych środków transportu niskoemisyjnego;
- brak płynności komunikacyjnej – brak połączeń funkcjonalnych ze środkami publicznego transportu zbiorowego;
- brak odpowiedniego stopnia integracji komunikacji publicznej z transportem indywidualnym;
- braku wystarczającej infrastruktury, umożliwiającej korzystanie z innych środków transportu niż transport indywidualny;
- wysoka emisja substancji szkodliwych do środowiska w wyniku wysokiego natężenia ruchu na drogach (emisja zanieczyszczeń w wyniku spalania paliwa przez nadmierny ruch samochodowy).

4.5. Komplementarność z innymi działaniami/programami

Projekt będący przedmiotem niniejszego Studium Wykonalności jest komplementarny z wcześniej realizowanym projektem przez Gminę Michałowice.

Przedmiotowa inwestycja jest kontynuacją (Etap II) inwestycji polegającej na budowie parkingów „Parkuj i Jedź” w Gminie Michałowice. Realizacja projektu, będącego pierwszym etapem budowy wspomnianych parkingów w Gminie, została już rozpoczęta. Projekt dotyczący pierwszego etapu jest realizowany w partnerstwie z Miastem Pruszków oraz Miastem Piastów.

4.6. Rezultaty

Przez rezultat należy rozumieć bezpośredni oraz natychmiastowy efekt zrealizowanego przedsięwzięcia na otoczenie społeczne. Rezultatem są więc korzyści, jakie wynikną w związku z realizacją projektu.

W wyniku realizacji projektu zostaną osiągnięte rezultaty ujęte w tabeli poniżej.

Tabela 10. Wskaźniki rezultatu

Lp.	Rezultat	Jednostka miary	Wartość wskaźnika	Rok osiągnięcia	Źródło danych do pomiaru wskaźnika
1.	Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	szt.	10 000	2018	Raport Beneficjenta

Źródło: Opracowanie własne

4.7. Produkty

Produkt definiowany jest jako bezpośredni, materialny efekt realizacji przedsięwzięcia mierzony konkretnymi wielkościami.

W wyniku realizacji projektu powstaną produkty wymienione w tabeli poniżej.

Tabela 11. Wskaźniki produktu

Lp.	Produkt	Jednostka miary	Wartość wskaźnika	Rok osiągnięcia	Źródło danych do pomiaru wskaźnika
1.	Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”	szt.	1	2018	Protokół odbioru inwestycji
2.	Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	szt.	114	2018	Protokół odbioru inwestycji
3	Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	szt.	5	2018	Protokół odbioru inwestycji
4	Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	szt.	1	2018	Protokół odbioru inwestycji
5	Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”	szt.	1	2018	Protokół odbioru inwestycji
6	Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”	szt.	45	2018	Protokół odbioru inwestycji

Źródło: Opracowanie własne

4.8. Promocja projektu

Działania informacyjno-promocyjne podjęte przez Wnioskodawcę mają na celu zwiększenie jawności i publicznej świadomości o realizowanym projekcie oraz źródłach jego finansowego wsparcia. Ponadto mają dostarczać szczegółowych informacji o uzyskanych dotacjach. W ramach promocji projektu zaplanowano zamieszczenie informacji o przedmiotowym projekcie w Internecie.

Zgodnie z *Zasadami kwalifikowalności wydatków w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020* wysokość wydatków związanych z działaniami informacyjno-promocyjnymi nie może przekraczać 2% wydatków kwalifikowalnych, dla projektu o wartości poniżej 500 000,00 zł wydatków kwalifikowalnych lub 1% dla projektów o wartości wydatków kwalifikowalnych powyżej 500 000,00 zł.

Wysokość wydatków kwalifikowalnych w ramach przedmiotowego projektu wynosi 1 455 103,23 zł. Nakłady inwestycyjne poniesione na promocję projektu wynoszą 12 300,00 zł brutto i nie przekraczają 1% kosztów kwalifikowalnych projektu.

W ramach realizacji projektu planowane jest posadowienie 1 szt. tablicy informacyjnej o wymiarach 2 x 3 m, która zostanie zainstalowana w miejscu prowadzenia robót budowlano-montażowych. Po zakończeniu projektu na wybudowanym parkingu zainstalowana zostanie tablica pamiątkowa o wymiarach 0,8 x 1,2 m.

Oprócz powyższych działań planowane jest również przeprowadzenie kampanii informacyjnej prowadzonej w prasie lokalnej oraz radiu wraz z zorganizowaniem konferencji prasowej podsumowującej realizację projektu.

Działania informacyjno – promocyjne będą prowadzone zgodnie z obowiązkami informacyjnymi beneficjenta realizującego projekty w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020, które będą stanowiły załącznik do umowy o dofinansowanie projektu.

5. Analiza wykonalności, analiza popytu oraz analiza opcji

5.1. Analiza popytu

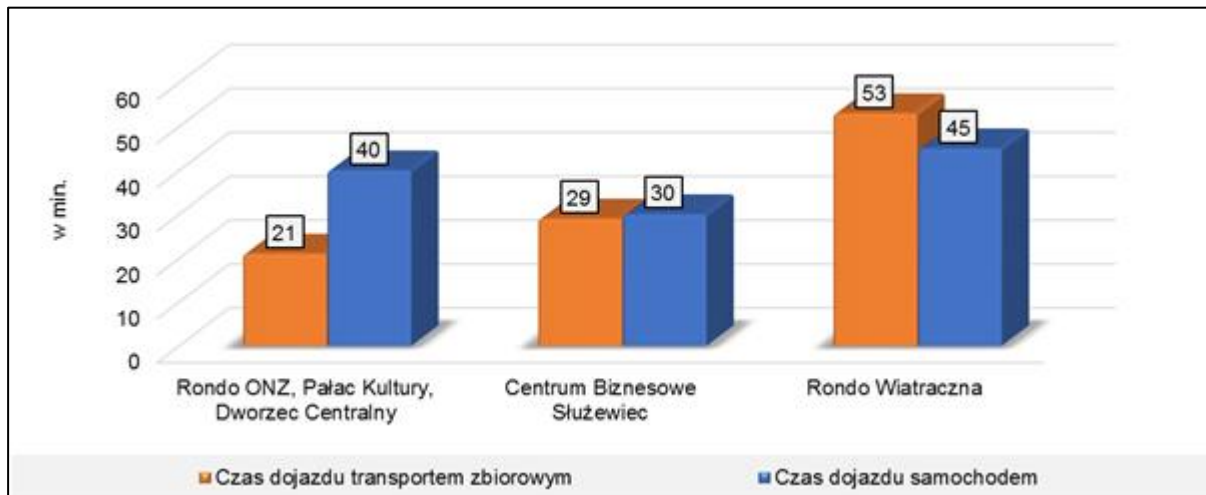
Analiza popytu identyfikuje i ilościowo określa społeczne zapotrzebowanie na realizację planowanej inwestycji. W wyniku przeprowadzonej diagnozy otoczenia społeczno-gospodarczego w rozdziale 4 oraz analizy w rozdziale 10 niniejszego Studium Wykonalności stwierdzić należy, iż realizacja przedmiotowego projektu jest niezbędna w celu zapewnienia odpowiedniego infrastruktury na terenie Gminy Michałowice. Ponadto do władz Gminy docierają sygnały od mieszkańców, iż istniejący stan integracji transportu indywidualnego z komunikacją publiczną jest niewystarczający i nie spełnia oczekiwań użytkowników.

Mieszkańcy Gminy wskazują na zbyt małą ilość miejsc postojowych dla samochodów i rowerów w pobliżu stacji WKD Reguły. W związku z powyższym władze gminne podejmują działania w zakresie stworzenia nowych miejsc postojowych na wskazanym obszarze.

Według informacji zawartych w dokumencie *Analiza możliwości rozwoju systemów parkingów „Parkuj i Jedź” dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego do roku 2023* w ciągu dnia ze stacji WKD Reguły w granice administracyjne Warszawy w ciągu dnia realizowanych jest 72 kursy. Ze stacji Warszawskiej Kolei Dojazdowej WKD odjeżdżają pociągi bezpośrednio do centrum Warszawy lub w kierunku Grodziska Mazowieckiego. Czas dojazdu pociągiem do centrum Warszawy wynosi około 21 minut i jest krótszy niż czas dojazdu samochodem (około 40 minut). Czas dojazdu do Centrum Biznesowego zlokalizowanego w dzielnicy Służewiec

wynosi około 29 minut komunikacją zbiorową, natomiast samochodem wynosi około 30 minut. Czas dojazdu transportem zbiorowym w okolice Ronda Wiatraczna jest natomiast o 8 minut dłuższy od czasu dojazdu samochodem.

Wykres 5. Czas dojazdu ze stacji WKD Reguły (w min)



Źródło: Analiza możliwości rozwoju systemów parkingów „Parkuj i Jedź” dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego do roku 2023

W związku z ciągłym wzrostem ludności zamieszkującej teren Gminy Michałowice oraz krótszym czasem dojazdu komunikacją zbiorową można założyć, że liczba osób korzystających z parkingów nie zmniejszy się, a wręcz wzrośnie. Ponadto stały wzrost liczby samochodów osobowych, przy jednoczesnej promocji polityki transportowej wspierającej transport przyjazny środowisku uzasadnia konieczność budowy obiektów typu „Parkuj i Jedź”.

5.2. Analiza wykonalności

Celem analizy wykonalności jest zidentyfikowanie możliwych do zastosowania rozwiązań inwestycyjnych, które można uznać za wykonalne pod względem technicznym, ekonomicznym, środowiskowym i instytucjonalnym.

Uwzględniając potrzeby Gminy Michałowice w zakresie budowy parkingu „Parkuj i Jedź” przeanalizowano poniższe warianty realizacji projektu:

- Wariant I – alternatywny – budowa parkingu „Parkuj i Jedź” z nawierzchniami dróg manewrowych, chodników, miejsc postojowych z kostki granitowej;
- Wariant II – inwestycyjny – budowa parkingu „Parkuj i Jedź” z nawierzchniami dróg manewrowych, chodników, miejsc postojowych z kostki betonowej.

5.3. Analiza opcji

Gmina Michałowice rozpatrzyła powyższe warianty, aby wybrać najbardziej optymalny i najbardziej efektywny.

Rozpatrywanym wariantem alternatywnym przez Gminę była budowa parkingu „Parkuj i Jedź” z nawierzchniami dróg manewrowych, chodników, miejsc postojowych z kostki granitowej.

Wariant II to wariant optymalny z punktu widzenia Inwestora, wybrany do realizacji. Reprezentuje on najlepsze spośród wszelkich możliwych alternatywnych rozwiązań, a także będzie optymalny pod względem kosztowym. Dzięki budowie parkingu „Parkuj i Jedź” z nawierzchniami dróg manewrowych, chodników, miejsc postojowych z kostki betonowej mieszkańcy Gminy Michałowice zyskają dostęp miejsc postojowych samochodów i rowerów w pobliżu stacji WKD Reguły, co ułatwi im przemieszczanie się na terenie Gminy i poza jej granicami komunikacją zbiorową, przy jednoczesnym obniżeniu kosztów inwestycyjnych. Zastosowanie obiektów typu „Parkuj i Jedź” przekłada się na zwiększenie jakości środowiska miejskiego, zmniejszenie korków drogowych, a także obniżenie emisji zanieczyszczeń motoryzacyjnych. Obiekty posiadają duży potencjał do zmiany zachowań komunikacyjnych oraz stanowią jeden z podstawowych elementów wdrażania zrównoważonej mobilności w miastach i terenach wiejskich. System parkingów dla rowerów i samochodów daje możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru lub samochodu i kontynuację dalszej podróży komunikacją zbiorową. Ponadto system ten umożliwia zwiększenie dostępności oraz wzrost znaczenia i rentowności komunikacji zbiorowej poprzez integrację jej z transportem indywidualnym.

Tabela 12. Porównanie możliwych do realizacji wariantów

Wyszczególnienie	Zalety	Wady
Wariant alternatywny	<ul style="list-style-type: none"> – Bardzo twardy i wytrzymały materiał. – Materiał odporny na działanie szkodliwych czynników atmosferycznych. – Kostka granitowa nie wchłania tłuszczów. 	<ul style="list-style-type: none"> – Bardzo wysokie nakłady inwestycyjne. – Wysokie koszty montażu w związku z nieregularną budową kostki granitowej.
Wariant inwestycyjny	<ul style="list-style-type: none"> – znacznie niższe nakłady inwestycyjne w stosunku do nakładów inwestycyjnych z użyciem kostki granitowej. – Można kupić betonowe elementy imitujące kamienne płyty i stary bruk. 	<ul style="list-style-type: none"> – Kostka betonowa jest mniej estetyczna od kostki granitowej. – Kostka betonowa jest mniej wytrzymała na uderzenia mechaniczne niż kostka granitowa.

Źródło: Opracowanie własne

Analiza powyższych wariantów wykazała, że dzięki wybranemu rozwiązaniu, osiągnięty zostanie zamierzony cel projektu. Wybrany sposób realizacji przedmiotowej inwestycji w najlepszy sposób zaspokoi potrzebę rozwoju infrastruktury parkingów „Parkuj i Jedź” na terenie Gminy, efektywne jej wykorzystanie oraz w większym stopniu przyczyni się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń i poprawy jakości powietrza i środowiska.

5.4. Opis stanu projektowanego

Przedmiotowy projekt dotyczy budowy parkingu „Parkuj i Jedź” w Gminie Michałowice. Wybudowana infrastruktura będzie charakteryzowała się następującymi elementami:

- parking otwarty, nieogrodzony, bezpłatny;
- dostęp do parkingu poprzez ulice: Aleje Powstańców Warszawy i Kuchy;
- ogólna liczba miejsc postojowych dla samochodów osobowych: 114 (4,50 m x 2,30 m; 6,00 m x 2,50 m), w tym: 5 miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych (4,50 m x 3,60 m), 1 miejsce przeznaczone do ładowania samochodów elektrycznych;
- zadaszona wiata na rowery, ilość miejsc 45, w tym 2 stanowiska do ładowania rowerów elektrycznych (całość konstrukcji zostanie ocynkowana ogniowo i malowana proszkowo, posadowiona na fundamentach zgodnie z zaleceniami producenta);
- oświetlenie całej powierzchni parkingu wraz z chodnikami, skweru oraz drogodojazdowej (oświetlenie LED);
- uzupełnienie istniejącego systemu monitoringu budynku Urzędu Gminy Michałowice poprzez dołożenie kamer monitoringu (3 szt.) montowanych na projektowanych słupach oświetlenia drogowego (kamery będą tożsame oraz kompatybilne z obecnie wykorzystywanymi);
- wody opadowe ujęte w zamknięty system kanalizacji deszczowej (urządzenia odwadniające wraz z odcińnikiem kanalizacji deszczowej odprowadzające wody opadowe do najbliższego możliwego odbiornika);
- system monitorowania zajętości parkingu z informacją na wjazdach o ilości wolnych miejsc wyświetlana przy wjazdach na parking;
- 16 ławek miejskich, w tym 4 z możliwością indukcyjnego ładowania telefonów (zasilanie fotowoltaiką) – ławki o długości minimum 180 cm wraz z oparciami, przy każdej ławce znajdować się będzie kosz na odpadki;
- nawierzchnie dróg manewrowych, chodników, miejsc postojowych – utwardzone, wykonane z kostki betonowej;
- drogi manewrowe szerokości minimum 5 m;
- chodniki szerokości minimum 2 m;
- chodnik połączony ze ścieżką rowerową dwukierunkową 3,50 m;

- połączenie komunikacji parkingu z istniejącymi chodnikami i ścieżkami rowerowymi rowerową;
- tereny niezagospodarowane obsiane trawą, wykonane nasadzenia zielenią niską oraz średnią.

Wybudowany parking będzie posiadał wspólne oznakowanie dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego.

W ramach Inwestycji zostanie wykonana droga dojazdowa (położona na działce nr 628/7 oraz 628/1) o szerokości min. 5,00 m wraz ze skrzyżowaniem z Aleją Powstańców Warszawy. Wzdłuż południowej krawędzi drogi zostaną zlokalizowane równoległe miejsca postojowe dla samochodów osobowych (wym. 6,00 m x 2,50 m). Wzdłuż północnej krawędzi drogi dojazdowej zostanie wybudowany ciąg pieszo – rowerowy, który będzie połączony z istniejącym systemem komunikacyjnym.

Na części głównej parkingu (położona na działce nr 628/8) należy zostanie wybudowana droga manewrowa obwodowa (szerokość min. 5 m) oraz miejsca postojowe do niej prostopadłe (wym. 4,50 m x 2,30 m lub 4,50 m x 3,60 m dla osób niepełnosprawnych). Powstały wewnątrz plac zostanie funkcjonalnie rozdzielony na część: południową, z miejscami postojowymi oraz północną, z miejscem do wypoczynku lub oczekiwania dla użytkowników parkingu (ta część zostanie objęta konkursem architektonicznym). Dodatkowo, południową część zaprojektowano tak, aby można ją było wykorzystać jako miejsce odpowiednie dla zorganizowanych spotkań mieszkańców (wydarzenia gminne, targ itp.). W tym celu zostaną wyznaczone miejsca postojowe w poziomie, za pomocą kostki o odmiennym barwie lub poprzez oznakowanie poziome.

Obiekty przestrzeni publicznych (takie jak ławki miejskie, wiaty rowerowe, śmietniki, inne elementy małej architektury) wyłonione zostaną w ramach konkursu architektonicznego. Dodatkowo zakładane są prace wykończeniowe obejmujące wykonanie oznakowania pionowego i poziomego, plantowanie z humusowaniem i obsianiem trawą terenów zielonych, wykonanie nasadzeń oraz przywrócenie terenu przyległego do stanu sprzed rozpoczęcia robót.

Utworzenie parkingu „Parkuj i Jedź” w pobliżu stacji WKD Reguły przełoży się na wyższą atrakcyjność Gminy, co z kolei będzie stanowiło bodziec do podejmowania inicjatyw gospodarczych przez mieszkańców terenów słabiej rozwiniętych.

6. Analiza finansowa

Analizę finansową dla projektu przeprowadzono zgodnie z *Wytycznymi w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących*

dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020 zatwierdzonymi 18 marca 2015 r. przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju.

Na podstawie zapisów w podrozdziale 7.5 – *Metody analizy finansowej w zależności od kategorii inwestycji* zweryfikowano, czy *możliwe jest oddzielenie strumienia przychodów projektu od ogólnego strumienia przychodów beneficjenta* oraz czy *możliwe jest oddzielenie strumienia kosztów operacyjnych i nakładów inwestycyjnych na realizację projektu od ogólnego strumienia kosztów operacyjnych i nakładów inwestycyjnych beneficjenta*. Ustalono, iż możliwe jest oddzielenie kosztów operacyjnych i nakładów związanych z inwestycją od ogólnego strumienia kosztów operacyjnych i nakładów beneficjenta. Projekt nie jest nastawiony na zysk i nie będzie generował żadnych przychodów. W związku z tym przychody projektu nie istnieją i nie ma możliwości, aby zostały ujęte razem z przychodami beneficjenta. Zgodnie z powyższym analiza finansowa dla projektu została sporządzona metodą standardową. Zgodnie z powyższą metodą w analizie uwzględniono jedynie przepływy pieniężne w ramach projektu.

Podstawowe założenia dokonanej analizy finansowej:

1. Analiza finansowa dla przedmiotowej inwestycji przeprowadzona została w cenach stałych.
2. Analiza została sporządzona przy użyciu metody standardowej.
3. Niniejsza analiza bierze pod uwagę wyłącznie przepływy pieniężne. Niepieniężne pozycje rachunkowe, jak amortyzacja, czy rezerwy (np. na nieprzewidziane wydatki) nie są przedmiotem analizy.
4. Niniejsza analiza uwzględnia zmiany wartości pieniądza w czasie.
5. Zgodnie z obowiązującymi wytycznymi do studiów wykonalności wskazanymi przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju przyjęto okres referencyjny 30 lat, licząc od roku rozpoczęcia realizacji projektu (rok 2018).
6. Przyjęto stopę dyskontową w wysokości 4%. Za rok zerowy uznano rok rozpoczęcia inwestycji, tj. rok 2018.
7. Podatek VAT w ramach niniejszej analizy uznano za koszt kwalifikowalny, ponieważ Wnioskodawca projektu nie ma możliwości odzyskania podatku VAT.
8. Uwzględniono dofinansowanie na poziomie 80% kosztów kwalifikowalnych.

6.1. Nakłady na realizację projektu

Realizacja przedmiotowego projektu wiąże się z poniesieniem nakładów o łącznej wartości **1 455 103,23 zł brutto**.

Niezbędne do poniesienia nakłady inwestycyjne zostały przedstawione w tabeli poniżej.

Tabela 13. Nakłady inwestycyjne realizacji przedsięwzięcia

Wyszczególnienie	Wartość netto	Podatek VAT	Wartość brutto	Udział
Faza przedinwestycyjna	50 935,25	11 715,11	62 650,36	4,31%
Dokumentacja techniczna	50 935,25	11 715,11	62 650,36	4,31%
Faza inwestycyjna	1 132 075,50	281 077,37	1 392 452,87	95,69%
Roboty budowlano-montażowe	1 018 705,00	234 302,15	1 253 007,15	86,11%
Montaż elementów wspólnego (jednolitego) oznakowania "Parkuj i Jedź" dla WOF	1 500,00	345,00	1 845,00	0,13%
Nadzór inwestorski	101 870,50	23 430,22	125 300,72	8,61%
Działania informacyjno-promocyjne	10 000,00	2 300,00	12 300,00	0,85%
Razem	1 183 010,75	272 092,48	1 455 103,23	100,00%

Źródło: Opracowanie własne

Jako koszt kwalifikowalny uznane zostały wszystkie wydatki związane z budową parkingu „Parkuj i Jedź” w Gminie Michałowice wraz podatkiem VAT – Wnioskodawca nie ma możliwości odzyskania podatku VAT (podatek VAT kwalifikowalny).

6.2. Przychody operacyjne

W rozumieniu art. 61 ust. 1 rozporządzenia 1303/2013 dochód oznacza *wpływy środków pieniężnych z bezpośrednich wpłat dokonywanych przez użytkowników za towary lub usługi zapewniane przez daną operację, jak np. opłaty ponoszone bezpośrednio przez użytkowników za użytkowanie infrastruktury, sprzedaż lub dzierżawę gruntu lub budynków lub opłaty za usługi, pomniejszone o wszelkie koszty operacyjne i koszty odtworzenia wyposażenia krótkotrwałego poniesione w okresie odniesienia. Zalicza się do niego także oszczędności kosztów działalności (operacyjnych) osiągnięte przez operacje, chyba że są skompensowane równoważnym zmniejszeniem dotacji na działalność.*

Infrastruktura powstała w wyniku realizacji przedmiotowego projektu nie będzie generowała przychodów, a jej udostępnianie na potrzeby lokalnej społeczności będzie dokonywało się nieodpłatnie. Zaniechano zatem sporządzenia prognozy przychodów.

6.3. Koszty operacyjne

Na koszty operacyjne projektu składają się koszty zużycia materiałów i energii, usług obcych (utrzymanie czystości i zieleni, przeglądy, konserwacje, drobne naprawy), wynagrodzenia, ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia (narzuty na wynagrodzenia 20% oraz ubezpieczenie projektu) i pozostałe koszty rodzajowe.

Wysokość wynagrodzeń w każdym roku odniesienia będzie wzrastać proporcjonalnie do dynamiki realnego wzrostu płac dla wariantu podstawowego wariantów rozwoju gospodarczego Polski, o których mowa w Podrozdziale 7.4. Założenia do analizy finansowej - Wytycznych w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów. Wraz ze zmianą wysokości wynagrodzeń, wzrastać będzie wysokość kategorii kosztów „narzuty na wynagrodzenia”.

Strukturę kosztów rodzajowych związanych z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia prezentuje tabela poniżej.

Tabela 14. Koszty operacyjne

Wyszczególnienie	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Koszty działalności operacyjnej	0,00	0,00	0,00	240 459,65	245 505,41	250 549,90	255 750,78	261 112,89
I. Amortyzacja	0,00	0,00	0,00	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65
II. Zużycie materiałów i energii	0,00	0,00	0,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00
III. Usługi obce	0,00	0,00	0,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00
IV. Podatki i opłaty	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
V. Wynagrodzenia	0,00	0,00	0,00	131 400,00	135 604,80	139 808,55	144 142,61	148 611,03
VI. Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	0,00	0,00	0,00	27 580,00	28 420,96	29 261,71	30 128,52	31 022,21
VII. Pozostałe koszty rodzajowe	0,00	0,00	0,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00
VIII. Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Wyszczególnienie	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Koszty działalności operacyjnej	266 641,22	272 340,93	278 217,33	284 275,89	290 522,28	296 962,30	303 601,96	310 226,63
I. Amortyzacja	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65
II. Zużycie materiałów i energii	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00
III. Usługi obce	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00
IV. Podatki i opłaty	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
V. Wynagrodzenia	153 217,98	157 967,73	162 864,73	167 913,54	173 118,86	178 485,55	184 018,60	189 539,15
VI. Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	31 943,60	32 893,55	33 872,95	34 882,71	35 923,77	36 997,11	38 103,72	39 207,83
VII. Pozostałe koszty rodzajowe	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00
VIII. Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Wyszczególnienie	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Koszty działalności operacyjnej	317 050,04	324 078,15	331 317,11	338 524,69	345 941,30	353 572,99	361 426,00	369 228,09
I. Amortyzacja	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65
II. Zużycie materiałów i energii	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00
III. Usługi obce	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00
IV. Podatki i opłaty	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
V. Wynagrodzenia	195 225,33	201 082,09	207 114,55	213 120,87	219 301,38	225 661,12	232 205,29	238 707,04
VI. Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	40 345,07	41 516,42	42 722,91	43 924,17	45 160,28	46 432,22	47 741,06	49 041,41
VII. Pozostałe koszty rodzajowe	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00
VIII. Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Wyszczególnienie	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047
Koszty działalności operacyjnej	377 248,65	334 565,17	328 490,13	336 892,27	345 521,26	354 383,23	363 484,48	372 831,46
I. Amortyzacja	65 479,65	14 551,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
II. Zużycie materiałów i energii	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00
III. Usługi obce	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00
IV. Podatki i opłaty	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
V. Wynagrodzenia	245 390,84	252 261,78	259 325,11	266 326,89	273 517,71	280 902,69	288 487,07	296 276,22
VI. Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	50 378,17	51 752,36	53 165,02	54 565,38	56 003,54	57 480,54	58 997,41	60 555,24
VII. Pozostałe koszty rodzajowe	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00
VIII. Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Źródło: Opracowanie własne

6.4. Rachunek zysków i strat

Rachunek zysków i strat sporządzony został na podstawie szacowanych kosztów operacyjnych związanych z utrzymaniem powstałej w ramach projektu infrastruktury parkingu „Parkuj i Jedź”. Rachunek zysków i strat dla projektu przedstawiono w poniższej tabeli.

STUDIUM WYKONALNOŚCI DLA PROJEKTU PN.
„BUDOWA PARKINGU„PARKUJ I JEDŹ” W GMINIE MICHAŁOWICE - ETAP II”

Tabela 15. RZiS dla projektu

Wyszczególnienie	Rok															
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
A. Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi, w tym:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
B. Koszty działalności operacyjnej	0,00	0,00	0,00	240 459,65	245 505,41	250 549,90	255 750,78	261 112,89	266 641,22	272 340,93	278 217,33	284 275,89	290 522,28	296 962,30	303 601,96	310 226,63
I. Amortyzacja	0,00	0,00	0,00	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65
II. Zużycie materiałów i energii	0,00	0,00	0,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00
III. Usługi obce	0,00	0,00	0,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00
IV. Podatki i opłaty, w tym:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
V. Wynagrodzenia	0,00	0,00	0,00	131 400,00	135 604,80	139 808,55	144 142,61	148 611,03	153 217,98	157 967,73	162 864,73	167 913,54	173 118,86	178 485,55	184 018,60	189 539,15
VI. Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia, w tym:	0,00	0,00	0,00	27 580,00	28 420,96	29 261,71	30 128,52	31 022,21	31 943,60	32 893,55	33 872,95	34 882,71	35 923,77	36 997,11	38 103,72	39 207,83
VII. Pozostałe koszty rodzajowe	0,00	0,00	0,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00
VIII. Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
C. Zysk (strata) ze sprzedaży (A-B)	0,00	0,00	0,00	-240 459,65	-245 505,41	-250 549,90	-255 750,78	-261 112,89	-266 641,22	-272 340,93	-278 217,33	-284 275,89	-290 522,28	-296 962,30	-303 601,96	-310 226,63
D. Pozostałe przychody operacyjne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
E. Pozostałe koszty operacyjne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
F. Zysk (strata) z działalności operacyjnej (C+D-E)	0,00	0,00	0,00	-240 459,65	-245 505,41	-250 549,90	-255 750,78	-261 112,89	-266 641,22	-272 340,93	-278 217,33	-284 275,89	-290 522,28	-296 962,30	-303 601,96	-310 226,63
G. Przychody finansowe	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
H. Koszty finansowe	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
I. Zysk brutto (F+G-H)	0,00	0,00	0,00	-240 459,65	-245 505,41	-250 549,90	-255 750,78	-261 112,89	-266 641,22	-272 340,93	-278 217,33	-284 275,89	-290 522,28	-296 962,30	-303 601,96	-310 226,63
J. Podatek dochodowy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
K. Pozostałe obowiązkowe zmniejszenia zysku (zwiększenia straty)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
L. Zysk (strata) netto (I-J-K)	0,00	0,00	0,00	-240 459,65	-245 505,41	-250 549,90	-255 750,78	-261 112,89	-266 641,22	-272 340,93	-278 217,33	-284 275,89	-290 522,28	-296 962,30	-303 601,96	-310 226,63

Wyszczególnienie	Rok															
	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047
A. Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi, w tym:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
B. Koszty działalności operacyjnej	317 050,04	324 078,15	331 317,11	338 524,69	345 941,30	353 572,99	361 426,00	369 228,09	375 429,77	382 014,14	388 490,13	394 892,27	401 226,26	407 485,23	413 670,48	419 783,46
I. Amortyzacja	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	63 660,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
II. Zużycie materiałów i energii	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00
III. Usługi obce	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00
IV. Podatki i opłaty, w tym:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
V. Wynagrodzenia	195 225,33	201 082,09	207 114,55	213 120,87	219 301,38	225 661,12	232 205,29	238 707,04	245 390,84	252 261,78	259 325,11	266 582,89	273 949,71	281 426,69	289 013,72	296 720,22
VI. Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia, w tym:	40 345,07	41 516,42	42 722,91	43 924,17	45 160,28	46 432,22	47 741,06	49 041,41	50 378,17	51 752,36	53 165,02	54 565,38	56 003,54	57 480,54	58 997,41	60 555,24
VII. Pozostałe koszty rodzajowe	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00
VIII. Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
C. Zysk (strata) ze sprzedaży (A-B)	-317 050,04	-324 078,15	-331 317,11	-338 524,69	-345 941,30	-353 572,99	-361 426,00	-369 228,09	-375 429,77	-382 014,14	-388 490,13	-394 892,27	-401 226,26	-407 485,23	-413 670,48	-419 783,46
D. Pozostałe przychody operacyjne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
E. Pozostałe koszty operacyjne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
F. Zysk (strata) z działalności operacyjnej (C+D-E)	-317 050,04	-324 078,15	-331 317,11	-338 524,69	-345 941,30	-353 572,99	-361 426,00	-369 228,09	-375 429,77	-382 014,14	-388 490,13	-394 892,27	-401 226,26	-407 485,23	-413 670,48	-419 783,46
G. Przychody finansowe	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
H. Koszty finansowe	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
I. Zysk brutto (F+G-H)	-317 050,04	-324 078,15	-331 317,11	-338 524,69	-345 941,30	-353 572,99	-361 426,00	-369 228,09	-375 429,77	-382 014,14	-388 490,13	-394 892,27	-401 226,26	-407 485,23	-413 670,48	-419 783,46
J. Podatek dochodowy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
K. Pozostałe obowiązkowe zmniejszenia zysku (zwiększenia straty)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
L. Zysk (strata) netto (I-J-K)	-317 050,04	-324 078,15	-331 317,11	-338 524,69	-345 941,30	-353 572,99	-361 426,00	-369 228,09	-375 429,77	-382 014,14	-388 490,13	-394 892,27	-401 226,26	-407 485,23	-413 670,48	-419 783,46

Źródło: Opracowanie własne

6.5. Rachunek przepływów pieniężnych

Celem sporządzenia tego elementu sprawozdania finansowego jest uzyskanie podstawy oceny możliwości jednostki do generowania środków pieniężnych oraz potrzeb w zakresie ich wykorzystania. Rachunek przepływów pieniężnych powinien umożliwiać przede wszystkim uzyskanie informacji na temat stopnia płynności finansowej. W rachunku przepływów pieniężnych projektu zostały ujęte wyłącznie zmiany poszczególnych wartości wywołanych projektem. Szczegółowy RPP został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 16. RPP dla projektu

Wyszczególnienie	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
A. Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej																
I. Zysk (strata) netto	0,00	0,00	0,00	-240 459,65	-245 505,41	-250 549,90	-255 750,78	-261 112,89	-266 641,22	-272 340,93	-278 217,33	-284 275,89	-290 522,28	-296 962,30	-303 601,96	-310 226,63
II. Korekty razem	0,00	0,00	-1 164 082,58	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65
III. Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej (I+II)	0,00	0,00	-1 164 082,58	-174 980,00	-180 025,76	-185 070,26	-190 271,14	-195 633,24	-201 161,57	-206 861,28	-212 737,68	-218 796,25	-225 042,63	-231 482,65	-238 122,32	-244 746,99
B. Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej																
I. Wpływy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
III. Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej (I-II)	0,00	0,00	-1 455 103,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
C. Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej																
I. Wpływy	0,00	0,00	1 164 082,58	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
II. Wydatki	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
III. Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej (I-II)	0,00	0,00	1 164 082,58	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
D. Przepływy pieniężne netto razem (A.III+B.III+C.III)	0,00	0,00	-1 455 103,23	-174 980,00	-180 025,76	-185 070,26	-190 271,14	-195 633,24	-201 161,57	-206 861,28	-212 737,68	-218 796,25	-225 042,63	-231 482,65	-238 122,32	-244 746,99
E. Bilansowa zmiana stanu środków pieniężnych, w tym	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
F. Środki pieniężne na początek okresu	0,00	0,00	-1 455 103,23	-1 630 083,23	-1 810 108,99	-1 995 179,25	-2 185 450,39	-2 381 083,63	-2 582 245,20	-2 789 106,48	-3 001 844,16	-3 220 640,41	-3 445 683,04	-3 677 165,70	-3 915 288,01	-4 160 035,00
G. Środki pieniężne na koniec okresu (F±D), w tym:	0,00	0,00	-1 455 103,23	-1 630 083,23	-1 810 108,99	-1 995 179,25	-2 185 450,39	-2 381 083,63	-2 582 245,20	-2 789 106,48	-3 001 844,16	-3 220 640,41	-3 445 683,04	-3 677 165,70	-3 915 288,01	-4 160 035,00

Wyszczególnienie	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047
A. Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej																
I. Zysk (strata) netto	-317 050,04	-324 078,15	-331 317,11	-338 524,69	-345 941,30	-353 572,99	-361 426,00	-369 228,09	-377 248,65	-384 565,17	-392 490,13	-396 892,27	-405 521,26	-414 383,23	-423 484,48	-432 831,46
II. Korekty razem	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	65 479,65	14 551,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
III. Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej (I+II)	-251 570,40	-258 598,51	-265 837,46	-273 045,05	-280 461,66	-288 093,34	-295 946,35	-303 748,45	-311 769,00	-320 014,14	-328 490,13	-336 892,27	-345 521,26	-354 383,23	-363 484,48	-372 831,46
B. Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej																
I. Wpływy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
III. Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej (I-II)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
C. Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej																
I. Wpływy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
II. Wydatki	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
III. Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej (I-II)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
D. Przepływy pieniężne netto razem (A.III+B.III+C.III)	-251 570,40	-258 598,51	-265 837,46	-273 045,05	-280 461,66	-288 093,34	-295 946,35	-303 748,45	-311 769,00	-320 014,14	-328 490,13	-336 892,27	-345 521,26	-354 383,23	-363 484,48	-372 831,46
E. Bilansowa zmiana stanu środków pieniężnych, w tym	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
F. Środki pieniężne na początek okresu	-4 160 035,00	-4 411 605,39	-4 670 203,90	-4 936 041,36	-5 209 086,41	-5 489 548,07	-5 777 641,41	-6 073 587,76	-6 377 336,21	-6 689 105,22	-7 009 119,35	-7 337 609,49	-7 674 501,75	-8 020 023,01	-8 374 406,24	-8 737 890,72
G. Środki pieniężne na koniec okresu (F±D), w tym:	-4 411 605,39	-4 670 203,90	-4 936 041,36	-5 209 086,41	-5 489 548,07	-5 777 641,41	-6 073 587,76	-6 377 336,21	-6 689 105,22	-7 009 119,35	-7 337 609,49	-7 674 501,75	-8 020 023,01	-8 374 406,24	-8 737 890,72	-9 110 722,18

Źródło: Opracowanie własne

6.6. Struktura finansowa

Nakłady inwestycyjne Gmina Michałowice planuje sfinansować z następujących źródeł:

- ze środków własnych na poziomie 80% kosztów kwalifikowalnych projektu i 100% kosztów niekwalifikowalnych,
- ze środków Unii Europejskiej w wysokości 20% kosztów kwalifikowalnych.

Tabela 17. Struktura finansowania projektu

Wyszczególnienie	Udział	Łącznie	2016	2017	2018	2019
EFRR	80,00%	1 164 082,58	0,00	0,00	1 164 082,58	0,00
Budżet JST	20,00%	291 020,65	0,00	0,00	291 020,65	0,00
Razem	100,00%	1 455 103,23	0,00	0,00	1 455 103,23	0,00

Źródło: Opracowanie własne

6.7. Źródła finansowania projektu

Projekt zostanie sfinansowany ze środków Gminy Michałowice oraz środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Szczegółowe zestawienie źródeł finansowania z uwzględnieniem wysokości współfinansowania z EFRR przedstawia tabela poniżej.

Tabela 18. Struktura i źródła finansowania projektu

Źródło finansowania	Udział finansowania w kosztach kwalifikowanych [%]	Wartość finansowania [zł]
EFRR	80,00%	1 164 082,58
Budżet JST	20,00%	291 020,65
RAZEM	100,00%	1 455 103,23

Źródło: Opracowanie własne

6.8. Wskaźniki efektywności finansowej

Wskaźniki finansowej efektywności projektu mają na celu weryfikację poprawności oszacowania wielkości dotacji. Dla przedmiotowej inwestycji dokonano kalkulacji wskaźników FNPV/C oraz FRR/C w wariacie bez dotacji oraz z dotacją. Zarówno dla wariantu bez dotacji, jak i z dotacją wskaźniki przyjmują wartości ujemne, przy czym z dotacją ich wartość jest wyższa. Kalkulację wskaźników efektywności projektu oraz ich wartości prezentują poniższe tabele.

STUDIUM WYKONALNOŚCI DLA PROJEKTU PN.
„BUDOWA PARKINGU „PARKUJ I JEDŹ” W GMINIE MICHAŁOWICE - ETAP II”

Tabela 19. Kalkulacja wskaźników finansowej efektywności przedsięwzięcia inwestycyjnego – bez dofinansowania

WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI FINANSOWEJ BEZ DOFINANSOWANIA	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
przychody operacyjne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
wartość rezydualna	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
dodatnie zmiany kapitału obrotowego	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
WPLÝWY RAZEM	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
koszty operacyjne	0,00	0,00	0,00	174 980,00	180 025,76	185 070,26	190 271,14	195 633,24	201 161,57	206 861,28	212 737,68	218 796,25	225 042,63	231 482,65	238 122,32	244 746,99
nakłady odtworzeniowe w ramach projektu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
nakłady inwestycyjne na realizację projektu	0,00	0,00	1 455 103,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ujemne zmiany kapitału obrotowego	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
WYPLÝWY RAZEM	0,00	0,00	1 455 103,23	174 980,00	180 025,76	185 070,26	190 271,14	195 633,24	201 161,57	206 861,28	212 737,68	218 796,25	225 042,63	231 482,65	238 122,32	244 746,99
Przepływy netto	0,00	0,00	-1 455 103,23	-174 980,00	-180 025,76	-185 070,26	-190 271,14	-195 633,24	-201 161,57	-206 861,28	-212 737,68	-218 796,25	-225 042,63	-231 482,65	-238 122,32	-244 746,99
Okres dyskonta	0	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Współczynnik dyskontowy	1,0000	1,0000	1,0000	0,9615	0,9246	0,8890	0,8548	0,8219	0,7903	0,7599	0,7307	0,7026	0,6756	0,6496	0,6246	0,6006
Zdyskontowane przepływy netto	0,00	0,00	-1 455 103,23	-168 250,00	-166 443,93	-164 526,79	-162 644,56	-160 796,26	-158 980,91	-157 197,57	-155 445,34	-153 723,34	-152 030,74	-150 366,72	-148 730,50	-146 988,70

WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI FINANSOWEJ BEZ DOFINANSOWANIA	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047
przychody operacyjne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
wartość rezydualna	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
dodatnie zmiany kapitału obrotowego	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
WPLÝWY RAZEM	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
koszty operacyjne	251 570,40	258 598,51	265 837,46	273 045,05	280 461,66	288 093,34	295 946,35	303 748,45	311 769,00	320 014,14	328 490,13	336 892,27	345 521,26	354 383,23	363 484,48	372 831,46
nakłady odtworzeniowe w ramach projektu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
nakłady inwestycyjne na realizację projektu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ujemne zmiany kapitału obrotowego	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
WYPLÝWY RAZEM	251 570,40	258 598,51	265 837,46	273 045,05	280 461,66	288 093,34	295 946,35	303 748,45	311 769,00	320 014,14	328 490,13	336 892,27	345 521,26	354 383,23	363 484,48	372 831,46
Przepływy netto	-251 570,40	-258 598,51	-265 837,46	-273 045,05	-280 461,66	-288 093,34	-295 946,35	-303 748,45	-311 769,00	-320 014,14	-328 490,13	-336 892,27	-345 521,26	-354 383,23	-363 484,48	-372 831,46
Okres dyskonta	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
Współczynnik dyskontowy	0,5775	0,5553	0,5339	0,5134	0,4936	0,4746	0,4564	0,4388	0,4220	0,4057	0,3901	0,3751	0,3607	0,3468	0,3335	0,3207
Zdyskontowane przepływy netto	-145 275,63	-143 590,57	-141 932,79	-140 174,02	-138 443,76	-136 741,32	-135 066,05	-133 295,03	-131 552,61	-129 838,16	-128 151,05	-126 373,95	-124 625,80	-122 905,98	-121 213,88	-119 548,93

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 20. Wskaźniki efektywności finansowej – bez dofinansowania

stopa dyskontowa	4%
FNPV/C	- 5 619 958,15 zł
FRR/C	-

Źródło: Opracowanie własne

STUDIUM WYKONALNOŚCI DLA PROJEKTU PN.
„BUDOWA PARKINGU „PARKUJ I JEDŹ” W GMINIE MICHAŁOWICE - ETAP II”

Tabela 21. Kalkulacja wskaźników finansowej efektywności przedsięwzięcia inwestycyjnego – z dofinansowaniem

WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI FINANSOWEJ Z ODFINANSOWANIEM	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
przychody operacyjne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
DOFINANSOWANIE	0,00	0,00	1 164 082,58	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
wartość rezydualna	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
dotądnie zmiany kapitału obrotowego	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
WPLYWY RAZEM	0,00	0,00	1 164 082,58	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
koszty operacyjne	0,00	0,00	0,00	174 980,00	180 025,76	185 070,26	190 271,14	195 633,24	201 161,57	206 861,28	212 737,68	218 796,25	225 042,63	231 482,65	238 122,32	244 746,99
nakłady odtworzeniowe w ramach projektu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
nakłady inwestycyjne na realizację projektu	0,00	0,00	1 455 103,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ujemne zmiany kapitału obrotowego	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
WYPLYWY RAZEM	0,00	0,00	1 455 103,23	174 980,00	180 025,76	185 070,26	190 271,14	195 633,24	201 161,57	206 861,28	212 737,68	218 796,25	225 042,63	231 482,65	238 122,32	244 746,99
Przepływy netto	0,00	0,00	-291 020,65	-174 980,00	-180 025,76	-185 070,26	-190 271,14	-195 633,24	-201 161,57	-206 861,28	-212 737,68	-218 796,25	-225 042,63	-231 482,65	-238 122,32	-244 746,99
Okres dyskonta	0	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Współczynnik dyskontowy	1,0000	1,0000	1,0000	0,9615	0,9246	0,8890	0,8548	0,8219	0,7903	0,7599	0,7307	0,7026	0,6756	0,6496	0,6246	0,6006
Zdyskontowane przepływy netto	0,00	0,00	-291 020,65	-168 250,00	-166 443,93	-164 526,79	-162 644,56	-160 796,26	-158 980,91	-157 197,57	-155 445,34	-153 723,34	-152 030,74	-150 366,72	-148 730,50	-146 988,70

WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI FINANSOWEJ Z ODFINANSOWANIEM	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047
przychody operacyjne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
DOFINANSOWANIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
wartość rezydualna	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
dotądnie zmiany kapitału obrotowego	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
WPLYWY RAZEM	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
koszty operacyjne	251 570,40	258 598,51	265 837,46	273 045,05	280 461,66	288 093,34	295 946,35	303 748,45	311 769,00	320 014,14	328 490,13	336 892,27	345 521,26	354 383,23	363 484,48	372 831,46
nakłady odtworzeniowe w ramach projektu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
nakłady inwestycyjne na realizację projektu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ujemne zmiany kapitału obrotowego	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
WYPLYWY RAZEM	251 570,40	258 598,51	265 837,46	273 045,05	280 461,66	288 093,34	295 946,35	303 748,45	311 769,00	320 014,14	328 490,13	336 892,27	345 521,26	354 383,23	363 484,48	372 831,46
Przepływy netto	-251 570,40	-258 598,51	-265 837,46	-273 045,05	-280 461,66	-288 093,34	-295 946,35	-303 748,45	-311 769,00	-320 014,14	-328 490,13	-336 892,27	-345 521,26	-354 383,23	-363 484,48	-372 831,46
Okres dyskonta	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
Współczynnik dyskontowy	0,5775	0,5553	0,5339	0,5134	0,4936	0,4746	0,4564	0,4388	0,4220	0,4057	0,3901	0,3751	0,3607	0,3468	0,3335	0,3207
Zdyskontowane przepływy netto	-145 275,63	-143 590,57	-141 932,79	-140 174,02	-138 443,76	-136 741,32	-135 066,05	-133 295,03	-131 552,61	-129 838,16	-128 151,05	-126 373,95	-124 625,80	-122 905,98	-121 213,88	-119 548,93

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 22. Wskaźniki efektywności finansowej – z dofinansowaniem

stopa dyskontowa	4%
FNPV/C	- 4 455 875,57
FRR/C	-

Źródło: Opracowanie własne

7. Analiza kosztów i korzyści (ekonomiczna)

Obowiązek przeprowadzania pełnej analizy kosztów i korzyści, zgodnie z ds. 101 lit. e) rozporządzenia nr 1303/3013, dotyczy wyłącznie dużych projektów, w związku, z czym analizę sporządzono w sposób uproszczony. Analizie poddano jakościowe skutki realizacji projektu.

7.1. Analiza efektywności kosztowej

Zgodnie z Regulaminem konkursu RPO WM 2014-2020, wartość dofinansowania nie może przekroczyć 80% kosztów kwalifikowalnych projektu. Biorąc pod uwagę wysokość kosztów kwalifikowalnych projektu oraz 80% udział dofinansowania, wartość dotacji ze środków UE, o którą wnioskuje Gmina Michałowice wynosi 1 164 082,58 zł.

Dla projektu została przeprowadzona analiza efektywności kosztowej (CEA), która polega na określeniu wskaźnika efektywności kosztowej, odnoszącego średnioroczną miarę rezultatu do średniorocznego kosztu.

1. Średnioroczna miara rezultatu:

- Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „Parkuj i Jedź” – 10 000 szt.

2. Średnioroczny koszt:

- Roczne koszty operacyjne bez amortyzacji – 174 980,00 zł (pierwszy pełny rok po zakończeniu realizacji inwestycji).

3. Wskaźnik efektywności kosztowej = $10\ 000 / 174\ 980,00 = 0,057149$

7.2. Analiza kosztów i korzyści

Obowiązek przeprowadzania pełnej analizy kosztów i korzyści, zgodnie z ds. 101 lit. e) rozporządzenia nr 1303/3013, dotyczy wyłącznie dużych projektów, w związku, z czym analizę sporządzono w sposób uproszczony. Analizie poddano jakościowe skutki realizacji projektu.

Opis zidentyfikowanych kosztów i korzyści społeczno-ekonomicznych zawarto w kolejnym punkcie niniejszego opracowania.

7.3. Analiza metodą uproszczoną

Realizacja projektu wiąże się z występowaniem wielu korzyści w sferze społeczno-gospodarczej oraz środowiskowej, które na obecnym etapie są trudne do zmierzenia i skwantyfikowania.

KOSZTY ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PRZEDSIĘWZIĘCIA

Budowa parkingu „Parkuj i Jedź” służy dobru ludzi i środowisku. Wobec powyższego w przypadku projektowanej inwestycji nie przewiduje się wystąpienia znaczących kosztów społecznych, czy środowiskowych.

Do najistotniejszych kosztów społeczno-ekonomicznych, jakie wiążą się z budową parkingu „Parkuj i Jedź”, należą utrudnienia związane bezpośrednio z etapem budowy. Podczas prac budowlanych nastąpi emisja hałasu, pyłu oraz spalin pochodzących z wykorzystywanego sprzętu. Mogą pojawić się utrudnienia w ruchu pojazdów, spowodowane ulokowaniem inwestycji bezpośrednio przy drogach, gdzie w czasie prowadzenia prac zaangażowany będzie sprzęt ciężki.

Koszty bezpieczeństwa pracy odnoszą się do kosztów poniesionych przez wykonawców oraz przez społeczeństwo dla bezpieczeństwa robotników pracujących na obszarze placu budowy. Ponadto z realizacją przedsięwzięcia wiązać się może zakłócenie działalności komercyjnej i rekreacyjnej. Są to jednak krótkotrwałe niedogodności, które zostaną zrekompensowane poprzez powstałą infrastrukturę, dostępną dla wszystkich mieszkańców.

W porównaniu z możliwymi do osiągnięcia korzyściami, koszty związane z realizacją przedsięwzięcia są niewielkie i szczegółowa ich prognoza nie jest konieczna.

KORZYŚCI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PRZEDSIĘWZIĘCIA

Korzyści społeczno-ekonomiczne, które wiążą się z realizacją projektu są w większości niemierzalne i trudno je skwantyfikować.

Do najbardziej istotnych korzyści jakościowych, wynikających z realizacji przedsięwzięcia inwestycyjnego należy:

- spadek emisji CO₂,
- poprawa jakości powietrza,
- poprawa jakości życia mieszkańców,
- wzrost bezpieczeństwa użytkowników infrastruktury publicznej,
- poprawa sprawności, atrakcyjności i efektywności systemu transportu zbiorowego,
- wzrost mobilności mieszkańców Gminy Michałowice,
- integracja komunikacji publicznej z transportem indywidualnym,
- wzrost atrakcyjności Gminy,
- złagodzenie barier komunikacyjnych w regionie.

W związku z charakterem planowanej inwestycji na etapie eksploatacji zmniejszy się emisja zanieczyszczeń środowiska pochodzących ze spalin samochodowych. Dodatkowym rezultatem projektu będzie rozwój przedsiębiorczości na terenach objętym projektem.

Sprawne funkcjonowanie transportu indywidualnego z transportem zbiorowym niewątpliwie wpłynie na rozwój przedsiębiorczości w Gminie. Realizacja projektu będzie impulsem do rozwoju gospodarczego Gminy oraz umożliwi aktywizację zawodową mieszkańców.

Zmiana nawyków transportowych, nawet części mieszkańców Gminy, niesie konkretne korzyści finansowe zarówno dla mieszkańców, jak i dla samorządu (mniejsze zapotrzebowanie na kosztowną rozbudowę i utrzymanie sieci drogowej, mniejsza presja motoryzacji, wyższe oszczędności gospodarstw domowych, niższe nakłady na służbę zdrowia, niższe koszty następstw wypadków drogowych). Ważnym aspektem ekonomicznego oddziaływania projektu jest realny spadek kosztów wypadków drogowych na rozpatrywanym terenie w związku ze zmianą zachowań transportowych mieszkańców. Podniesienie atrakcyjności transportu zbiorowego i zachęcenie osób podróżujących dotychczas indywidualnie do korzystania z kolei, znacząco wpłynie na poprawę bezpieczeństwa na drogach oraz zmniejszenie kosztów wypadków drogowych.

7.4. Analiza wielokryterialna

Ze względu na przeprowadzenie analizy metodą uproszczoną, zaniechano wykonania analizy wielokryterialnej.

8. Analiza wrażliwości i ryzyka (tylko dla dużych projektów)

Zgodnie z wytycznymi w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020 projekty duże to projekty o całkowitym koszcie kwalifikowalnym przekraczającym 50 mln EUR. Wynika z tego, że przedmiotowy projekt nie jest projektem dużym. W przypadku projektów niebędących dużymi projektami, analiza ryzyka i wrażliwości nie jest wymagana.

9. Analiza instytucjonalna w tym trwałość projektu

9.1. Analiza instytucjonalna

9.1.1. Forma prawna i struktura organizacyjna jednostki

Beneficjentem projektu jest jednostka samorządu terytorialnego – Gmina Michałowice, która działa i wykonuje powierzone zadania zgodnie z ustawą o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r. (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 446 z późn. zm.). Gmina Michałowice posiada status prawny adekwatny do realizowanego projektu, umożliwiającą podejmowanie czynności prawnych niezbędnych do realizacji inwestycji. Ponadto nie zachodzą przesłanki zawarte w art. 270 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009r. o finansach publicznych skutkujące wykluczeniem

Wnioskodawcy z możliwości otrzymania środków przeznaczonych na realizację programów finansowych z udziałem środków europejskich.

Podstawowym dokumentem regulującym ustrój Gminy jest Statut Gminy Michałowice przyjęty uchwałą nr XLII/365/2006 Rady Gminy Michałowice z dnia 17 lipca 2006 r. Tekst jednolity uchwały Nr XLII/365/2006 Rady Gminy Michałowice z dnia 17 lipca 2006r. w sprawie uchwalenia statutu Gminy Michałowice został ogłoszony uchwałą nr XXVI/231/2013 Rady Gminy Michałowice z dnia 27 lutego 2013 r.

Zgodnie ze Statutem organami Gminy są Rada Gminy oraz Wójt Gminy. Siedzibą organów Gminy jest miejscowość Reguły. Projekt będzie realizowany, wdrażany i rozliczany przez pracowników Urzędu Gminy Michałowice, którzy posiadają wiedzę i doświadczenie gwarantujące prawidłową realizację projektu.

Wszystkie czynności związane z utrzymaniem projektu będą finansowane z budżetu Gminy Michałowice z zabezpieczanych co roku na ten cel środków finansowych. Beneficjent posiada doświadczenie w realizowaniu projektów współfinansowanych środkami UE lub z innych źródeł zewnętrznych.

Doświadczenie przy realizacji inwestycji współfinansowanych z UE

1. *„Lokalny Programu Rewitalizacji dla gminy Michałowice na lata 2016-2023”*, dofinansowany w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna na lata 2014-2020 – kwota dofinansowania 92 295,00 zł.
2. *„Renowacja nawierzchni boiska piłkarskiego i bieżni okrężnej przy Szkole Podstawowej w Michałowicach oraz budowa boiska piłkarskiego w Granicy”*, dofinansowany w ramach Programu Rozwoju Bazy Sportowej Województwa Mazowieckiego edycja 2016 – kwota dofinansowania 878 700,00 zł.
3. *„Przebudowa ul. Ryżowej w Opaczy – Kolonii”*, dofinansowany w ramach Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019 – kwota 582 825,00 zł.
4. *„Powierzchniowe utrwalenie istniejących nawierzchni emulsją asfaltową i grysami w ulicy Parkowej w gminie Michałowice”*, dofinansowany ze środków związanych z wyłączeniem z produkcji gruntów rolnych – kwota dofinansowania 15 000,00 zł.
5. *„Budowa budynku świetlicy wiejskiej w Granicy, gm. Michałowice”*, dofinansowany w ramach Programu „LEMUR” środki NFOŚiGW – kwota pożyczki 319 600,00 zł.
6. Środki budżetu województwa mazowieckiego – OSP 2016 – zakup urządzenia hamatro dla OSP w Nowej Wsi – kwota dofinansowania 7 500,00 zł.

Dodatkowymi przykładami inwestycji finansowanych ze środków UE realizowanych w ostatnich latach przez Gminę Michałowice są działania podane w tabeli poniżej.

Tabela 23. Doświadczenie pracowników Gminy Michałowice w realizacji projektów dofinansowanych ze środków zewnętrznych

Lp.	Tytuł projektu	Beneficjent	Zakres projektu	Okres realizacji	Wartość projektu	Źródła finansowania wraz z podaniem nr umów	Miejsce realizacji
1.	Redukcja emisji zanieczyszczeń powietrza w gminach południowo-zachodniej części Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego poprzez budowę Zintegrowanego Systemu Tras Rowerowych – Etap 1	Grodzisk Mazowiecki, Michałowice, Milanówek, Podkowa Leśna, Pruszków i Żyrardów	W ramach projektu planowana jest w budowa ok. 37 km tras rowerowych, a jego wartość wynosi ok 38 mln zł. Projektowane trasy rowerowe przebiegają bezpośrednio przy projektowanych parkingach i tworzą sieć dróg rowerowych zarówno w mieście jak i w całym pasie na zachód od Warszawy.	17.06.2015 r. do 29.06.2018 r.	38 mln zł	Projekt realizowany będzie w ramach Działania 4.3 Redukcja emisji zanieczyszczeń powietrza Podziałanie 4.3.2 Mobilność miejska w ramach ZIT - typ projektów – Rozwój zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej – ZIT - Ścieżki i infrastruktura rowerowa w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014-2020	Projekt realizowany jest w ramach partnerstwa gmin pasma zachodniego położonych wzdłuż linii kolejowej Warszawa – Żyrardów oraz kolejki WKD tj. Grodzisk Mazowiecki, Michałowice, Milanówek, Podkowa Leśna, Pruszków i Żyrardów.
2.	Kompleksowa oferta turystyczna w Gminie Michałowice	Gmina Michałowice	Celem projektu był rozwój oferty turystycznej obejmującej swym zasięgiem gminę Michałowice oraz ościennie tereny tj. Pruszków i Nadarzyn. W ramach przedsięwzięcia powstały m.in. ścieżki pieszo – rowerowe, szlaki tematyczne, miejsca tymczasowego odpoczynku, strona o tematyce turystycznej, plac zabaw wraz ze ścieżką zdrowia, wspólna oferta dydaktyczna, wypożyczalnia sprzętu sportowego, punkt informacji turystycznej. Ścieżki rowerowe	01.01.2013 r. – 30.09.2015 r.	996 157,75 zł	Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2007 - 2013 (RPO WM), Priorytet VI. - Wykorzystanie walorów naturalnych i kulturowych dla rozwoju turystyki i rekreacji. Działanie 6.2. Turystyka.	Gmina Michałowice

STUDIUM WYKONALNOŚCI DLA PROJEKTU PN.
„BUDOWA PARKINGU „PARKUJ I JEDŹ” W GMINIE MICHAŁOWICE - ETAP II”

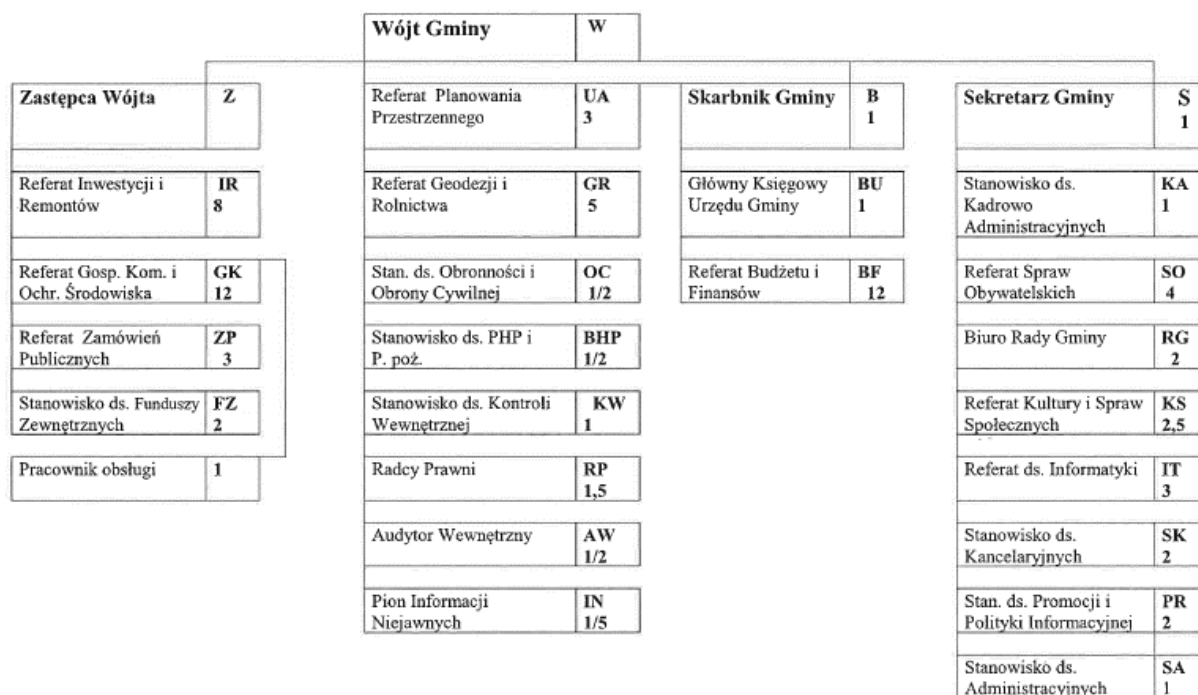
Lp.	Tytuł projektu	Beneficjent	Zakres projektu	Okres realizacji	Wartość projektu	Źródła finansowania wraz z podaniem nr umów	Miejsce realizacji
			utworzone w ramach Projektu powstały w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego parkingu.				
3.	Budowa parkingów "Parkuj i Jedź" w mieście Pruszków, mieście Piastów oraz w gminie Michałowice	Pruszków, Piastów, Michałowice	Budowa 4 parkingów typu „Parkuj i Jedź” w mieście Pruszków, mieście Piastów oraz w Gminie Michałowice. W Gminie Michałowice w miejscowość Reguły wybudowano w ramach przedmiotowego Projektu I etap parkingu przy ul. Kuchy.	18.09.2014 r. – 29.06.2018 r.	19 319 176,98 zł	Projekt realizowany w ramach działania 4.3.2 Mobilność miejska w ramach ZIT - typ projektów – Rozwój zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej – ZIT - Parkingi „Parkuj i Jedź”.	Gmina Miasto Pruszków, Gmina Miasto Piastów, Gmina Michałowice

Źródło: Dane UG Michałowice

9.2.1. Przygotowanie i wdrożenie projektu

Za przygotowanie i wdrożenie projektu odpowiedzialni będą pracownicy Urzędu Gminy Michałowice.

Rysunek 6. Schemat organizacyjny Urzędu Gminy Michałowice



Źródło: Załącznik do Zarządzenia Nr 204/2016

Za realizację projektu w Gminie Michałowice odpowiedzialny będzie Referat Inwestycji i Remontów, Stanowisko ds. Funduszy Zewnętrznych, Stanowisko ds. Zamówień Publicznych, Referat Budżetu i Finansów.

Tabela 24. Zakres odpowiedzialności na etapie przygotowania i przeprowadzania inwestycji

Etap	Odpowiedzialny (stanowisko, wydział/referat)	Zakres obowiązków w ramach projektu
Złożenie wniosku	Stanowisko ds. Funduszy Zewnętrznych	<ul style="list-style-type: none"> - przygotowanie oraz złożenie wniosku o dofinansowanie - nadzór nad przygotowaniem Studium Wykonalności oraz innych dokumentów niezbędnych do aplikowania o środki unijne - podpisanie umowy o dofinansowanie - przygotowanie wkładu merytorycznego do wniosku o dofinansowanie projektu zgodnie z wytycznymi obowiązującymi w ramach danego projektu, w zakresie swojego obszaru, współpraca przy przygotowaniu wniosku o dofinansowanie projektu oraz bezwzględne jego opiniowanie,

Etap	Odpowiedzialny (stanowisko, wydział/referat)	Zakres obowiązków w ramach projektu
Zamówienia publiczne	Referat Zamówień Publicznych	Przestrzeganie ustawy Prawo Zamówień Publicznych na każdym etapie procesu inwestycyjnego oraz wytycznych obowiązujących w ramach danego projektu, w tym w szczególności wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020.
Monitoring realizacji projektu	Stanowisko ds. Funduszy Zewnętrznych	Zarządzanie projektem, w szczególności: prowadzenie dokumentacji, sporządzanie sprawozdań z realizacji projektu, zarządzanie finansami projektu,
Rozliczenie projektu	Stanowisko ds. Funduszy Zewnętrznych	- całkowite rozliczenie zadania polegającego na wybudowaniu parkingu, które zostanie dokonane na podstawie kosztorysu powykonawczego lub innych dokumentów równoważnych; - przedkładanie wniosków o płatność do MJWPU, celem rozliczenia wydatków w projekcie oraz otrzymania środków na dofinansowanie zadań.
Nadzór nad inwestycją	Referat Inwestycji i Remontów	- wykonanie pełnej dokumentacji projektowo-kosztorysowej wraz z uzyskaniem prawomocnej decyzji pozwolenia na budowę lub zgłoszenia robót dla parkingu na terenie Gminy Michałowice
Eksploatacja	Referat Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska	- utrzymanie należytego stanu parkingu zgodnie ze swoim obszarem administracyjnym przez cały okres trwałości projektu, zgodnie z wymogami ZIT WOF, RPO WM 2014-2020 - przechowywanie dokumentacji projektu zgodnie z wymaganiami ZIT WOF oraz Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020.

Źródło: Dane UG Michałowice

Harmonogram przygotowania i realizacji projektu prezentuje tabela poniżej.

Tabela 25. Harmonogram przygotowania i realizacji projektu

Etap	Termin rozpoczęcia	Termin zakończenia
I. OKRES PRZEDINWESTYCYJNY		
Przygotowanie studium wykonalności	Maj 2017 r.	Maj 2017 r.
Przygotowanie dokumentacji technicznej	09.03.2018	01.06.2018
Przygotowanie dokumentacji kosztorysowej	09.03.2018	01.06.2018
Przygotowanie dokumentacji przetargowej	10.01.2018	31.01.2018
Przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego	04.05.2018	18.06.2018
II. OKRES INWESTYCYJNY		
Roboty budowlano-montażowe	18.06.2018	31.12.2018

Etap	Termin rozpoczęcia	Termin zakończenia
Odbiór końcowy inwestycji	01.12.2018	31.12.2018
Nadzór inwestorski	18.06.2018	31.12.2018
Promocja	04.05.2018	31.12.2018

Źródło: Dane UG Michałowice

Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana wyłącznie przez Gminę Michałowice. Przedmiotowy projekt nie zakłada realizacji przedsięwzięcia w partnerstwie z inną Gminą.

9.1.3. Koszty wdrożenia

Projekt zostanie wdrożony przez obecnych pracowników Urzędu Gminy Michałowice. Finansowanie prac wykonanych przez pracowników Urzędu Gminy Michałowice dokonywane będzie w ramach budżetu własnego Gminy.

9.2. Trwałość projektu

Powstały majątek będzie stanowił własność Gminy Michałowice, która będzie odpowiedzialna za eksploatację infrastruktury, bieżące administrowanie oraz prowadzenie konserwacji i napraw. Koszty operacyjne będą pokrywane ze środków własnych Gminy Michałowice.

Zasoby finansowe na realizację przedmiotowej inwestycji pochodzą z budżetu Gminy i będą wystarczające do sfinansowania kosztów projektu podczas jego realizacji, a także na etapie eksploatacji. Poniżej przedstawione zostały planowane dochody, wydatki oraz wyniki budżetu z Wieloletniej Prognozy Finansowej na lata 2017-2020. Prognoza budżetu zakłada występowanie w kolejnych latach nadwyżki budżetowej (z wyjątkiem 2017 roku, dla którego prognozowany jest deficyt budżetowy). Ponadto przedstawiono wskaźnik spłaty zobowiązań, który jest potwierdzeniem zachowania płynności finansowej w trakcie okresu trwałości projektu. W okresie realizacji i eksploatacji projektu relacja planowanej łącznej kwoty spłaty zobowiązań do dochodów spełnia warunek, o którym mówi ustawa o finansach publicznych.

Tabela 26. Wieloletnia Prognoza Finansowa na lata 2017-2020

Wyszczególnienie	Dochody ogółem ^X	z tego:										
		Dochody bieżące ^X	w tym:							Dochody majątkowe ^X	w tym:	
			dochody z tytułu udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób fizycznych	dochody z tytułu udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób prawnych	Podatki i opłaty ³⁾	w tym:		z subwencji ogólnej	z tytułu dotacji i środków przeznaczonych na cele bieżące		ze sprzedaży majątku ^X	z tytułu dotacji oraz środków przeznaczonych na inwestycje
						z podatku od nieruchomości						
Lp	1	1.1	1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.3.1	1.1.4	1.1.5	1.2	1.2.1	1.2.2	
Wykonanie 2014	99 720 885,99	93 789 421,25	39 690 913,00	1 718 536,51	18 989 521,00	13 437 082,26	18 107 621,00	4 854 803,90	5 951 464,74	2 422 647,00	3 528 817,74	
Wykonanie 2015	102 975 561,04	99 614 414,38	43 092 704,00	1 401 689,71	20 032 178,00	13 436 164,08	19 015 338,00	4 190 536,51	3 361 146,66	444 317,88	2 916 828,78	
Plan 3 kw. 2016	106 480 879,99	105 806 999,99	45 623 843,00	2 000 000,00	20 564 322,70	13 557 000,00	18 561 099,00	11 878 658,16	673 880,00	546 473,00	60 907,00	
Wykonanie 2016	112 985 853,17	110 685 650,36	46 398 612,00	1 518 750,45	21 954 611,17	14 065 645,31	19 056 172,00	12 995 409,01	2 300 202,81	546 486,00	1 667 422,78	
2017	117 473 481,06	117 435 281,06	50 867 909,00	2 200 000,00	22 132 867,00	14 200 000,00	19 371 431,00	14 268 087,60	38 200,00	7 200,00	0,00	
2018	123 816 860,00	123 776 750,00	55 999 405,00	2 772 500,00	22 591 400,00	16 099 320,00	20 877 000,00	14 459 430,00	40 110,00	7 200,00	0,00	
2019	132 526 500,00	132 484 000,00	59 600 500,00	3 060 850,00	23 461 640,00	17 065 280,00	22 880 534,00	15 100 700,00	42 500,00	7 200,00	0,00	
2020	141 192 250,00	141 147 250,00	64 123 144,00	3 654 500,00	24 634 722,00	18 091 196,00	23 935 368,00	15 800 200,00	45 000,00	7 200,00	0,00	

STUDIUM WYKONALNOŚCI DLA PROJEKTU PN.
„BUDOWA PARKINGU „PARKUJ I JEDŹ” W GMINIE MICHAŁOWICE - ETAP II”

Wyszczególnienie	Wydatki ogółem ^x	z tego:								Wydatki majątkowe ^x	
		Wydatki bieżące ^x	w tym:						wydatki na obsługę długu ^x		Wydatki majątkowe ^x
			z tytułu poręczeń i gwarancji ^x	w tym:		odsetki i dyskonto określone w art. 243 ust. 1 ustawy ^x	w tym:				
				gwarancje i poręczenia podlegające wyłączeniu z limitu spłaty zobowiązań, o którym mowa w art. 243 ustawy ^x	na spłatę przejętych zobowiązań samodzielnego publicznego zakładu opieki zdrowotnej przekształconego na zasadach określonych w przepisach o działalności leczniczej, w wysokości w jakiej nie podlegają sfinansowaniu dotacją z budżetu państwa ⁴⁾		odsetki i dyskonto podlegające wyłączeniu z limitu spłaty zobowiązań, o którym mowa w art. 243 ustawy, w terminie nie dłuższym niż 90 dni po zakończeniu programu, projektu lub zadania i otrzymaniu refundacji z tych środków (bez odsetek i dyskonta od zobowiązań na wkład krajowy) ^x	odsetki i dyskonto podlegające wyłączeniu z limitu spłaty zobowiązań, o którym mowa w art. 243 ustawy, z tytułu zobowiązań zaciągniętych na wkład krajowy ^x			
Lp	2	2.1	2.1.1	2.1.1.1	2.1.2	2.1.3	2.1.3.1	2.1.3.1.1	2.1.3.1.2	2.2	
Wykonanie 2014	98 031 776,95	67 015 859,96	0,00	0,00	0,00	852 150,43	852 150,43	0,00	0,00	31 015 916,99	
Wykonanie 2015	94 853 394,32	68 818 391,46	0,00	0,00	0,00	562 770,95	562 770,95	0,00	0,00	26 035 002,86	
Plan 3 kw. 2016	118 566 586,24	89 393 389,54	0,00	0,00	0,00	1 100 000,00	1 100 000,00	0,00	0,00	29 173 196,70	
Wykonanie 2016	101 161 421,20	81 373 288,91	0,00	0,00	0,00	441 141,96	441 141,96	0,00	0,00	19 788 132,29	
2017	136 362 580,64	97 140 897,64	0,00	0,00	0,00	900 000,00	900 000,00	0,00	0,00	39 221 683,00	
2018	121 802 210,00	98 822 921,00	0,00	0,00	0,00	700 000,00	700 000,00	0,00	0,00	22 979 289,00	
2019	126 611 850,00	102 649 450,00	0,00	0,00	x	450 000,00	450 000,00	0,00	0,00	23 962 400,00	
2020	135 286 418,76	106 835 001,41	0,00	0,00	x	251 000,00	251 000,00	0,00	0,00	28 451 417,35	

STUDIUM WYKONALNOŚCI DLA PROJEKTU PN.
„BUDOWA PARKINGU „PARKUJ I JEDŹ” W GMINIE MICHAŁOWICE - ETAP II”

Wyszczególnienie	Wynik budżetu ^x	Przychody budżetu ^x	z tego:							
			Nadwyżka budżetowa z lat ubiegłych ^x	w tym: na pokrycie deficytu budżetu ^x	Wolne środki, o których mowa w art. 217 ust.2 pkt 6 ustawy ^x	w tym: na pokrycie deficytu budżetu ^x	Kredyty, pożyczki, emisja papierów wartościowych ^x	w tym: na pokrycie deficytu budżetu ^x	Inne przychody niezwiązane z zaciągnięciem długu ^{5) x}	w tym: na pokrycie deficytu budżetu ^x
Lp	3	4	4.1	4.1.1	4.2	4.2.1	4.3	4.3.1	4.4	4.4.1
Wykonanie 2014	1 689 109,04	8 471 957,77	0,00	0,00	8 471 957,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Wykonanie 2015	8 122 166,72	5 605 352,17	0,00	0,00	5 605 352,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Plan 3 kw. 2016	-12 085 706,25	16 001 706,25	0,00	0,00	10 001 706,25	0,00	6 000 000,00	0,00	0,00	0,00
Wykonanie 2016	11 824 431,97	10 321 306,25	0,00	0,00	10 001 706,25	0,00	319 600,00	0,00	0,00	0,00
2017	-18 889 099,58	22 189 099,58	5 053 968,34	1 753 968,34	13 536 131,24	13 536 131,24	3 599 000,00	3 599 000,00	0,00	0,00
2018	2 014 650,00	3 000 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 000 000,00	0,00	0,00	0,00
2019	5 914 650,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2020	5 905 831,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

STUDIUM WYKONALNOŚCI DLA PROJEKTU PN.
„BUDOWA PARKINGU „PARKUJ I JEDŹ” W GMINIE MICHAŁOWICE - ETAP II”

Wyszczególnienie	Wskaźnik spłaty zobowiązań								
	Wskaźnik planowanej łącznej kwoty spłaty zobowiązań, o której mowa w art. 243 ust. 1 ustawy, do dochodów, bez uwzględnienia zobowiązań związku współtworzonego przez jednostkę samorządu terytorialnego i bez uwzględnienia ustawowych wyłączeń przypadających na dany rok ^x	Wskaźnik planowanej łącznej kwoty spłaty zobowiązań, o której mowa w art. 243 ust. 1 ustawy, do dochodów, bez uwzględnienia zobowiązań związku współtworzonego przez jednostkę samorządu terytorialnego, po uwzględnieniu ustawowych wyłączeń przypadających na dany rok ^x	Kwota zobowiązań związku współtworzonego przez jednostkę samorządu terytorialnego przypadających do spłaty w danym roku budżetowym, podlegająca doliczeniu zgodnie z art. 244 ustawy ^x	Wskaźnik planowanej łącznej kwoty spłaty zobowiązań, o której mowa w art. 243 ust. 1 ustawy, do dochodów, po uwzględnieniu zobowiązań związku współtworzonego przez jednostkę samorządu terytorialnego oraz po uwzględnieniu ustawowych wyłączeń przypadających na dany rok ^x	Wskaźnik dochodów bieżących powiększonych o dochody ze sprzedaży majątku oraz pomniejszonych o wydatki bieżące, do dochodów budżetu, ustalony dla danego roku (wskaźnik jednoroczny) ^x	Dopuszczalny wskaźnik spłaty zobowiązań określony w art. 243 ustawy, po uwzględnieniu ustawowych wyłączeń ⁹⁾ , obliczony w oparciu o plan 3 kwartału roku poprzedzającego pierwszy rok prognozy (wskaźnik ustalony w oparciu o średnią arytmetyczną z 3 poprzednich lat) ^x	Dopuszczalny wskaźnik spłaty zobowiązań określony w art. 243 ustawy, po uwzględnieniu ustawowych wyłączeń, obliczony w oparciu o wykonanie roku poprzedzającego pierwszy rok prognozy (wskaźnik ustalony w oparciu o średnią arytmetyczną z 3 poprzednich lat) ^x	Informacja o spełnieniu wskaźnika spłaty zobowiązań określonego w art. 243 ustawy, po uwzględnieniu zobowiązań związku współtworzonego przez jednostkę samorządu terytorialnego oraz po uwzględnieniu ustawowych wyłączeń, obliczonego w oparciu o plan 3 kwartałów roku poprzedzającego rok budżetowy ^x	Informacja o spełnieniu wskaźnika spłaty zobowiązań określonego w art. 243 ustawy, po uwzględnieniu zobowiązań związku współtworzonego przez jednostkę samorządu terytorialnego oraz po uwzględnieniu ustawowych wyłączeń, obliczonego w oparciu o wykonanie roku poprzedzającego rok budżetowy ^x
Lp	9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.6.1	9.7	9.7.1
Wykonanie 2014	5,42%	5,42%	0,00	5,42%	29,26%	x	x	x	x
Wykonanie 2015	4,16%	4,16%	0,00	4,16%	30,34%	x	x	x	x
Plan 3 kw. 2016	4,71%	4,71%	0,00	4,71%	15,93%	x	x	x	x
Wykonanie 2016	3,54%	3,54%	0,00	3,54%	26,43%	x	x	x	x
2017	3,58%	3,58%	0,00	3,58%	17,28%	25,18%	28,68%	TAK	TAK
2018	4,62%	4,62%	0,00	4,62%	20,16%	21,18%	24,68%	TAK	TAK
2019	4,80%	4,80%	0,00	4,80%	22,52%	17,79%	21,29%	TAK	TAK
2020	4,36%	4,36%	0,00	4,36%	24,31%	19,99%	19,99%	TAK	TAK

Źródło: Załącznik nr 1 do Uchwały Nr XXIV/267/2017 z dnia 09 maja 2017 r.

Zgodnie z art. 71 rozporządzenia ogólnego, trwałość projektów współfinansowanych ze środków funduszy strukturalnych musi być zachowana przez okres 5 lat od daty płatności końcowej na rzecz beneficjenta. Beneficjentem przedsięwzięcia jest Gmina Michałowice, która będzie odpowiedzialna za wdrożenie projektu, nadzór nad jego realizacją i funkcjonowaniem. Zasoby finansowe na realizację przedmiotowej inwestycji pochodzą z budżetu Gminy i będą zapewnione do sfinansowania kosztów projektu podczas jej realizacji, a następnie eksploatacji.

Tabela 27. Trwałość finansowa

Wyszczególnienie	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Przepływy operacyjne dla projektu	0,00	0,00	-1 164 082,58	-174 980,00	-180 025,76	-185 070,26	-190 271,14	-195 633,24
Przepływy inwestycyjne dla projektu	0,00	0,00	-1 455 103,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Przepływy finansowe dla projektu	0,00	0,00	1 164 082,58	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
DOFINANSOWANIE	0,00	0,00	1 164 082,58	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Wkład ze środków Beneficjenta	0,00	0,00	291 020,65	174 980,00	180 025,76	185 070,26	190 271,14	195 633,24
Skumulowane przepływy pieniężne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Wyszczególnienie	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Przepływy operacyjne dla projektu	-201 161,57	-206 861,28	-212 737,68	-218 796,25	-225 042,63	-231 482,65	-238 122,32	-244 746,99
Przepływy inwestycyjne dla projektu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Przepływy finansowe dla projektu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
DOFINANSOWANIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Wkład ze środków Beneficjenta	201 161,57	206 861,28	212 737,68	218 796,25	225 042,63	231 482,65	238 122,32	244 746,99
Skumulowane przepływy pieniężne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Wyszczególnienie	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Przepływy operacyjne dla projektu	-251 570,40	-258 598,51	-265 837,46	-273 045,05	-280 461,66	-288 093,34	-295 946,35	-303 748,45
Przepływy inwestycyjne dla projektu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Przepływy finansowe dla projektu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
DOFINANSOWANIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Wkład ze środków Beneficjenta	251 570,40	258 598,51	265 837,46	273 045,05	280 461,66	288 093,34	295 946,35	303 748,45
Skumulowane przepływy pieniężne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Wyszczególnienie	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047
Przepływy operacyjne dla projektu	-311 769,00	-320 014,14	-328 490,13	-336 892,27	-345 521,26	-354 383,23	-363 484,48	-372 831,46
Przepływy inwestycyjne dla projektu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Przepływy finansowe dla projektu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
DOFINANSOWANIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Wkład ze środków Beneficjenta	311 769,00	320 014,14	328 490,13	336 892,27	345 521,26	354 383,23	363 484,48	372 831,46
Skumulowane przepływy pieniężne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Źródło: Opracowanie własne

9.3. Analiza prawna wykonalności inwestycji

Pod względem prawnym brak jest przeciwwskazań dotyczących realizacji przedsięwzięcia.

Trwałość techniczną projektu gwarantuje zastosowanie wysokiej jakości materiałów do budowy parkingu „Parkuj i Jedź”, które spełniają normy krajowe i unijne, a także są optymalne pod względem kosztowym. Roboty budowlane będą prowadzone z należytą uwagą i przy zachowaniu wszelkich norm bezpieczeństwa. Zapewnienie terminowych dostaw materiałów, wykwalifikowana siła robocza, precyzyjne wykonanie, a także profesjonalne zarządzanie realizacją przedsięwzięcia dadzą efektywną infrastrukturę.

10. Analizy specyficzne dla danego rodzaju projektu/sektora

Analiza sporządzona w ramach niniejszego rozdziału ma na celu pokazanie systemu komunikacyjnego, na terenie Gminy Michałowice.

Odległość z poszczególnych miejscowości Gminy do centrum Warszawy wynosi od 10 do 19 kilometrów. Położenie Gminy Michałowice w bezpośrednim sąsiedztwie Warszawy, biegnące w jej pobliżu drogi o znaczeniu krajowym, bliskie sąsiedztwo Portu Lotniczego na Okęciu oraz powiązanie z Warszawą przez Warszawską Koleją Dojazdową (WKD) sprawia, że Gmina Michałowice jest jednym z najatrakcyjniejszych miejsc do zamieszkania, czy też inwestowania w województwie mazowieckim.

Układ dróg gminnych i powiatowych w Gminie Michałowice liczy ogółem 150,6 km. Nawierzchnie asfaltowa 90,8 km dróg gminnych. Ruch drogowy koncentruje się na drodze wojewódzkiej nr 719 Warszawa - Żyrardów oraz na drogach powiatowych i gminnych, stanowiących bezpośrednie trasy dojazdowe do Warszawy i Pruszkowa. W okresie szczytu komunikacyjnego gęstość ruchu na tych drogach jest bliska wyczerpaniu przepustowości.

Gminę Michałowice przecina od strony północnej linia kolejowa WKD, prowadząca jedynie trakcję pasażerską i stanowiąca jedną z form szybkiej kolei podmiejskiej aglomeracji warszawskiej. Na obszarze Gminy zlokalizowane są następujące przystanki (w kolejności od strony Warszawy, w nawiasie orientacyjna odległość od dworca Warszawa-Centralna): Opacz (9,3 km), Michałowice (11,1 km), Reguły (12,6 km), Komorów (17,8 km), Nowa Wieś (19,2 km).

Drugą formą transportu publicznego jest komunikacja autobusowa. Obszar Gminy obsługują następujące połączenia liniami autobusowymi publicznymi: Warszawa-Piastów (linia nr 717 MZA), Warszawa - Pruszków, Pruszków - Komorów Wieś (PKS Grodzisk Maz.), Pruszków - Raszyn, Warszawa Ursus - Opacz Kolonia - Warszawa Włochy.

Źródło: Strategia Zrównoważonego Rozwoju Gminy Michałowice do 2020 roku

Na terenie Gminy Michałowice można wyodrębnić pięć obszarów skupiających różne środki komunikacji zbiorowej. Można przy nich zaobserwować znaczne ilości zaparkowanych samochodów oraz rowerów, których kierowcy kontynuują podróż komunikacją zbiorową w kierunku Warszawy. Zidentyfikowane tereny to obszar w promieniu 500 metrów w linii prostej od:

- stacji Warszawskiej Kolei Dojazdowej WKD przy ul. Dworcowej w Michałowicach,
- stacji Warszawskiej Kolei Dojazdowej WKD Reguły,
- stacji Warszawskiej Kolei Dojazdowej WKD Komorów,

- stacji Warszawskiej Kolei Dojazdowej WKD Opacz,
- stacji Warszawskiej Kolei Dojazdowej WKD Nowa Wieś Warszawska.

Źródło: Analiza możliwości rozwoju systemów parkingów „Parkuj i Jedź” dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego do roku 2023

Parking „Parkuj i Jedź” wybudowany w ramach przedmiotowego projektu będzie pełnić funkcje komunikacyjne, umożliwiające integrację transportu indywidualnego z komunikacją zbiorową. Przełoży się to na poprawę warunków korzystania z infrastruktury publicznej przez jej użytkowników, likwidację „dzikich” parkingów, wzrost mobilności mieszkańców Gminy, zmniejszenie hałasu i zatłoczenia dróg oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza.

11. Pomoc publiczna

Zgodnie z art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej „wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi”.

Z pomocą publiczną wiąże się wsparcie, które:

- dotyczy przedsiębiorstwa (przedsiębiorcy) w rozumieniu unijnego prawa konkurencji,
- jest przyznawane przez państwo lub pochodzi ze środków państwowych,
- udzielane jest na warunkach korzystniejszych niż oferowane na rynku,
- ma charakter selektywny (uprzywilejowuje określone przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa albo produkcję określonych towarów),
- grozi zakłóceniem lub zakłóca konkurencję oraz wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi UE.

W analizowanym przypadku, udzielone wsparcie będzie pochodziło ze środków publicznych, jednak przedmiotowa infrastruktura będzie miała charakter publiczny (ogólny), co oznacza, że Gmina Michałowice umożliwi bezpłatne korzystanie z dofinansowanej ze środków RPO WM 2014-2020 infrastruktury wszystkim potencjalnym użytkownikom na równych i niedyskryminujących zasadach, zapewniając swobodny i równy dostęp. Wszystkie produkty powstałe w ramach projektu nie będą wypożyczane ani przeznaczane na cele komercyjne. Także wybór wykonawcy przedmiotowej inwestycji zostanie przeprowadzony w drodze otwartej, niedyskryminacyjnej i przejrzystej procedury przetargowej. Dofinansowanie realizacji przedmiotowej inwestycji będzie miało charakter selektywny, co oznacza iż trzecia przesłanka jest spełniona. Z rezultatów projektu będą korzystali głównie mieszkańcy Gminy Michałowice

oraz jednostek samorządu terytorialnego znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie, obywatele Polski, nie powodując tym samym zakłócenia konkurencji oraz nie wpływając na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi.

Uwzględniając fakt, iż przedmiot niniejszego projektu będzie miał charakter publiczny, niezakłócający konkurencji, udzielone dofinansowanie nie będzie stanowiło w tym przypadku pomocy publicznej.

12. Analiza oddziaływania na środowisko

ZGODNOŚĆ Z PROCEDURĄ OOS

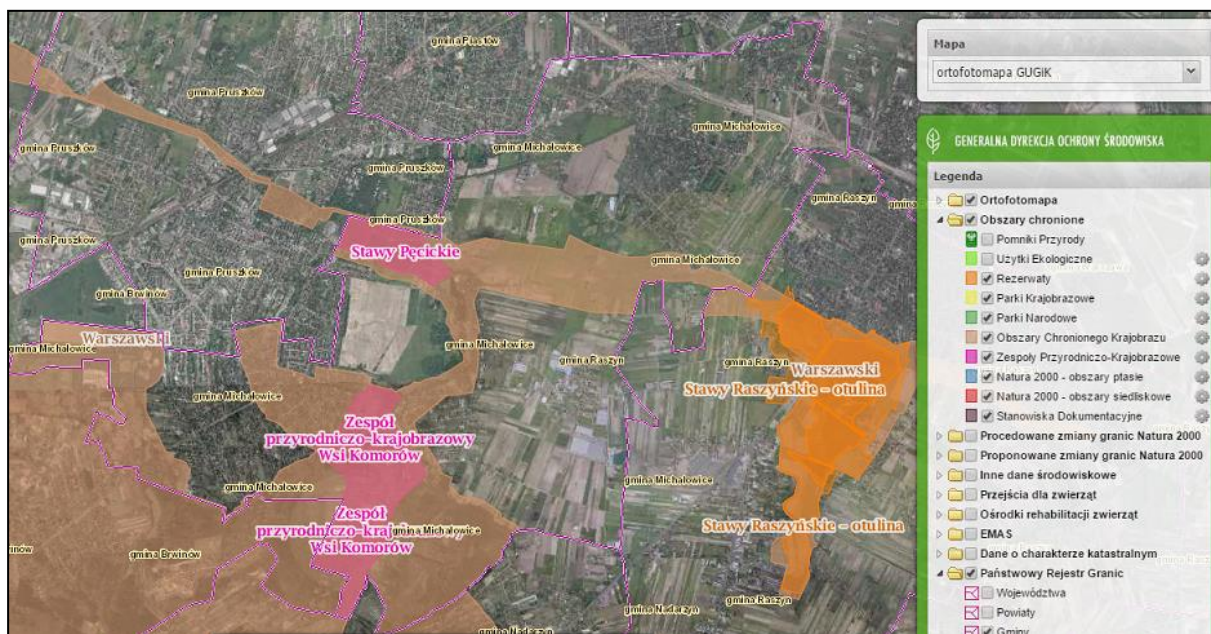
Zgodnie z art. 71 ust. 1 w związku z art. 60 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, projektowana inwestycja nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektowane przedsięwzięcie nie jest zaliczone do przedsięwzięć wymienionych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 71), w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

WPLYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO I OBSZARY CENNE PRZYRODNICZO

Planowana do realizacji inwestycja polegająca na budowie parkingu „Parkuj i Jedź” nie będzie wywierała negatywnego wpływu na środowisko. Teren działek objętych projektem nie znajduje się na obszarze, który jest wpisany do rejestru zabytków i tym samym nie podlega ochronie konserwatorskiej. W obrębie planowanej inwestycji nie występują tereny podlegające szczególnej ochronie przyrody.

Wskazuje się zatem na brak znaczącego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary chronione Natura 2000.

Rysunek 7. Występowanie obszarów chronionych na terenie Gminy Michałowice



Źródło: <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>

Projektowany parking nie wpłynie ujemnie na obiekty i działki sąsiednie oraz nie spowoduje zmiany ukształtowania terenu. Przedsięwzięcie spełnia wymagania dotyczące ochrony przed nadmiernym hałasem, wibracjami, zanieczyszczeniami powietrza, wody i gleby. Zakres inwestycji nie wymaga utworzenia obszaru oddziaływania. Podczas prac zachowana zostanie ochrona pobliskiej zieleni i stosunki wodne. Ponadto inwestycja nie będzie stanowiła zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanego obiektu i ich otoczenia. Nie jest to również przedsięwzięcie uciążliwe dla terenów sąsiednich. Emisja zanieczyszczeń będzie występować w niewielkim stopniu tylko w fazie budowy i nie będzie miała istotnego wpływu na stan czystości atmosfery. Wpływ obiektu na glebę ograniczał się będzie jedynie w miejscu wykonywania inwestycji. Nie przewiduje się również powstawania odpadów niebezpiecznych.

Przyjęte w projekcie rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne, w ramach obowiązujących przepisów nie wywierają negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze, zdrowie i bezpieczeństwo ludzi oraz innych obiektów budowlanych, znajdujących się w pobliżu obszaru, na którym realizowany będzie projekt. Planowane przedsięwzięcie nie będzie także oddziaływało transgranicznie na środowisko, ze względu na usytuowanie inwestycji w znacznej odległości od granic państwa. W związku z tym żadne negatywne konsekwencje realizacji planowanej inwestycji nie będą odczuwalne przez mieszkańców państw ościennych.

13. Spis tabel, wykresów i rysunków

Tabela 1. Koszty całkowite projektu.....	23
Tabela 2. Porównanie podstawowych parametrów dla parkingu przy ul. Kuchy w Regułach.....	35
Tabela 3. Klasyfikacja stref z uwzględnieniem parametrów dla różnych czasów uśredniania stężeń – PM10, pod kątem ochrony zdrowia	38
Tabela 4. Liczba ludności na terenie Gminy Michałowice w latach 2011-2016	41
Tabela 5. Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w ludności ogółem.....	42
Tabela 6. Saldo migracji wewnętrznych na terenie Gminy Michałowice w latach 2011-2016	44
Tabela 7. Przyrost naturalny na terenie Gminy Michałowice w latach 2011-2016.....	44
Tabela 8. Podmioty gospodarcze na terenie Gminy Michałowice w latach 2011-2016..	45
Tabela 9. Wyposażenie Gminy Michałowice w infrastrukturę techniczną w latach 2011-2016	48
Tabela 10. Wskaźniki rezultatu	49
Tabela 11. Wskaźniki produktu.....	50
Tabela 12. Porównanie możliwych do realizacji wariantów	53
Tabela 13. Nakłady inwestycyjne realizacji przedsięwzięcia	57
Tabela 14. Koszty operacyjne	58
Tabela 15. RZiS dla projektu.....	59
Tabela 16. RPP dla projektu.....	60
Tabela 17. Struktura finansowania projektu.....	61
Tabela 18. Struktura i źródła finansowania projektu	61
Tabela 19. Kalkulacja wskaźników finansowej efektywności przedsięwzięcia inwestycyjnego – bez dofinansowania.....	62
Tabela 20. Wskaźniki efektywności finansowej – bez dofinansowania	62
Tabela 21. Kalkulacja wskaźników finansowej efektywności przedsięwzięcia inwestycyjnego – z dofinansowaniem.....	63
Tabela 22. Wskaźniki efektywności finansowej – z dofinansowaniem	63
Tabela 23. Doświadczenie pracowników Gminy Michałowice w realizacji projektów dofinansowanych ze środków zewnętrznych	68
Tabela 24. Zakres odpowiedzialności na etapie przygotowania i przeprowadzania inwestycji.....	70
Tabela 25. Harmonogram przygotowania i realizacji projektu	71
Tabela 26. Wieloletnia Prognoza Finansowa na lata 2017-2020.....	73
Tabela 27. Trwałość finansowa.....	77
Wykres 1. Struktura ludności na terenie Gminy Michałowice w latach 2011-2016.....	42
Wykres 2. % ludności wg ekonomicznych grup wieku w ludności ogółem	43
Wykres 3. Urodzenia żywe i zgony na terenie Gminy Michałowice w latach 2011-2016	45
Wykres 4. Podmioty wg sekcji PKD 2007 na terenie Gminy Michałowice w 2016 r.....	46
Wykres 5. Czas dojazdu ze stacji WKD Reguły (w min)	52
Rysunek 1. Położenie Gminy Michałowice na tle województwa mazowieckiego i powiatu pruszkowskiego.....	11
Rysunek 2. Lokalizacja projektu.....	21

Rysunek 3. Cele rozwojowe województwa mazowieckiego	28
Rysunek 4. Strefa mazowiecka	37
Rysunek 5. Klasyfikacja stref, w których w 2010 r. przekroczony został poziom dopuszczalny o docelowy pyłu zawieszzonego – PM10	38
Rysunek 6. Schemat organizacyjny Urzędu Gminy Michałowice	70
Rysunek 7. Występowanie obszarów chronionych na terenie Gminy Michałowice	81